

Projet de Fin d'Études (PFE) 2022-2023

La ville à travers les yeux des enfants



Sous la direction de :
Denis Martouzet

Étudiantes :
Léna Mélédo et Elise Firmin

La ville à travers les yeux des enfants : leurs représentations et l'influence de leurs déplacements

Denis Martouzet

Léna Mélédo et Elise Firmin

2023/2024

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnels, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

Les auteurs de cette recherche ont signé une attestation sur l'honneur de non plagiat.

Formation par la recherche, Projet de Fin d'Etudes en génie de l'Aménagement et de l'Environnement

La formation au génie de l'aménagement et de l'environnement, assurée par le département aménagement et environnement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme, de l'aménagement des espaces fortement à faiblement anthropisés, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement et de l'environnement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Dynamiques et Actions Territoriales et Environnementales de l'UMR 7324 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

Nous tenons tout d'abord à remercier Monsieur Denis Martouzet pour son précieux soutien tout au long de notre projet de fin d'études. Ses encouragements, ses conseils avisés et son expertise ont grandement contribué à la réussite de ce travail. Sa disponibilité pour discuter des idées, répondre à nos questions et offrir des commentaires constructifs ont été essentiels pour orienter nos efforts dans la bonne direction.

Nous tenons également à remercier les enfants des écoles André Gide de Tours, Marie Curie de la Ville-aux-Dames et le centre de loisirs de Caudan pour leur joie de vivre et leur motivation à répondre à nos questions. Nous remercions aussi les directrices, animateurs et enseignants qui ont rendu ce travail possible.

SOMMAIRE

Partie 1 - La relation entre enfants et ville dans la littérature.....	9
I. Le développement de l'enfant et ses besoins.....	9
II. La mobilité de l'enfant dans la ville.....	14
III. L'enfant et sa représentation en construction de la ville.....	18
Conclusion de la littérature.....	21
 Partie 2 - Les déplacements de l'enfant et sa représentation de la ville.....	 23
I. La méthode du travail de terrain.....	23
II. Explorer la ville à travers le regard des enfants : leurs représentations et leurs déplacements.....	27
III. Le sentiment de sécurité en conflit avec le sentiment de liberté.....	38
Conclusion.....	43
 Bibliographie.....	 45

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Évolution de la fréquentation autonome des espaces publics extérieurs en fonction de l'âge. (Legendre, 2010).....	13
Figure 2 : La répartition du moyen de transport en fonction de la distance (Cefil Enquête Mobilité à l'école, 2017).....	16
Figure 3 : La répartition des enfants selon leur âge et le lieu de l'intervention.....	25
Figure 4 : La grille d'entretien.....	27
Figure 5 : La ville selon les enfants ayant participé à l'étude.....	29
Figure 6 : La campagne selon les enfants ayant participé à l'étude.....	31
Figure 7 : Les lieux préférés des enfants.....	32
Figure 8 : Les lieux fréquentés par les enfants selon eux (hors école).....	34
Figure 9 : Les modes de transport utilisés par les enfants de Caudan, la Ville-aux-Dames et du quartier des Rives du Cher à Tours, selon la destination.....	35
Figure 10 : La répartition des foyers possédant au moins une voiture.....	36
Figure 11: Graphique montrant le pourcentage d'enfant se sentant en sécurité.....	40
Figure 12: Les enfants se déplaçant seuls ou accompagnés en fonction de leur âge.....	42
Figure 13 : Les relations des enfants et des parents à la sécurité et la liberté des enfants...	43
Figure 14 : Les relations qui lient les déplacements d'un individu à sa représentation de la ville.....	45

Introduction

Le confinement dû à la crise sanitaire et la fermeture des aires et équipements dédiés à la jeunesse (aires de jeux, jardins, centres aérés, écoles, crèches, etc.) ont mis en lumière le caractère vital de l'espace public dans nos villes (a'urba, 2021) et plus particulièrement pour les enfants.

Nous nous sommes tout d'abord intéressées aux recherches qui avaient déjà été menées en littérature sur le sujet des enfants en ville. Un entretien avec Nathalie Audas (Maître de conférences en aménagement de l'espace et urbanisme, délégation CNRS) nous a permis de nous orienter vers les déplacements des enfants et l'impact de ceux-ci sur la représentation de l'espace et de nos villes.

Une question en est ressortie : est-ce que les déplacements des enfants influencent leur représentation de la ville ?

Nous posons l'hypothèse qu'effectivement les déplacements des enfants influencent leur représentation de la ville. Nous réalisons ce travail en deux parties complémentaires : la première est destinée à faire une revue de la littérature et la seconde est notre travail de recherche où nous vérifions notre hypothèse.

Ainsi, l'état de l'art met en relief les relations entre les enfants et la ville. Dans un premier temps nous nous sommes intéressées au développement de l'enfant et ses besoins, et au rôle que peut jouer la mobilité. Puis, nous avons changé notre vision, nous passons d'un regard sur l'enfant à un regard de l'enfant lui-même en essayant de comprendre l'image qu'il se représente de la ville.

Après avoir cerné les enjeux autour de l'enfant et ses relations avec la ville, nous avons réalisé notre étude de terrain. Nous présenterons tout d'abord la méthode employée puis nos résultats. Nous les avons classés selon deux points : l'exploration de la ville à travers le regard de l'enfant qui inclut leur représentation et leurs déplacements, et les besoins de sentiment de sécurité et de liberté.

L'âge des enfants sur lequel repose notre étude a été choisi au vu de la littérature puisque la majorité s'intéresse aux enfants entre 6 et 11 ans. Ainsi, notre état de l'art se base sur ces âges. De plus, cette tranche d'âge nous paraissait accessible, les enfants sont assez grands pour tenir une conversation, il s'agit de l'âge avant l'adolescence donc avant l'entrée au collège et l'enfant va faire face à de nombreux développements cognitifs et sociaux.

Partie 1 - La relation entre enfants et ville dans la littérature

Nous cherchons à comprendre si les déplacements jouent un rôle dans la représentation que se font les enfants de la ville, ainsi il est important de commencer par étudier quelles sont les relations qui lient l'enfant à la ville. Pour cela nous nous intéressons aux études déjà menées sur le sujet.

I. Le développement de l'enfant et ses besoins

La ville et l'enfant entretiennent une relation dynamique, c'est-à-dire que leur relation est en constante construction et peut évoluer à tout moment. Dans cette partie nous allons étudier plus en détail le développement et les besoins de l'enfant.

Nous avons dégagé deux grands types de développement au sein de la littérature, le premier est d'ordre cognitif et le second d'ordre social.

- L'enfance est marquée par des stades de développement cognitif

Pour le chercheur Jean Piaget (Trécat, Bidault, 2015), le développement de l'intelligence se fait par des stades. Ces stades se succèdent dans le même ordre pour tous les enfants selon un processus d'équilibration. En effet, l'enfant va établir des structures en réponse à des déséquilibres tels que des problèmes, lacunes et conflits, dès que ces structures deviennent stables, d'autres structures vont être créées pour établir un nouvel équilibre qui est encore plus stable. Ce phénomène de généralisation des éléments des paliers précédents à l'acquisition du nouveau palier est appelé par Piaget une *abstraction réfléchissante*.

Les principaux stades qui composent le développement intellectuel chez l'enfant sont au nombre de 3. Tout d'abord, de la naissance à 2 ans intervient le stade de l'intelligence sensorimotrice, puis de 2 à 11-12 ans, il s'agit de la période de préparation et d'organisation des opérations concrètes et enfin, de 11-12 ans à 16 ans, c'est la période des opérations formelles.

Cette étude porte sur les enfants de 6 à 12 ans, donc nous nous intéressons au deuxième stade défini par Piaget, et plus particulièrement à la mise en place des structures des opérations concrètes qui s'opère de 7 à 11-12 ans. Le premier palier de ce stade est la période préopératoire, qui intervient avant 7 ans. Elle est dominée par la *représentation symbolique*, où "l'enfant devient alors capable de se représenter mentalement ce qu'il évoque, et le monde ne sera pas encore organisé en catégories logiques et générales, mais

en éléments particuliers et individuels en rapport avec l'expérience " (Trécat, Bidault, 2015). A cet âge, la pensée est égo-centrée intellectuellement sur l'enfant.

Puis vient la mise en place des opérations concrètes, un stade qui intervient entre l'action et les structures logiques plus générales. L'enfant va réussir à se représenter l'objet, l'espace, la causalité et le temps mais que sur du concret. Il va aussi acquérir la réversibilité de la pensée et donc être en mesure de réaliser diverses opérations de classification et de sériation. Cette réversibilité est la capacité à penser au déroulé de l'action et donc de pouvoir l'annuler intérieurement. Cela est possible grâce à l'action cognitive qui repose sur des invariants, ainsi l'enfant acquiert la connaissance des conservations de matière, de volume, spatiale et numérique, malgré les différentes transformations qu'un objet peut subir. Par exemple, prenons deux boules ayant la même quantité de pâte, si une des boules change de forme et est écrasée, l'enfant comprendra qu'il y a toujours autant de pâte qu'avant la transformation. L'enfant connaît notamment les conservations spatiales, ce qui implique l'acquisition des notions de distance, savoir indispensable pour que l'enfant puisse se déplacer de manière autonome.

Les recherches de Piaget se sont exclusivement centrées sur l'acquisition du cognitif, en laissant de côté les dimensions affectives et sociales, pourtant nécessaires au développement de l'enfant.

- **L'enfant développe ses compétences sociales**

L'enfant de 6 à 11 ans va faire face à de nombreux développements de type social au cours de cette période. Nous pouvons remarquer, chez les enfants, un accroissement de la capacité à gérer différents types de relations sociales ainsi que de la capacité à s'intégrer à divers groupes sociaux (Legendre, 2010). Cela s'exprime par le désir qu'ont les enfants de former une communauté et de passer du temps avec des personnes de leur âge, notamment dans le cadre de leurs études (Gallagher, 2011). La pratique de la ville est un outil permettant de créer et de renforcer ces liens. Le chercheur Huguenin-Richard (2010) a montré que "les enfants qui peuvent jouer librement dans les espaces publics, comme la rue, développent plus vite certaines compétences sociales: ils ont plus de camarades, des relations sociales plus stables, développent plus de jeux de groupe ou de rôle, apprennent à régler leurs conflits par la négociation, satisfont mieux leur besoin de bouger du fait de leur autonomie de déplacement, accaparent moins les adultes".

Ainsi, les enfants ont besoin de fréquenter des lieux de socialisation et la ville, avec ses nombreux espaces publics tels que les places, parcs, mais aussi les rues, est propice à développer la socialisation des enfants.

En effet la rue n'a pas qu'une fonction pratique pour se rendre d'un endroit à l'autre, elle a aussi vocation à faire se rencontrer les personnes au travers de moments d'échange imprévus, dans la rue "on rencontre, on croise, on discute, on échange" (Garcia, 2022).

- La ville est un lieu où l'enfant peut explorer et socialiser

La ville et plus particulièrement les espaces et lieux au sein desquels vivent les enfants, tels que leur quartier et leur rue, sont des lieux qui semblent peut-être banals, cependant, ce sont des lieux d'apprentissage très importants. Ils sont aussi nécessaires que l'école, les communautés et leur famille (Huguenin-Richard, 2010 et MacDougall, 2010). Une étude à même fait ressortir que pour les enfants "il faut se situer à l'extérieur de l'école pour apprendre." (Gallagher, 2011), ce qui montre bien le rôle que peut jouer l'environnement extérieur, et donc la ville dans le développement des enfants.

En effet, la ville peut répondre à un besoin primordial de l'enfant, relevé par les chercheurs Gallagher (2011) ainsi que Torres et Lewis (2010), il s'agit de l'envie d'apprendre par soi-même, d'explorer et de découvrir, peut-être pouvons nous aller jusqu'à parler d'un besoin de sentiment de liberté qui peut être accompli par un sentiment d'autonomie. Les travaux de Gallagher (2011) s'appuient sur des études réalisées au Royaume-Unis par le groupe de recherche *The View of the Child* qui a mené une expérience auprès d'enfants. L'expérience consistait à demander à un groupe de 21 enfants âgés de sept à onze ans de créer une ville imaginaire. Les enfants souhaitaient pour leur école "des bâtiments en forme de dôme, des salles circulaires, des espaces verts, des jardins, des plantes, des animaux, de la musique, de l'air et de la lumière, des locaux où ils puissent se consacrer aux arts plastiques et à la musique à leur guise, des espaces de jeux, la liberté d'explorer tout ce qui les intrigue, des espaces de rencontre et d'échange, une école où on se sente accepté, intégré et en sécurité, et plus important encore, où chacun soit reconnu et apprécié pour ce qu'il a d'unique." (Gallagher, 2011). Ainsi, cela montre que les enfants sont créatifs, innovants et curieux, le souhait d'avoir des espaces de jeux et d'avoir la liberté d'explorer illustre le fait que les enfants veulent découvrir, apprendre et explorer par eux-mêmes. Les résultats s'accordent aussi avec ce que nous avons vu précédemment, le besoin de socialisation est important pour les enfants, comme le montre la volonté d'avoir des espaces de rencontre et d'échanges. Cette expérience va même jusqu'à montrer que les enfants ont un besoin d'intégration et de reconnaissance individuelle. Cette volonté de faire par soi-même s'est aussi illustrée pendant la réalisation d'une maquette, où les enfants n'ont demandé de l'aide des adultes que lorsque cela s'est avéré nécessaire. Cela n'est pas lié à la maquette en elle-même, mais au rapport qu'entretiennent les enfants avec l'autorité et le contrôle des adultes et qu'ils préfèrent être distants.

- **La ville est devenue un espace où les enfants ne peuvent plus circuler librement**

La fréquentation de la ville est donc cruciale pour le bon développement des enfants, cependant, de nombreux chercheurs s'accordent sur le fait que les enfants sont, de nos jours, exclus de la rue et des espaces publics de la ville à cause des aménagements prévus pour la circulation automobile (Garcia, 2022, Huguenin-Richard, 2010, Legendre, 2010). *Dans le passé*¹ l'enfant n'était pas perçu comme une personne plus vulnérable, il faisait partie de la société au même titre qu'un adulte et il "vivait et circulait parmi les adultes et ne se distinguait pas d'eux en ce qui concernait ses caractéristiques intellectuelles et sociales, et par conséquent son mode de vie" (Huguenin-Richard, 2010).

La ville était un espace où les enfants pouvaient jouer, socialiser et aller là où bon leur souhaitaient, aujourd'hui, la ville s'est transformée et ne remplit plus cette fonction. En effet, maintenant la ville est devenue "un espace trop dangereux et non sécuritaire pour eux"(Garcia, 2022), que Huguenin-Richard (2010) qualifie même d'*hostile*. En effet, pour l'auteur, la place prépondérante de la voiture en ville, et plus particulièrement dans les rues, est source de danger pour les enfants. Ainsi, ces derniers se voient être exclus de la rue et sont redirigés vers des espaces spécialement conçus pour eux tels que les parcs et aires de jeux, ou bien vers les centres commerciaux (Legendre, 2010). Mais ce n'est sûrement pas la seule faute de la voiture, les parents ont aussi un rôle à jouer dans cette exclusion. D'après Jane Jacobs (1961), les urbanistes et aménageurs ont tort de penser que les enfants ne doivent pas jouer dans la rue mais dans les parcs et terrains de jeu, alors que c'est dans les parcs que la délinquance des jeunes est la plus élevée. Ce changement, d'après elle, va à l'encontre de l'éducation des jeunes puisque les parcs sont des lieux où il y a peu d'adultes, c'est dans la rue que les enfants sont soumis à la surveillance vigilante des adultes (Choay, 1965).

Mais cette exclusion n'est pas sans conséquence sur le développement de l'enfant, en effet, leur comportement peut ainsi être affecté et plus particulièrement leur autonomie pendant leurs déplacements (Huguenin-Richard, 2010).

- **La mobilité autonome est essentielle pour le développement et la sécurité de l'enfant**

Une mobilité autonome chez les enfants est un facteur clé de leur développement. En effet, se déplacer seul permet aux enfants d'acquérir des capacités essentielles et d'améliorer leur habileté (Huguenin-Richard, 2010). Le chercheur Legendre (2010) a relevé une différence dans l'autonomie des déplacements chez les filles qui est beaucoup plus faible que chez les garçons. Cette différence n'est pas expliquée, cependant nous pouvons poser l'hypothèse

¹ Terme employé par Huguenin-Richard (2010) sans en préciser de date.

qu'elle est provoquée par la vision encore pleine de stéréotypes sexistes de la société : les filles seraient plus vulnérables et peut-être moins aptes à se défendre en cas d'agression que les garçons. Il a aussi montré que plusieurs stades de déplacements autonomes interviennent au sein de la croissance des enfants comme l'illustre la figure 1. Entre 6-7 ans, les enfants ont peu d'autonomie, puis nous remarquons une croissance du nombre de sites fréquentés de manière autonome à 8 et 9 ans, un palier apparaît entre 9 et 10 ans, puis à 11 ans, il y a une nette évolution de l'autonomie.

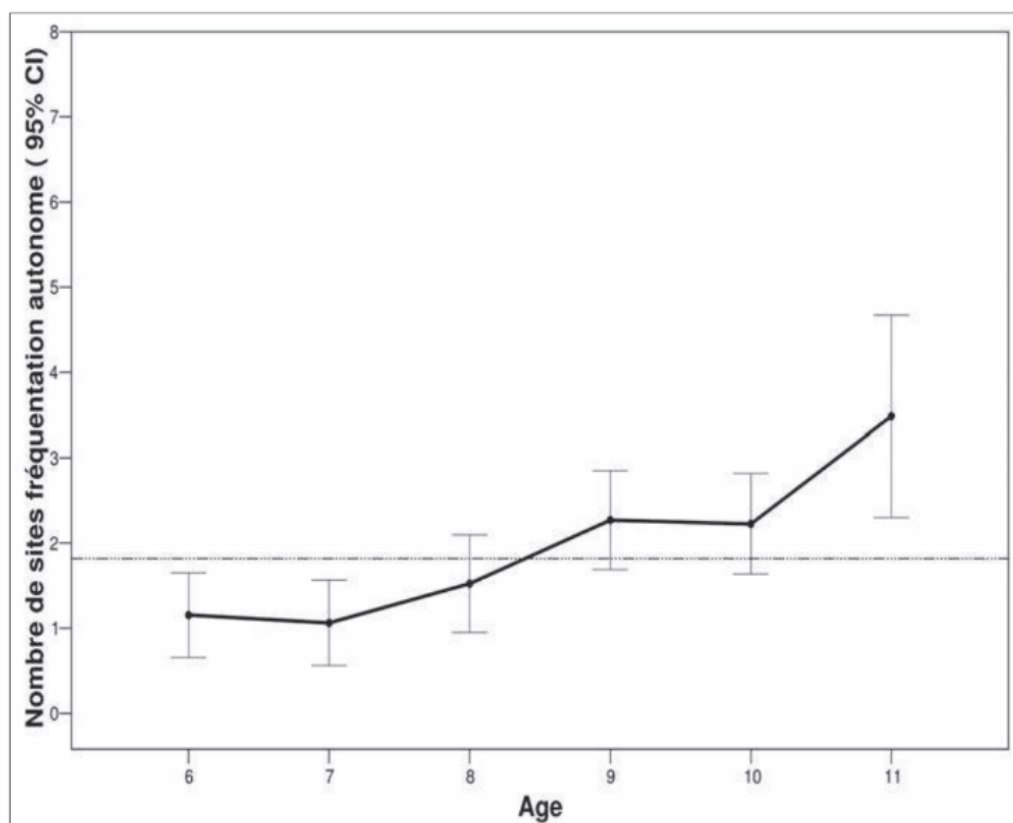


Figure 1 : Évolution de la fréquentation autonome des espaces publics extérieurs en fonction de l'âge. (Legendre, 2010)

Cette croissance significative de l'autonomie dans les déplacements des enfants de 11 ans correspond à l'entrée en 6ème des enfants, et qu'au sein de notre société, être au collège est un âge où l'enfant peut être autonome.

Le chercheur Huguenin-Richard (2010) a aussi remarqué un décalage d'autonomie entre les enfants de 6 à 10 ans et ceux qui ont 11 ans. Pour lui, cela peut représenter un risque puisque "l'enfant trop accompagné n'acquiert peut-être pas forcément ou suffisamment d'expérience de mobilité et lorsque vers 10-11 ans, il se retrouve seul à se déplacer, il n'est pas en mesure de le faire en toute sécurité." (Huguenin-Richard, 2010). Il relève même que

d'après plusieurs auteurs, la baisse du nombre d'accidents avec des enfants de 6 à 10 ans est permise par l'accompagnement et donc en limitant l'autonomie chez cette population. Mais cette privation d'autonomie représente un risque pour l'enfant puisque en France, nous pouvons remarquer "au niveau de l'accidentologie piétonne un pic à 11 ans, au moment de l'entrée au collège, alors que l'enfant devient pour la première fois autonome dans ses déplacements." (Huguenin-Richard, 2010).

- **Le besoin de santé et la pratique d'activité physique**

Le besoin de santé est aussi primordial pour que l'enfant puisse grandir et s'épanouir. L'environnement dans lequel vit l'enfant tel que les lieux, les communautés, sa famille ont un impact sur ses pratiques d'activité physique. La diminution de cette activité physique représente un danger pour les enfants puisqu'elle provoque une augmentation de la morbidité et de la mortalité (MacDougall, 2010). Ce résultat est aussi confirmé par les recherches menées par Lewis et Torres (2010) qui ont relevé un lien entre baisse de la mobilité active et obésité. Si une personne ne marche plus, alors elle va grossir et comme elle grossit, elle va encore moins marcher... Et cette spirale infernale continue.

Pour améliorer la santé des enfants, il faut donc qu'ils entretiennent une activité physique régulière. Ainsi, pour les inciter à cette pratique, il faut installer davantage de lieux dédiés au sport où les enfants peuvent se dépenser, et des lieux où il leur est permis d'explorer, de s'aventurer (MacDougall, 2010). De plus, ces lieux peuvent répondre au besoin d'apprentissage en autonomie exprimé par les enfants et vu précédemment.

Ces différents besoins qui interviennent au cours du développement de l'enfant peuvent être en partie comblés par sa mobilité et donc le fait de marcher. Nous allons donc maintenant nous concentrer sur les différents aspects qui peuvent influencer sur la mobilité de l'enfant.

II. La mobilité de l'enfant dans la ville

- **La mobilité active comme activité physique pour répondre au besoin de santé**

La mobilité active, telle que la marche ou les déplacements en vélo, comprise comme une activité physique, est d'une importance cruciale dans le développement individuel, selon MacDougall (2010). Et cette activité physique est marquée par l'environnement dans lequel l'enfant évolue, ainsi la ville et les personnes de son entourage ont un effet direct sur ses pratiques. En effet, selon le chercheur, " les lieux, les espaces et les communautés au sein desquels les enfants vivent ont un impact sur leurs expériences et sur leurs pratiques d'activité physique".

Huguenin-Richard (2010) définit la mobilité comme le potentiel d'un individu à se déplacer physiquement et intellectuellement, un capital qui s'acquiert dès l'enfance par le jeu et les relations qui lient les parents et les enfants mais pas seulement. Ainsi, il est important pour les enfants d'apprendre à se déplacer dès le plus jeune âge, pour amasser un capital suffisamment riche pour être à l'aise et confiant lors de leurs déplacements.

La marche est considérée comme la forme d'activité physique la plus importante car elle est accessible au plus grand nombre (Lewis, Torres, 2010). De plus, pour les enfants "la marche et le vélo correspondent aux modes de déplacement les plus appropriés à leur âge" (Huguenin-Richard, 2010). La marche offre non seulement des bienfaits physiques mais également des opportunités de liberté, d'imprévu, et de développement de l'imagination et de la socialisation chez les enfants. D'après Lewis et Torres (2010), le trajet domicile-école est un moment propice à la marche puisque "l'école est génératrice d'un très grand nombre de déplacements à pied, à vélo" mais une part de plus en plus grande de ces trajets se font via un mode de transport motorisé. La marche lors du trajet domicile-école n'est souvent pas aussi propice que ce que l'on voudrait puisque la distance souvent courte entre le domicile et l'école limite son effet bénéfique, et d'autres activités sportives peuvent être négligées (Huguenin-Richard, 2010). Une enquête menée par le Cefil (centre de formation professionnelle qui contribue à la formation nationale des agents de l'Insee) auprès de plusieurs écoles de Gironde en 2017 (cf figure 2) montre que la marche est le mode de déplacement favorisé lors du trajet domicile-école, pour des distances inférieures à 500 m. Pour des distances supérieures à 500 m, la voiture devient le mode privilégié.

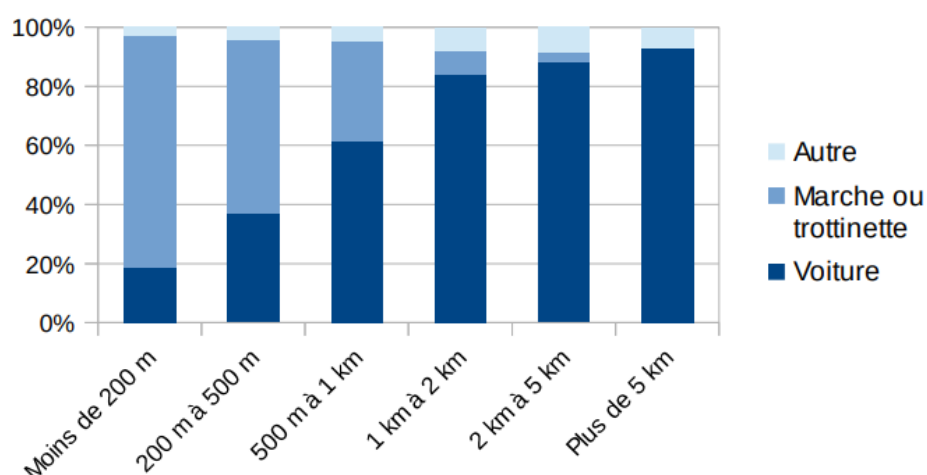


Figure 2 : La répartition du moyen de transport en fonction de la distance
(Cefil Enquête Mobilité à l'école, 2017)

Les travaux de Paul Lewis et Juan Torres (2010) soulignent l'importance des déplacements entre la maison et l'école primaire dans la construction de la place de l'enfant dans la ville. En effet, "malgré le contrôle qu'exercent les parents, les enfants en âge de fréquenter l'école primaire ne sont pas totalement passifs à l'égard de leur mobilité, bien au contraire. Ils sont en situation de négociation constante avec leurs parents pour acquérir davantage d'autonomie" (Lewis et Torres, 2010, p6).

Les résultats de Huguenin-Richard (2010) révèlent que les territoires de mobilité des enfants sont plus vastes en périurbain qu'en centre-ville, avec une tendance à recourir davantage à l'accompagnement et à l'automobilisme en périphérie. Bien que l'aménagement urbain favorable aux piétons et la réduction du trafic favorisent la mobilité des enfants, d'autres paramètres, indépendants de l'environnement, influent sur leurs déplacements. Notamment, la présence rare d'enfants seuls dans la rue peut susciter des craintes et la peur des parents, soulignant ainsi le rôle crucial de ces derniers dans la mobilité autonome des enfants.

- **Les parents exercent un contrôle sur la mobilité de leurs enfants**

La question de la mobilité des enfants dans l'espace public ne peut être abordée sans prendre en compte le rôle crucial des parents, comme le souligne Juliette Garcia dans son mémoire sur la "Perception, retranscription et représentation des espaces publics par les enfants" (2022) ainsi que Paul Lewis et Juan Torres dans leurs recherches (2010). En effet, les parents exercent un contrôle significatif sur les déplacements de leurs enfants, "ce sont les parents qui décident la manière dont les enfants se déplacent" (Lewis, Torres, 2010), influençant ainsi les modes de déplacement et, par conséquent, l'expérience de la ville par ces derniers. Ce contrôle parental est largement conditionné par les perceptions par les parents des dangers potentiels tels que la circulation ou les agressions, ce qui peut influencer le choix du mode de déplacement, ainsi que la décision d'accompagner ou non l'enfant. Bien que les parents soient les décideurs finaux, il existe une dynamique de négociation constante avec les enfants cherchant davantage d'autonomie. Cependant, cette volonté d'autonomie peut parfois entrer en conflit avec la préoccupation principale des parents, à savoir la sécurité ou le contrôle de leurs enfants. Ainsi, le rapport parent-enfant devient aussi déterminant que la configuration urbaine et l'école dans le choix du mode de mobilité. La sécurité prédomine souvent sur l'autonomie dans les préoccupations des parents, ce qui peut avoir des conséquences diverses sur la vie quotidienne de la famille. Les travaux de Paul Lewis et Juan Torres (2010) mettent également en évidence que le manque d'autonomie chez l'enfant peut générer des tensions dans le rythme familial quotidien, impactant ainsi l'organisation spatio-temporelle de la mobilité de la famille. Ainsi,

la compréhension des dynamiques familiales et des perceptions parentales est cruciale pour appréhender pleinement la mobilité des enfants dans les espaces publics.

- **L'influence de la morphologie urbaine sur la mobilité des enfants**

La morphologie urbaine joue aussi un rôle important vis-à-vis de la mobilité des enfants. En effet, l'augmentation de l'utilisation de la voiture au quotidien a véritablement transformé la dynamique des quartiers et le rôle central traditionnellement attribué à l'école dans la vie communautaire (Lewis, Torres, 2010). Cette évolution est notamment due à l'importance des déplacements motorisés, puisque la part modale de la voiture est en augmentation pour les déplacements domicile-école (cette information est à nuancer car datant de 2010). Cette augmentation de l'utilisation de la voiture pour le trajet domicile-école est aggravée par le fait que les élèves ne fréquentent plus nécessairement l'école la plus proche de chez eux. En effet, de nos jours, le critère du projet éducatif ou une pédagogie différente entre en jeu et est même plus important pour certains parents que le critère de proximité. Le type d'école, qu'elle soit privée, publique ou encore avec un projet éducatif unique, exerce une influence notable sur le mode de déplacement, souvent expliqué par la rareté de certaines écoles, entraînant des distances plus importantes et une prédominance des déplacements motorisés.

À Montréal, les enfants demeurent le groupe le plus enclin à marcher pour leurs déplacements pendulaires, principalement en raison de l'absence de permis de conduire (Lewis, Torres, 2010). Cette réalité offre un potentiel significatif pour des aménagements favorables à la marche. Cependant, plusieurs facteurs contribuent à la diminution de la mobilité active, notamment l'organisation spatiale des villes qui favorise les déplacements en voiture, l'éloignement des activités, les effets des changements démographiques, comme la baisse de la natalité qui entraîne la fermeture d'écoles locales et donc l'éloignement de celles-ci par rapport au domicile. La géographie des écoles, liée au projet éducatif et à la logique de marché, influence également la mobilité, avec une tendance à la diminution des déplacements actifs lorsque les écoles sont centralisées et que les distances augmentent. La distance entre l'école et le domicile joue un rôle clé dans le choix du mode du déplacement, ce phénomène est expliqué dans les travaux de Lewis et Torres (2010) et aussi vérifié au sein de l'enquête mobilité à l'école du Cefil (2017) (cf figure 2). Les deux travaux montrent une préférence pour la marche sur des distances inférieures à 600 mètres, tandis que les déplacements motorisés deviennent quasi systématiques au-delà de 1 kilomètre.

La mobilité active en ville de l'enfant est nécessaire pour son bon développement. Elle est influencée directement par les parents et dépend également de la morphologie urbaine et de

la localisation de son école. Mais comment se sent l'enfant au milieu de tout ça ? Quelle est sa vision de la ville ? Nous allons donc passer d'une vision qui portait un regard sur l'enfant, au regard de l'enfant lui-même.

III. L'enfant et sa représentation en construction de la ville

- **La définition de la représentation de la ville**

La représentation que se fait l'enfant de la ville revêt une importance cruciale dans son développement, influençant les lieux d'apprentissage qui contribuent à sa croissance. Selon Ramadier et Depeau (2010), la représentation de la ville est définie comme un ensemble d'éléments urbains intériorisés et organisés entre eux par des relations spatiales. Ces représentations, subjectives et déformées (sélection, distorsions spatiales...), sont en cohérence avec les significations attribuées aux différentes parties de la ville.

L'idée d'intériorisation souligne que l'image que l'enfant a des éléments urbains n'est pas une reproduction fidèle de la réalité, mais plutôt une perception subjective. En revanche, l'organisation de ces éléments suggère la façon dont l'enfant structure mentalement la ville, même si cette structure peut être déformée par des distorsions spatiales ou d'autres biais.

- **Évolution cognitive de l'enfant dans l'espace urbain**

La cognition spatiale est cruciale pour comprendre ces représentations et donc le rapport des enfants à leur environnement puisque les représentations cognitives de l'espace dépendent de l'expérience de l'individu ainsi que du système de valeurs de l'environnement. La cognition spatiale, d'après Ramadier (2020) "correspond à l'élaboration et à l'intériorisation des relations spatiales entre les objets géographiques". Elle "permet d'envisager les représentations spatiales comme des produits de processus qui ont pour fonction de médiatiser la relation entre les individus et l'espace physique en vue d'une appropriation cognitive orientée vers l'action." (Ramadier et Depeau, 2010). L'appropriation cognitive de l'espace représente les familiarités qu'entretient un individu avec son environnement, elle se manifeste à travers deux dimensions complémentaires : le contenu de la représentation et la structure de la représentation. La première, qui concerne le contenu, est liée aux connaissances environnementales de la personne et permet de comprendre ses représentations socio-spatiales. La seconde, liée à la structure de la représentation, elle révèle les dispositions cognitives, sociales et comportementales impliquées dans cette appropriation et "permet de distinguer les différents modes d'appropriation de l'espace, notamment par la place qu'occupent les pratiques spatiales au

regard d'informations environnementales plus abstraites et symbolique" (Ramadier et Depeau, 2010).

La structure de la représentation est influencée par l'activité de l'individu lors de ses déplacements, si elle est active ou passive, le résultat ne sera pas le même. Par exemple, les enfants se déplaçant seuls à pied présentent moins de dissociations spatiales que ceux se déplaçant en groupe ou en voiture (Ramadier et Depeau, 2010). Cette observation souligne l'importance de l'activité physique dans la formation des représentations spatiales des enfants.

L'étude menée par Ramadier et Depeau (2010) auprès d'enfants de 6 à 11 ans, tend à montrer que la représentation de l'espace évolue selon des stades en fonction de l'âge. Tout d'abord, à 6-7 ans, les représentations spatiales des enfants reposent sur les espaces verts et leur réseau social. A 7-8 ans, les voies apparaissent, puis à 8-10 ans ce sont les services, les auteurs ne précisent pas quels services, et enfin à 10-11 ans, ce sont les lieux de consommation. Cette représentation de l'espace est initialement basée sur l'expérience de l'enfant avec son environnement mais vers l'âge de 8-9 ans, un bouleversement a lieu. En effet, la représentation se fait dès lors en fonction de la connaissance que l'enfant a de son environnement, ce qui engendre une représentation abstraite et influencée par la société. C'est aussi à partir de cet âge que l'enfant se représente de plus en plus d'éléments.

- **Les lieux connus et fréquentés**

L'expérience ainsi que la connaissance de l'environnement par l'individu jouent un rôle important au sein de sa représentation spatiale.

Ainsi, une étude menée par Legendre (2010) s'est portée sur la connaissance et la fréquentation des lieux des enfants, son terrain d'étude s'est porté sur une petite ville de faible densité de la banlieue parisienne. Un des résultats est que le nombre d'espaces publics extérieurs déclarés connus par les enfants augmente légèrement avec l'âge et ne se distingue pas selon le genre. Les principaux sites connus par les enfants sont situés en centre-ville, c'est notamment là que se situe la place du marché, connue de tous et lieu central de la ville où les parents font leurs courses. D'autres lieux connus par tous sont la piscine et le parc situés en périphérie puisque les enfants ont l'occasion de les fréquenter avec l'école. Les lieux connus ne sont pas forcément les lieux les plus fréquentés. Ainsi, les trois sites très fréquentés par les enfants enquêtés sont la place du marché, lieu d'achat mais aussi car il se trouve sur nombre de trajets domicile-école, le terrain de la résidence Bourdan, un espace vert comprenant une partie boisée, un terrain pour les jeux de ballons, un grand bac à sable et des équipements pour les jeunes enfants, lieu mal connu car situé en périphérie mais très fréquenté par ceux qui le connaissent et vivent à proximité, et enfin une aire de jeu conçue pour les jeunes avec des équipements sportifs. Ce sont les lieux

situés au centre de la ville qui sont fréquentés par le plus grand nombre. Ce sont aussi au sein des trois sites les plus fréquentés que les enfants s'y rendent en autonomie, seuls ou avec des amis mais sans adultes. Et c'est le terrain de la résidence Bourdan qui est le site le plus fréquenté en autonomie, "ceci souligne l'importance, pour les enfants de 6 à 11 ans, de la présence d'espaces publics extérieurs situés dans le quartier d'habitation" (Legendre, 2010). Les lieux les plus excentrés sont ceux les moins accessibles en autonomie pour les enfants.

Cependant, il ne faut pas croire qu'un lieu très fréquenté et connu est forcément un lieu qu'un enfant souhaite fréquenter. En effet, prenons l'exemple de la place du marché, elle est connue et fréquentée car elle a un caractère central, les enfants y accompagnent leurs parents pour des achats, et elle est située près des écoles et sur le trajet domicile-école de nombreux enfants, mais cette place ne semble pas être un lieu où les enfants souhaitent passer du temps. Au vu des résultats de Legendre (2010), un lieu attractif pour les enfants est un endroit où ils peuvent jouer, s'amuser et se défouler. Parmi les caractéristiques attractives de ces lieux, nous retrouvons des espaces verts de grandes étendues ainsi que la présence d'équipements de jeu. Et a contrario, les espaces minéraux, donc avec du bitume au sol, sont des lieux où les enfants y jouent peu, un peu plus de la moitié des enfants enquêtés ont répondu qu'ils n'y jouaient jamais.

Ainsi, nous pouvons émettre l'hypothèse que les enfants se représentent l'espace selon le degré de divertissement prodigué par ses divers éléments.

- Deux visions : dans l'école et hors de l'école

Plusieurs chercheurs ont aussi mis en relief l'importance de l'école au sein des représentations spatiales des enfants. L'école, considérée comme l'un des principaux lieux de socialisation, joue un rôle crucial dans la représentation de la ville par les enfants. L'architecture scolaire, marquée par le bâtiment en lui-même et la cour de récréation, est un espace où l'enfant passe la majeure partie de son temps éveillé (Garcia, 2022). Cette omniprésence de l'école peut entraîner les enfants à se représenter l'environnement selon deux visions : ce qui se passe à l'école et ce qui se passe hors de l'école. Gallagher (2011) a relevé que dans l'expérience menée par le groupe de recherche *The View of the Child*, les enfants parlaient d'*ailleurs qu'à l'école* ou bien d'*espace sans école*. De plus, les enfants se représentaient cet espace hors de l'école comme un lieu aux apprentissages multiples, ainsi, la chercheuse Gallagher (2011) reformule les paroles des enfants enquêtés ainsi : "il faut se situer à l'extérieur de l'école pour apprendre". Cette vision illustre l'importance de l'environnement hors école, comme la ville, pour l'enfant. Gallagher évoque même le mouvement du "Unschooling", où l'enfant explore des espaces en dehors des limites de

l'école lorsqu'il assiste à une activité hors de l'école. Cela souligne l'influence des environnements non institutionnels sur la perception de la ville par les enfants.

Ainsi, l'enfance est un âge où les représentations cognitives de l'espace évoluent drastiquement selon différents stades.

Conclusion de la littérature

Pour conclure cette partie, les enfants âgés de 6 à 11 ans subissent de nombreuses transformations qui participent à leur développement. En effet, à cet âge les enfants acquièrent des compétences cognitives selon différents stades.

L'enfant va aussi développer ses compétences sociales, il va apprendre à se socialiser et à interagir avec son environnement. Il va aussi exprimer le besoin d'être avec d'autres enfants. La ville, avec ses rues et espaces publics, exerce un rôle important dans ce besoin de socialisation, permettant aux enfants d'exercer leurs compétences sociales. En effet, la ville est un terrain de jeu et d'apprentissage pour les enfants, répondant à un autre besoin crucial exprimé par les enfants : celui de la découverte, de l'exploration et de l'apprentissage, notamment par soi-même. Cependant, de nombreux chercheurs s'accordent à dire que de nos jours, les enfants deviennent exclus de la rue et des espaces publics. La ville devient, ou est perçue comme trop dangereuse pour eux. Cela a bien entendu des conséquences, notamment sur l'acquisition de l'autonomie des enfants pourtant nécessaire à leur bon développement. Les enfants de 6 à 10 ans ne se déplacent plus seuls et lorsque à 11 ans, âge d'entrée au collège, les enfants reçoivent la permission de se déplacer seuls, le taux d'accident est plus élevé.

L'ensemble de ces besoins peuvent être appliqués grâce à la mobilité active. La marche et le vélo, mode de transport le plus accessible aux enfants, sont considérés comme des activités sportives et leur pratique régulière est donc bénéfique pour la santé, limitant l'obésité ainsi que l'apparition de maladies. En plus des effets positifs sur la santé, la mobilité active offre aux enfants des opportunités de rencontre, d'imprévu et des moments pour expérimenter son environnement. Cependant, les parents exercent un contrôle selon plusieurs facteurs sur les déplacements de leurs enfants, par exemple, ce sont eux qui décident du mode de transport et de l'autonomie. Ce contrôle est influencé par la perception qu'ont les parents des dangers en ville : circulation, agressions... La mobilité active chez l'enfant est aussi impactée par la morphologie urbaine puisque les villes sont de nos jours adaptées aux voitures et donc moins marchables. De plus, avec l'utilisation de la voiture, les

enfants ne vont plus forcément dans l'école de leur secteur, ce qui augmente la distance domicile-école et limite donc la possibilité de marcher sur ce trajet.

Se déplacer en ville apporte de nombreux bénéfices aux enfants, mais leur expérience est unique et dépend de leur représentation de la ville. En effet, une représentation est une déformation de la réalité, il s'agit d'une image subjective et déformée, développée à partir de l'appropriation cognitive des individus. Cette appropriation peut être expliquée selon deux axes : le contenu de la représentation, basé sur les connaissances de l'individu, et la structure de la représentation, relève des dispositions cognitives, sociales et comportementales. L'expérience ainsi que la connaissance de l'environnement par l'individu ont un effet important sur sa représentation spatiale. Parmi les lieux les plus connus et fréquentés par les enfants, se distinguent ceux du centre-ville, situés près des écoles, ceux fréquentés par l'école tels que la piscine et le parc, et ceux à caractère sportifs et ludiques. Les sites les plus attractifs pour les enfants sont les grands espaces verts équipés de structures de jeux et sportives.

Les enfants voient aussi leur représentation être marquée par la présence de l'école, leur prodiguant une vision école - hors école. Ce phénomène peut être expliqué par le temps passé à l'école pour les enfants.

Nous avons vu que la ville et la mobilité active exercent une influence positive sur le développement des enfants de 6 à 11 ans. Et l'enfant se représente des images déformées et subjectives de son environnement, donc de la ville, ce qui est dû à sa propre expérience et à ses connaissances. Ainsi, nous nous sommes demandées si les déplacements du quotidien, en fonction du mode et de la destination, des enfants ont un impact sur leur représentation de la ville.

Partie 2 - Les déplacements de l'enfant et sa représentation de la ville

I. La méthode du travail de terrain

Pour répondre à notre question de départ, nous avons décidé de mener des entretiens avec des enfants de 6 à 11 ans. En effet, comme dit précédemment, l'enfant de 6 à 11 ans va faire face à de nombreux développements à caractère sociaux durant cette période.

Pour cela nous avons contacté plusieurs écoles élémentaires de la métropole de Tours (37) via des mails mais la prise de contact fut difficile. Dans un second temps, nous nous sommes déplacés directement dans les écoles pour demander des rendez-vous et en parallèle, nous avons aussi cherché dans nos contacts personnels. Deux écoles nous ont répondues favorablement au sein de la métropole de Tours : l'école André Gide à Tours et l'école Marie Curie à la Ville-aux-Dames. De plus, le centre aéré de Caudan (56) nous a aussi répondues favorablement. L'école élémentaire André Gide a été notre terrain d'étude principal.

Le contexte urbain des cas d'études :

- Le quartier des Rives du Cher de Tours est un quartier comprenant une zone prioritaire, au sein de cette zone prioritaire, 2410 personnes y habitent (Ville de Tours, 2022) pour une densité moyenne, que nous avons calculée, de 22700 hab/km² selon les données de la Ville de Tours (2022) et de Géoportail. L'école André Gide est l'école élémentaire publique de secteur, le quartier compte aussi une école élémentaire privée.
- La Ville-aux-Dames est une ville du périurbain de la métropole de Tours et compte 5 593 habitants en 2020 pour une densité moyenne de 699,1 hab/km² (INSEE, 2023b). L'école Marie Curie est la seule école élémentaire de la ville.
- La ville de Caudan est une commune du périurbain de la ville de Lorient, elle compte 7091 habitants pour une densité moyenne de 166,3 hab/km² (INSEE, 2023a). Le centre aéré accueille les enfants de la ville, mais peut aussi accueillir ceux des villes aux alentours. Deux écoles, une privée et une publique, se situent dans le centre de la ville.

Au total, nous avons interviewé 81 enfants, répartis en 24 groupes, à raison de 1 à 5 enfants par entretien. Ce qui fait une moyenne de 3,4 enfants par entretien. La figure 3 montre la répartition des enfants selon leur âge et le lieu de l'intervention.

	Ecole André Gide de Tours		Ecole Marie Curie de La Ville-aux-Dames		Centre aéré de Caudan	
	Filles	Garçons	Filles	Garçons	Filles	Garçons
6 ans (CP)	16				3	4
7 ans (CE1)	10					
8 ans (CE2)	6	5			1	1
9 ans (CM1)	1	1			1	
10 ans et + (CM2)	7	1	7	17		
	40	7	7	17	5	5
	47		24		10	

Figure 3 : La répartition des enfants selon leur âge et le lieu de l'intervention.

Concernant la méthode, étant donné le temps imparti et les ressources en notre possession, nous avons décidé de faire des entretiens d'environ 30 minutes. Les enfants étaient par groupes de 1 à 5, avec une de nous, seul un entretien a été réalisé avec nos deux présences. Composer des groupes de plusieurs enfants leur permet d'être plus en confiance et de répondre collectivement à certaines questions. La durée de 30 minutes a été choisie par rapport à notre temps disponible mais aussi parce que les enfants ont un temps de concentration limité, nous avons remarqué que la concentration des enfants diminuait après 20 minutes d'entretien. A la fin de plusieurs entretiens, des enfants ont décroché.

- À l'école André Gide, la mise en place de cette méthode fut un peu compliquée car le temps accordé était déterminé par les animateurs et les enfants étaient distraits par les jouets de la salle. Nous sommes intervenues sur le temps du midi dans la salle de la garderie, il s'agissait d'élèves volontaires et nous avons été interrompus plusieurs fois car l'heure du repas était venue pour eux. Cela nous a empêchées de finir quelques entretiens, cependant cela n'a pas modifié le contenu en lui-même.
- Au contraire, à l'école Marie Curie, la coordination était plus simple car l'institutrice nous a aidées pour l'organisation. Nous étions installés dans une pièce à part avec les enfants pendant que l'autre partie de la classe était en classe avec leur maîtresse.

Bien que dans ce cas, la sélection des élèves ne s'est pas faite sur du volontariat, les enfants étaient heureux de discuter avec nous et de pouvoir faire une activité différente sur le temps de classe.

- A Caudan, les entretiens se sont fait pour une partie dans une pièce séparée et calme mais pour une autre partie, cela s'est fait dans la salle d'animation avec les autres enfants, le groupe était agité et il y avait beaucoup de bruit. Les enfants se sont portés volontaires.

Nous pouvons remarquer une disparité entre l'âge et le genre des enfants interrogés au sein de nos trois cas d'études.

- Pour l'école André Gide, cela peut s'expliquer par le fait que les enfants interrogés étaient ceux qui voulaient faire des jeux de société en intérieur sur le temps du midi et nous avons remarqué que beaucoup de garçons parmi les plus âgés jouent au football dans la cour de récréation. Nous sommes aussi deux femmes, ce qui a peut-être attiré plus facilement les jeunes filles. Quant à l'âge, nous sommes peut-être intervenues au moment où les CP et CE1 étaient disponibles.
- A l'école Marie Curie de la Ville-aux-Dames, nous sommes intervenues dans une classe de CM2, sur leur temps de travail, ainsi nous avons interrogé tous les enfants de la classe présents.
- Au centre aéré de Caudan, seuls les 6 ans et 8-9 ans étaient présents sur le centre au moment de notre venue, les autres âges étaient en activité à l'extérieur.

Nous avons mis en place une grille d'entretien avec 13 questions ouvertes (cf figure 4) que nous avons suivies pour être certaines de poser les mêmes questions toutes les deux et à chaque entretien. Cependant, si les enfants avaient des difficultés à répondre, nous n'avons pas hésité à poser des questions complémentaires.

Le but de nos entretiens était de :

- rechercher ce que représente la ville pour des enfants,
- comprendre leurs habitudes de déplacement,
- savoir si leurs déplacements influencent leur façon de voir la ville,
- identifier quels sont les facteurs qui influencent leur représentation de la ville,

- identifier ce qu'aiment les enfants en ville et ce qu'ils voudraient changer (leur ville idéale).

Grille d'entretien
1. Où habitez-vous?
2. Quel âge avez-vous ?
3. Si je vous dis le mot ville, à quoi pensez-vous ?
4. Et le mot campagne ?
5. Quelles sont les différences entre la ville et la campagne ?
6. Qu'est-ce que vous aimez dans la ville ? Et n'aimez pas ?
7. Y a t-il un endroit que vous préférez en ville ? Et l'inverse : un endroit que vous détestez ?
8. Est-ce que vous vous déplacez dans la ville ? Comment ? Pour aller où ? Faire quoi ? Combien de fois par semaine ?
9. Comment préférez-vous vous déplacer (la voiture, le bus, le vélo, la marche...) ?
10. Est-ce que vous faites des déplacements tout seul ? Si oui : Pour aller où ? Faire quoi ? Est-ce que vous aimez ces moments ? Si non : Est-ce que vous voudriez vous déplacer tout seul ?
11. Est-ce que vous aimez marcher ou faire du vélo dans la ville ? Pourquoi ? Qu'est ce qui vous dérange ?
12. Quand vous vous déplacer (tout type de transport), qu'est ce que vous faites ? (Discutez, jouez, écrans...) Qu'est ce que vous regardez ? Qu'est-ce qu'il se passe dehors ? Qu'est ce qui vous dérange ?
13. Si vous pouviez créer votre ville, à quoi ressemblerait-elle ? (habitation, transport, activités...) Qu'est ce que vous rajouterez ou enlèverez dans votre ville actuelle ?

Figure 4 : La grille d'entretien

Une critique notable dans l'approche est l'absence de support visuel tel qu'une carte mentale ou un dessin pour aider les enfants à visualiser la ville. La compréhension initiale était

difficile, surtout pour les plus jeunes. De plus, étant donné que les séances dans l'école de Tours, qui représente la majorité de nos entretiens, se déroulaient à l'heure du déjeuner, certains enfants semblaient moins concentrés, ce qui a pu affecter leur engagement dans l'activité.

Nous pouvons aussi critiquer la véracité des données recueillies puisque notre étude repose sur les paroles des enfants, il en va de leur bonne volonté. Si nous avions voulu obtenir des données plus précises, nous aurions pu réaliser un questionnaire à choix multiples, cependant nous aurions perdu tout le contenu apporté par la discussion.

Pour la partie analyse, nous avons retranscrit nos entretiens sous forme de tableau avec les questions et les réponses de chaque enfant et des citations qui nous semblaient pertinentes.

Au cours de nos entretiens, deux principaux axes se sont dégagés. Le premier axe reflète leur représentation de la ville en fonction de leurs déplacements, et plus particulièrement des modes de transport utilisés ainsi que des destinations. Le second reflète le besoin de sentiment de sécurité des enfants qui est en opposition avec leur besoin d'autonomie et de liberté.

II. Explorer la ville à travers le regard des enfants : leurs représentations et leurs déplacements

- La ville est principalement composée d'habitations, de magasins et d'écoles selon les enfants

Premièrement, il est intéressant de voir comment les enfants de notre étude se représentent la ville. C'est-à-dire, quand ils s'imaginent la ville, que voient-ils ?

Pour cela, nous avons demandé aux enfants "quand je vous dis le mot *ville*, à quoi pensez-vous ?" ou bien "pour vous, qu'est ce que la ville ?". La question paraît simple, cependant, plusieurs enfants ont eu des difficultés à répondre. Pour les aider, nous leur avons également demandé ce qu'était la campagne et quelles étaient les différences entre la ville et la campagne.

Ainsi, la figure 5 montre le nuage de mots obtenu par les réponses des enfants, tout site confondu. Cette figure a été obtenue en compilant leurs réponses, puisqu'ils nous ont majoritairement répondu des mots qui leur faisaient penser à la ville. La taille des mots reflète la fréquence de l'élément, plus un mot a été cité et plus il apparaît grand. Les couleurs sont réparties aléatoirement permettant plus de lisibilité parmi les mots.



Figure 5 : La ville selon les enfants ayant participé à l'étude

Les trois éléments qui sont le plus revenus sont les magasins, les écoles puis les maisons. D'autres éléments ont également été cités plusieurs fois, tels que les voitures, bâtiments, parcs et immeubles mais aussi les animaux, collèges, lycées, mairies, manèges, restaurants et la ville de Paris. Ainsi, la ville est principalement vue par les enfants comme un lieu où l'on habite, apprend et consomme.

Nous avons relevé une différence au sein des trois cas d'étude, la voiture est un élément principal de la ville pour les enfants de Caudan (deuxième élément le plus cité avec la maison) et de la Ville-aux-Dames (6ème élément le plus cité), alors que dans le quartier Rives du Cher à Tours, cet élément, bien que cité plusieurs fois, n'est pas parmi les plus

nommés. Donc la ville, pour les enfants de Caudan et de la Ville-aux-Dames, est un lieu où la voiture est un élément structurant. Nous verrons par la suite que cela peut s'expliquer par la grande utilisation de la voiture par les enfants de ces villes. Nous verrons aussi que dans le quartier des Rives du Cher, les transports en communs sont très utilisés et pourtant, ils ont été peu cités par ces enfants, ils ont même été plus souvent cités (même si cela reste peu) par les enfants de la Ville-aux-Dames.

Autre différence au sein des représentations, il s'agit de la place des parcs, éléments importants pour les enfants des Rives du Cher, mais marginal pour les enfants des villes périurbaines. Ainsi, pour les enfants de Caudan et de la Ville-aux-Dames, ce n'est pas en ville qu'on accède à la nature, mais plutôt hors de celle-ci.

- **La campagne : des images entre nature et agriculture**

La campagne est quant à elle, un espace naturel, agricole avec beaucoup d'arbres où des animaux vivent, c'est aussi un endroit où il y a des maisons. Tous les enfants, peu importe leur ville, ont la même conception de la campagne, les trois éléments les plus cités sont les animaux puis les maisons et arbres. La figure 6 illustre les éléments cités par les enfants lorsque nous leur avons demandé ce qu'est la campagne. L'obtention de cette figure s'est faite selon la même façon que la figure 5.



Plusieurs enfants des Rives du Cher ne sont jamais allés à la campagne, cela peut s'expliquer par l'accessibilité de la voiture, où 48% des foyers des enfants de l'étude ne possèdent pas de voiture. Donc l'accès à la voiture peut permettre à des enfants d'accéder à des espaces (ici la campagne) alors difficilement atteignables pour ceux qui n'en ont pas. Cependant, même ceux qui ne sont jamais allés à la campagne avaient une représentation de cet espace, de plus, cette image n'était pas éloignée de la représentation de ceux qui y sont déjà allés. Cela montre que les déplacements sont un facteur influençant leur

représentation des espaces mais que ce facteur n'est probablement pas le plus déterminant. La place des médias, films, dessins animés, livres, discours de l'entourage, l'école... sont des facteurs qui entrent également en jeu.

- Les enfants aiment plusieurs lieux : entre amusement, consommation, sport et espaces verts

Nous nous sommes également intéressées aux lieux préférés et détestés des enfants.

Concernant les lieux préférés (cf figure 7), six sont ressortis, respectivement : les lieux de pratique sportive (dont la piscine est le lieu préféré), les parcs d'attractions (comprenant également les parcs de loisirs tels que Lulu Parc dans la métropole de Tours ou Mayapark proche de Caudan ainsi que la fête foraine), les magasins et centres commerciaux, les parcs, espaces verts et aires de jeux, les restaurants ainsi que les lieux de divertissement (cinéma, bowling et salle d'arcades).



Figure 7 : Les lieux préférés des enfants.

Il n'y a pas de différences significatives entre les cas d'études. Cependant, les parcs d'attractions, de loisirs et fête foraine n'ont pas été cités par les enfants de la Ville-aux-Dames et les restaurants n'ont pas non plus été cités par les enfants de Caudan.

Au vu des résultats, nous pouvons voir que les lieux préférés des enfants se retrouvent dans l'image qu'ils se représentent de la ville, ce qui est particulièrement marquant pour les magasins. En effet, les magasins sont le troisième lieu préféré des enfants et l'élément le plus cité pour caractériser la ville. Les restaurants et parcs sont aussi des éléments structurants de la représentation de la ville. Quant aux lieux sportifs, parcs d'attractions et lieux de divertissement, ils n'ont pas non plus été oubliés dans leur représentation de la ville,

cependant, les éléments cités appartenant à ces catégories sont divers et n'ont pas été groupés lors de la réalisation de la figure 5.

Ces résultats viennent confirmer ceux de Legendre (2010), les lieux attractifs pour les enfants sont bien des lieux où ils peuvent s'amuser, se défouler et les espaces verts sont aussi très importants pour eux.

- **Les enfants détestent très peu de lieux**

Quant aux lieux détestés par les enfants, la majorité n'en déteste pas, ce qui peut montrer que les enfants ont une représentation plutôt positive de la ville. Mais parmi ceux qui ont identifié des lieux, la plupart faisait référence à une expérience qu'ils ont vécu, par exemple une enfant n'aime pas aller dans les grands magasins parce qu'une fois elle s'est perdue ou un autre qui n'aime pas les musées parce qu'il en a visité un et il ne lui a pas plu.

Parmi ce qui revient le plus, les enfants n'aiment pas les "trucs qui font peur", ce qui peut être le manège de la maison hantée, le soir ou les endroits "craignos malfamés", plusieurs enfants n'aiment pas non plus les bagarres, ce qui confirme le besoin de sécurité des enfants. Certains enfants n'aiment pas non plus les parcs : les jeux sont seulement adaptés pour les jeunes enfants, ils peuvent s'y blesser, il peut y avoir des bagarres (ce qui rappelle les résultats obtenus par Jane Jacobs (1961) (Choay, 1965) : c'est dans les parcs qu'il y a la plus grande délinquance des jeunes). Plusieurs enfants ont également dit qu'ils n'aimaient pas la rue puisque des personnes y fument beaucoup.

Ainsi, la représentation négative que les enfants peuvent se faire de la ville est principalement provoquée par des expériences personnelles vécues, exception faite pour la rue avec ses passants fumeurs, où c'est lors des déplacements que l'enfant y est témoin.

- **Peu de différence entre les lieux préférés et les lieux fréquentés**

Nous avons vu précédemment qu'il y avait une différence entre les lieux appréciés et les lieux fréquentés, un lieu n'est pas forcément aimé s'il est fréquenté et inversement, ce n'est pas parce qu'un lieu est aimé, qu'il est nécessairement fréquenté. Ce constat est-il vérifié dans notre étude ?

Nous avons demandé aux enfants où est-ce qu'ils se déplaçaient en ville, la figure 8 illustre leurs réponses. Nous avons écarté l'école de l'exploitation de ces résultats puisqu'il s'agit d'un lieu que nous savons fréquenté quotidiennement par les enfants. Les deux types de lieux majoritairement fréquentés sont les lieux d'achats, comprenant les magasins et les courses, ainsi que les espaces verts, comprenant les parcs, aires de jeux et terrains de sport de type city stade. D'autres lieux sont aussi fréquentés par les enfants, il s'agit des restaurants, des visites à la famille ou aux amis, des lieux de divertissements et culturels

(cinéma, bowling, médiathèque...) ainsi que les activités extrascolaires (comprenant le sport et la musique).

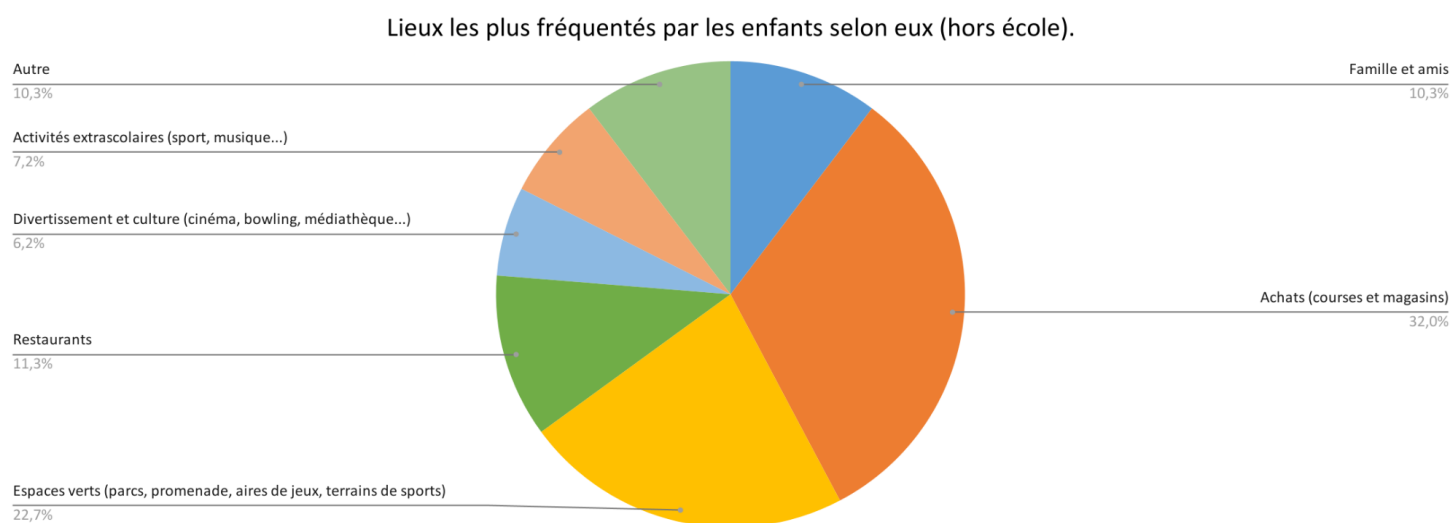


Figure 8 : Les lieux fréquentés par les enfants selon eux (hors école).

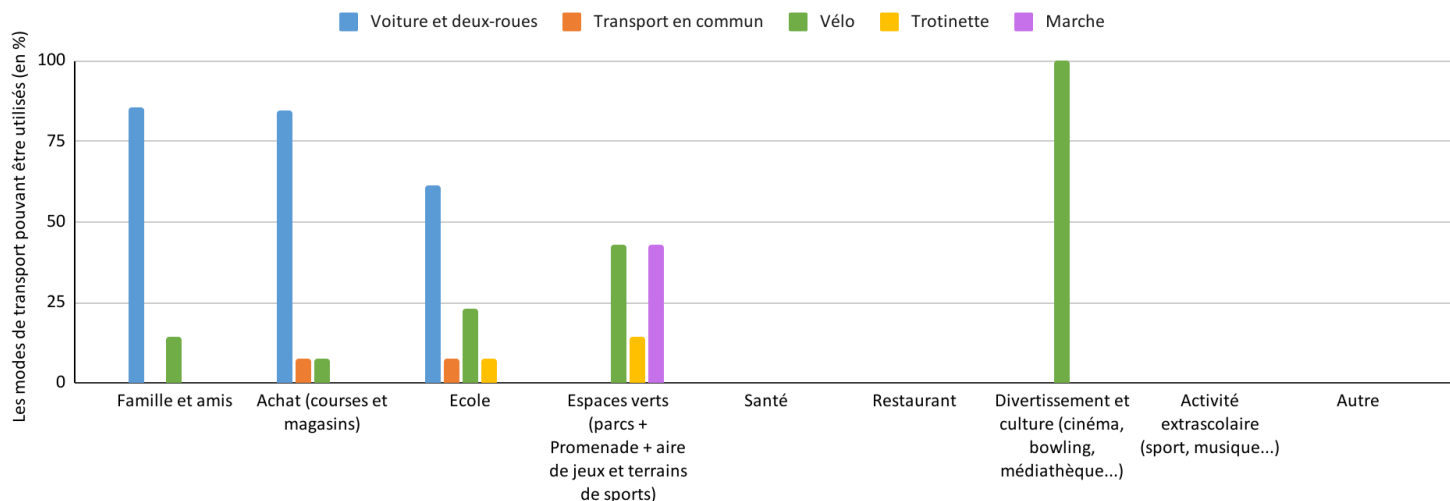
Excepté les parcs d'attractions, de loisirs et la fête foraine ainsi que les visites à la famille et aux amis, les lieux fréquentés par les enfants correspondent à leurs lieux préférés ainsi qu'aux lieux qu'ils se représentent en imaginant la ville. Ainsi, peut-être que les enfants ont la chance de pouvoir fréquenter régulièrement les lieux qu'ils apprécient, ou alors ils ne se déplacent pas beaucoup et donc les sorties leur font plaisir. Une autre hypothèse est qu'en essayant de répondre à la question, seuls les lieux qu'ils apprécient leur sont venus à l'esprit. Si nous avions eu plus de temps pour réaliser cette étude, il aurait été intéressant de comprendre pourquoi nous avons trouvé autant de similitudes entre les lieux fréquentés, préférés et les lieux prenant part à leur représentation de la ville.

- Les modes de transport utilisés par les enfants sont différents selon la densité urbaine

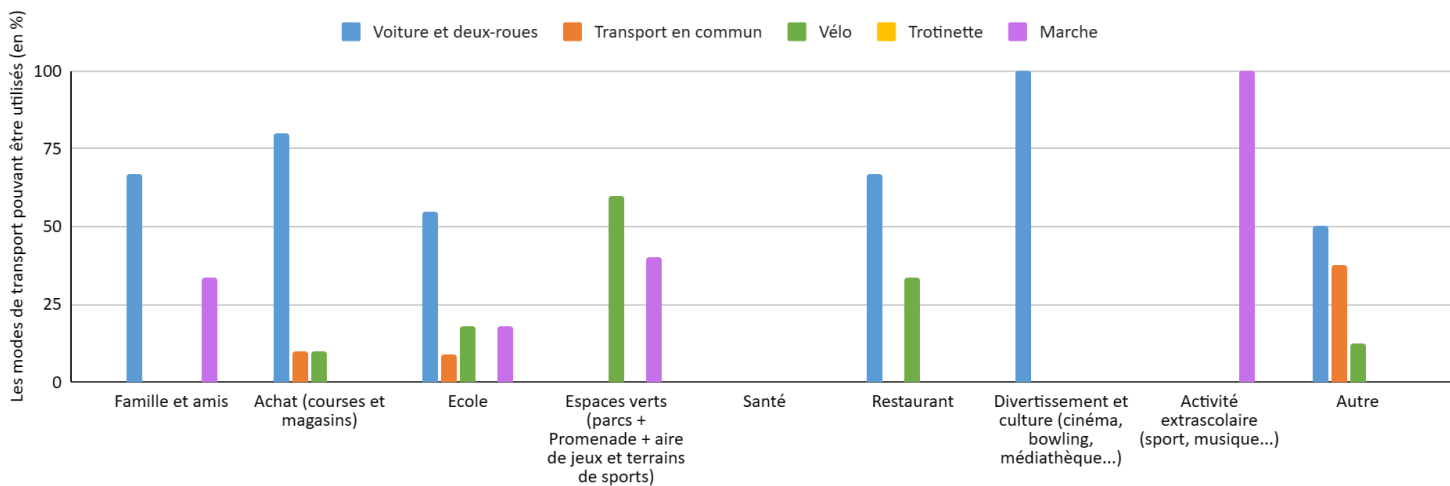
Il est intéressant de regarder quels sont les modes de transport utilisés par les enfants.

Nous pouvons remarquer des différences selon les villes de notre étude. En effet, il y a une hétérogénéité entre le quartier des Rives du Cher à Tours et les villes de Caudan et de la Ville-aux-Dames. A Tours, le mode de transport le plus fréquemment utilisé est les transports en commun (bus ou tramway) alors qu'à Caudan et la Ville-aux-Dames, il s'agit de la voiture (cf figures 9). Ainsi la tendance est l'utilisation préférentielle des transports en communs dans un milieu urbain dense et celle de la voiture dans les milieux périurbains moins denses.

Les modes de transport utilisés par les enfants de Caudan en fonction de la destination.



Les modes de transport utilisés par les enfants de l'école M.Curie de la Ville-aux-Dames en fonction de la destination.



Les modes de transport utilisés par les enfants de l'école A.Gide de Tours en fonction de la destination.

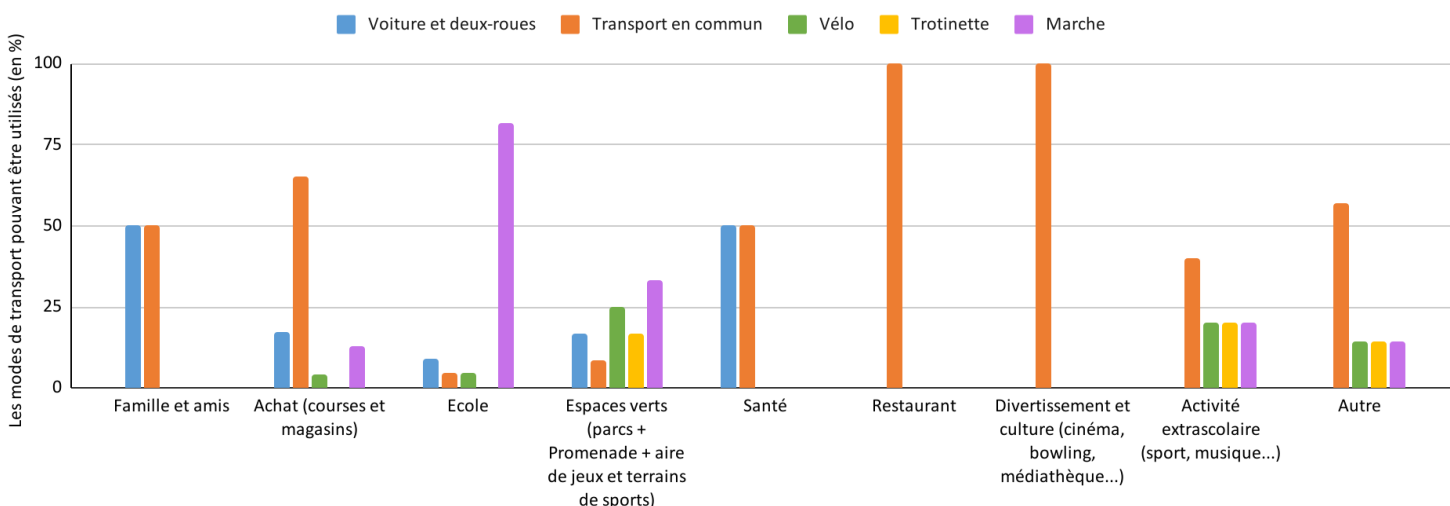


Figure 9 : Les modes de transport utilisés par les enfants de Caudan, la Ville-aux-Dames et du quartier des Rives du Cher à Tours, selon la destination.

Nous pouvons remarquer que les transports en communs sont très peu utilisés par les enfants de Caudan et de la Ville-aux-Dames, cela peut en partie s'expliquer par la desserte des bus dans ces villes. En effet, dans les deux cas, seul une ligne de bus dessert la ville (sans prendre en compte les lignes scolaires) et la fréquence est faible : un bus toutes les 30 à 45 minutes. Alors que le quartier des Rives du Cher à Tours est desservi par une ligne de bus fréquente (toutes les 10 minutes) et le tramway passe également à proximité.

Cette répartition des modes de transport peut aussi s'expliquer par l'accessibilité à la voiture (cf figure 10). En effet, à Caudan, comme à la Ville-aux-Dames, tous les foyers des enfants ayant participé à l'étude possèdent une voiture, alors que dans le quartier des Rives du Cher à Tours, 52% des foyers possèdent une voiture. Même si la majorité des foyers des Rives du Cher possèdent une voiture, les transports en communs restent le moyen de transport le plus utilisé, ce qui montre que la voiture n'est probablement pas le mode de transport le plus adapté pour se déplacer au sein des zones urbaines denses au vu de leur représentation. En effet, si les foyers avaient une image de la ville accessible aux voitures, alors ils utiliseraient probablement plus souvent la voiture, or ce n'est visiblement pas le cas.

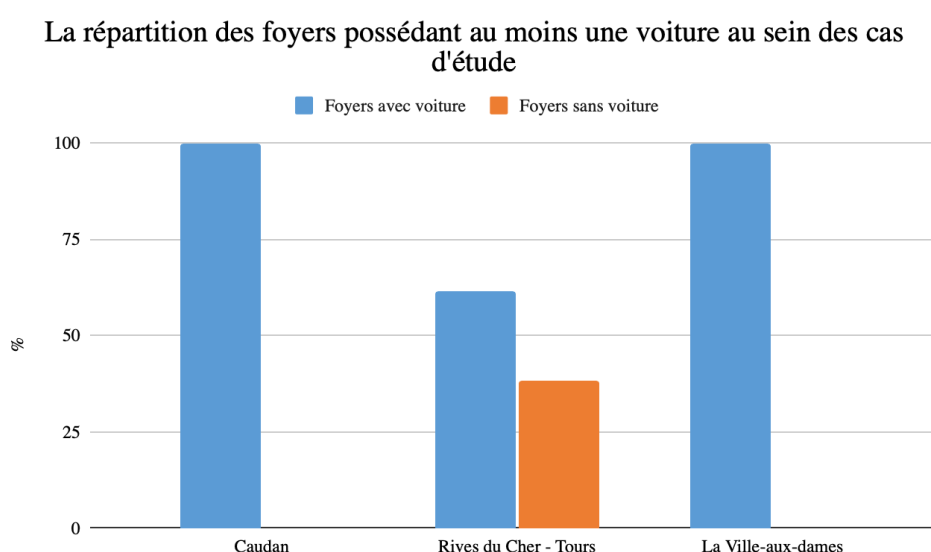


Figure 10 : La répartition des foyers possédant au moins une voiture

Nous avons demandé aux enfants quel était leur mode de transport préféré, pour une majorité, il s'agit de la voiture. Les enfants justifient cette préférence principalement car la voiture permet "d'aller vite", mais elle offre aussi d'autres avantages : elle permet "d'aller plus loin" et il y a "le chauffage en hiver". De nombreux enfants préfèrent la marche ou le vélo essentiellement car ça ne pollue pas contrairement à la voiture. D'autres enfants, moins

nombreux, préfèrent les transports en commun. Cette majorité d'enfants préférant la voiture peut s'expliquer par le fait que la majorité a accès à la voiture et donc ont peut-être l'habitude de l'utiliser pour leurs déplacements.

- **Les modes de transport utilisés par les enfants changent en fonction des destinations**

Si nous revenons à la figure 9, nous constatons que le déplacement à l'école, qui est peut-être celui le plus réalisé pour les enfants, est principalement effectué par la marche dans le quartier des Rives du Cher, ce qui est explicable par la proximité de l'école car presque tous les enfants de l'école habitent le quartier, d'après nos mesures sur géoportail, cela représente pour les plus grandes distances, moins de 900 m. Au sein de Caudan et de la Ville-aux-Dames, la voiture est le mode de transport le plus utilisé par les enfants pour aller à l'école. Cela peut s'expliquer selon plusieurs facteurs, qui peuvent être l'habitude au sein du foyer d'utiliser la voiture, la distance domicile-école plus grande, le sentiment de sécurité que prodigue la voiture... Plusieurs enfants nous ont aussi dit que leur parents les déposaient en voiture et qu'ils partaient ensuite travailler.

Autre point commun entre les enfants des trois villes pour le choix des modes de transport en fonction de la destination (figure 9) : la mobilité active est largement utilisée par les enfants pour se déplacer dans les espaces verts. Cela peut montrer que les enfants et donc les parents, se représentent les espaces verts comme des lieux sans pollution, où l'on peut s'oxygéner et pratiquer une activité physique telle que la marche ou le vélo. Nous avons inclu les parents car nous avons vu que la majorité des enfants ne se déplacent pas sans adultes et que les parents exercent un contrôle sur les déplacements de leurs enfants (Lewis, Torres, 2010). Ainsi, accéder aux parcs en véhicule motorisé est peut-être contraire à l'idée qu'ils se font des espaces verts.

- **La mobilité active comme moyen de découvrir son environnement**

Lorsque nous avons demandé aux enfants s'ils aimaient marcher ou faire du vélo en ville, deux réponses majoritaires sont ressorties.

La première est que les enfants aiment la mobilité active car elle permet de "Découvrir le monde et découvrir les animaux" (un garçon de 8 ans des Rives du Cher à Tours) et d'explorer leur environnement. D'après nos discussions, la marche et le vélo leur procurent un sentiment de liberté qu'ils apprécient. C'est aussi un moment de calme qui leur permet de prendre l'air et de s'amuser. Par exemple, un enfant adore le vélo et la marche car "ça permet de faire du sport et ça permet aussi de se libérer", il n'aime pas rester toute la journée à la maison et la marche ou le vélo lui permettent enfin de s'amuser. Ainsi, les

enfants semblent voir plus, dans la marche et le vélo, des activités pour se divertir que des moyens pour se déplacer.

La seconde réponse est du côté de ceux qui apprécient moins ces modes de transport car ils sont physiques, fatigants et dangereux selon certains. En effet, plusieurs enfants trouvent que la marche ou le vélo provoquent des douleurs aux jambes et aux pieds, que c'est "trop fatigant". Certains ont même quelques appréhensions, en effet, un enfant est déjà tombé en vélo et un autre pense qu'en "vélo ou trottinette on peut se faire mal en glissant quand c'est mouillé".

- Les enfants sont passifs pendant leurs déplacements mais sont témoins de leur environnement

Pendant les discussions avec les enfants, il nous a semblé qu'ils étaient majoritairement passifs pendant leurs déplacements.

A leur âge, ce qui est important pour eux c'est surtout la destination plus que le déplacement en lui-même. En effet, les enfants avaient du mal à caractériser leurs déplacements, à nous dire ce qu'ils faisaient pendant le trajet. Ils avaient plus de facilité à dire ce qu'ils faisaient pendant les longs trajets pour aller en vacances par exemple que pour les trajets du quotidien. D'après eux, ils ne font rien de particulier. Parmi les activités effectuées pendant les trajets, les enfants écoutent de la musique, discutent, jouent sur un téléphone... et regardent le paysage. Beaucoup d'enfants attendent juste que le trajet se passe. Cela peut s'expliquer par le fait que les enfants ne décident pas de leurs déplacements, ce sont les parents (Lewis et Torres, 2010), ils ne choisissent pas le mode de déplacement, ni le trajet.

Pour plusieurs enfants, regarder le paysage semble être l'activité principale de leurs déplacements, leur regard est témoin de leur environnement, il est capté par la végétation, le ciel, les passants, l'architecture, les voitures, les animaux... D'après une enfant de 7 ans du quartier des Rives du Cher, lors de ses déplacements : "Je respire et je regarde le paysage quand je suis dans un nouvel endroit, je regarde les personnes, les jouets, les jeux, les arbres, les fleurs, la rivière, les oiseaux".

Quand on laisse les enfants imaginer leur ville idéale, on remarque qu'elle ne serait pas si différente que la ville actuelle, mais elle se démarquerait par une abondance de verdure, une multiplication des espaces de jeux et de parcs, une propreté accrue grâce à la présence de poubelles, des commerces florissants, et une réduction significative de la pollution. Cette vision reflète une sensibilité environnementale et écologique. Cette vision a particulièrement été marquée à l'école de la Ville-aux-Dames, elle est d'autant plus surprenante que ce sont les enfants de cette école qui utilisent le plus la voiture. D'un autre côté, ce ne sont pas eux

qui ont le choix du mode de déplacement mais leurs parents comme expliqué précédemment.

- **Les enfants ont une sensibilité écologique et environnementale développée**

Les enfants ont exprimé leur préoccupation pour l'environnement, citant la pollution, les déchets et la déforestation comme des sources d'inquiétude. Ils manifestent un désaccord avec les comportements tels que la consommation de tabac et le jet de déchets. Cette pollution est même dérangement pour les enfants lorsqu'ils marchent en ville. Ainsi, faire face à la pollution lorsqu'ils marchent peut impacter négativement leur représentation de la ville.

L'importance des espaces verts est soulignée lors d'un brainstorming, associée à des sentiments positifs liés à la campagne, en vacances chez les grands-parents, et à des trajets où ils apprécient la nature. Le regard des enfants se porte surtout sur les éléments naturels pendant leurs déplacements, soulignant ainsi l'importance des espaces verts dans leur perspective. Cette attitude rejoint également la littérature qui valorise ces espaces naturels.

Lors des discussions avec les enfants, il est ressorti que leur représentation de la ville était aussi influencée par leur sentiment d'insécurité.

III. Le sentiment de sécurité en conflit avec le sentiment de liberté

Tout comme les adultes, les enfants ont des droits et des libertés. Mais les enfants sont des êtres en devenir qui peuvent être plus fragiles et vulnérables que les adultes. Aussi, jusqu'à ce qu'ils deviennent des adultes, les enfants voient leur autonomie et donc sentiment de liberté contrôlé par leurs parents afin d'essayer d'assurer leur sécurité et leur bien-être (Lewis et Torres, 2010). En effet, un enfant a besoin de sécurité et de se sentir protégé pour lui permettre d'acquérir confiance en soi et de développer son autonomie.

- **Les parents comme source de sécurité**

Lorsque nous avons posé aux enfants la question "qu'est ce que tu n'aimes pas dans la ville ?", les mots "personnes méchantes", "voleurs" ou encore "SDF" sont ressortis plusieurs fois. Les enfants ressentent de la peur liée à la sécurité dans la ville, principalement influencée par les récits alarmants de leurs parents. Ces histoires, souvent axées sur des expériences négatives telles que des agressions dans la rue, des enlèvements ou des cambriolages, suscitent une appréhension chez les enfants. Ainsi, quelques enfants ont exprimé leur peur de se déplacer seuls. L'inquiétude des parents pour la sécurité de leurs enfants découle de

leur représentation de la ville, qui doit être trop dangereuse pour que leurs enfants puissent se déplacer seuls. Cette représentation est potentiellement alimentée par les médias ou par le discours de leur entourage. Ainsi, la représentation des parents façonne la représentation des enfants vis-à-vis de la ville. Cette peur communiquée impacte donc la représentation des enfants sur la sécurité en ville et influence leur liberté de déplacement.

Néanmoins, cette peur n'est pas majoritaire parmi les enfants, la figure 11 montre que 77% des enfants se sentent en sécurité lorsqu'ils se déplacent. Nous pouvons donc nuancer nos propos sur le fait que les enfants ont peur de la ville et qu'ils la trouvent insécurisée.

Cependant, il faut prendre en compte le fait que certains enfants ne se déplacent pas encore seuls donc ils n'ont pas de raison d'avoir peur puisqu'ils sont toujours accompagnés d'une présence rassurante d'un adulte.

Part des enfants se sentant en sécurité dans la rue

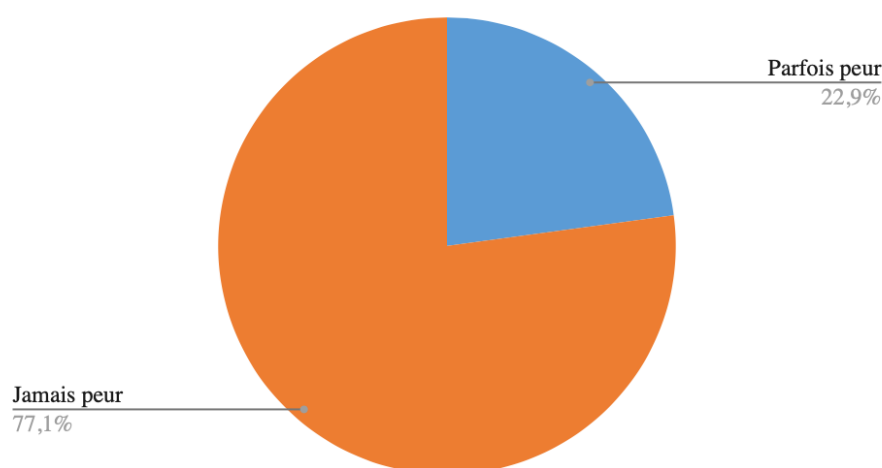


Figure 11: Graphique montrant le pourcentage d'enfant se sentant en sécurité

Si nous nous intéressons plus au 22% qui disent ne pas se sentir en sécurité et qui ont parfois peur (aucun enfant n'a dit qu'il avait toujours peur), nous remarquons qu'il s'agit souvent de ceux dont les parents ont raconté des histoires vécues comme des cambriolages ou des agressions. Ce sentiment d'insécurité est bien transmis aux enfants par leurs parents puisqu'aucun enfant de cette étude n'a été victime d'agression dans la rue. Ainsi, le rôle des parents est significatif dans la construction de l'image de la ville de leur enfant.

De plus, le sentiment de sécurité peut aussi être mis à mal par d'autres facteurs. En effet, un entretien à l'école des rives du Cher a particulièrement attiré notre attention, un enfant de 10 ans nous a répondu qu'il n'aimait pas les endroits "craignos malfamés" où "la police passe".

Dans son discours, la police n'avait pas un rôle rassurant et sécurisant pour lui. Cette pensée peut être influencée par différents facteurs tels que son expérience personnelle, le discours de son entourage, les médias...

Parmi les 22% d'enfants qui ont déclaré avoir *parfois peur*, plusieurs enfants ont expliqué leur peur de se déplacer seuls par la peur de se perdre. Cela peut montrer que pour eux, la ville est un vaste espace qui peut ressembler à un labyrinthe. Or, si les enfants étaient moins passifs dans leurs déplacements, que leurs parents les laissaient un peu plus contrôler leurs trajets, ils pourraient apprendre à connaître leur environnement, dont les rues qu'ils doivent emprunter et cela réduirait donc le risque de se perdre.

- **La ville est un lieu d'apprentissage au même titre que l'école pour les enfants**

Pendant les entretiens, les enfants ont exprimé leur souhait de se rendre dehors et plus particulièrement en dehors de l'école pour découvrir et explorer. Plusieurs enfants appréciaient particulièrement la marche et le vélo car "ça permet de découvrir la ville", "découvrir le monde, connaître Cléguer[la ville où habite l'enfant]", "découvrir le monde et découvrir les animaux". Cela nous montre que pour certains d'entre eux, la ville est un lieu d'apprentissage et d'interactions. Cette information est confirmée par la littérature, en effet, Gallagher (2010) retrouve aussi cette distinction dans les recherches qu'elle a étudiée : *"Mais le plus frappant sur cette liste, c'était sans conteste la distinction entre école et « ailleurs qu'à l'école » ou « espace sans école », les deux devant trouver leur place dans la ville. Quand il leur a été demandé de décrire cet « ailleurs qu'à l'école », les enfants l'ont défini ainsi: « On sort et on sait tout; après on rentre. »".* On peut donc supposer que la ville répond au besoin de liberté et d'autonomie qu'ont les enfants. Néanmoins, il y a des modes de déplacement plus ou moins propices à la découverte. En effet, même si l'enfant peut regarder le paysage, il est beaucoup plus passif dans une voiture que lorsqu'il se déplace à pied ou à vélo. Les paroles d'un enfant rejoignent cette pensée, d'après lui la marche lui permet "de prendre plus son temps, de regarder plus". Il est donc important pour les enfants d'avoir des espaces de liberté en dehors de l'école avec des déplacements autres que la voiture pour permettre une certaine ouverture d'esprit et un apprentissage personnel.

- **Les enfants sont peu autonomes dans leurs déplacements jusqu'à 9 ans**

Nous avons vu précédemment que le sentiment d'insécurité affectait la représentation de la ville des enfants, cela affecte aussi la mobilité des enfants. En effet, la majorité des enfants de 6 à 9 ans ne sont pas autonomes dans leurs déplacements, ils sont

accompagnés par un adulte (cf figure 12). Ce manque d'autonomie n'est pas choisi par les enfants mais imposé par les parents.

Or, nous avons vu précédemment dans la revue de littérature, l'importance de l'autonomie pour le développement et la sécurité routière des enfants.

Les enfants se déplaçant seuls, accompagnés avec ou sans adultes en fonction de l'âge

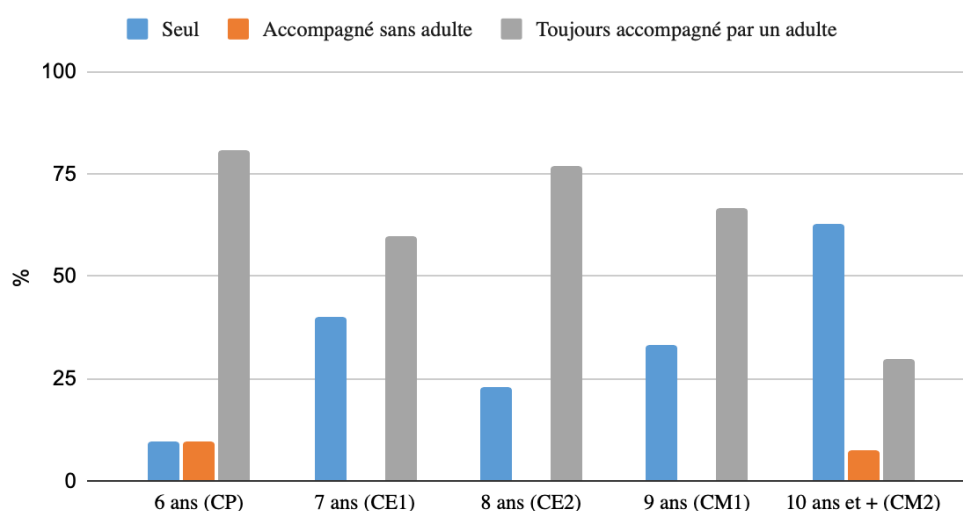


Figure 12: Les enfants se déplaçant seuls ou accompagnés en fonction de leur âge.

Pendant les entretiens, beaucoup d'élèves nous ont notifié qu'à leur arrivée en 6e ils se déplaceront à pied ou en bus pour se rendre au collège, donc seuls, et disposeront d'un téléphone portable. Cette évolution est considérée comme normale dans notre société, marquée par l'indépendance croissante des collégiens. De plus, la possession d'un téléphone portable peut rassurer parents et enfants au vu du sentiment d'insécurité, puisque les enfants deviennent en capacité d'appeler les secours en cas de besoin. L'autonomie des collégiens peut s'expliquer par les horaires scolaires différents, le périmètre plus important du secteur du collège par rapport au primaire, et les contraintes familiales, notamment liées à d'autres enfants plus jeunes, rendent parfois difficile pour les parents d'accompagner leurs enfants. L'autonomie dans les déplacements dépend des lieux, avec des différences notables entre les pratiques en France ou dans d'autres pays. Une jeune fille de 11 ans du quartier des Rives du Cher à Tours, qui se déplace seule en Algérie mais pas en France explique "En Algérie, là bas, tout le monde me connaît, et j'ai beaucoup de famille là-bas, comme ça si je suis en danger en Algérie, bah ils peuvent appeler la police parce qu'ils me connaissent. Alors qu'ici y' a personne qui me connaît, enfin presque personne". La familiarité avec le lieu et la présence de la famille en Algérie offrent un

sentiment de sécurité, contrairement à la France où l'anonymat peut susciter des inquiétudes.

Sur la figure 12, nous remarquons que c'est seulement à l'âge de 10 ans et plus (en CM2) que les colonnes s'échangent c'est-à-dire qu'il y a plus d'enfants qui se déplacent seuls que d'enfants accompagnés d'un adulte. L'hypothèse la plus probable est que d'après les parents, le besoin de sécurité devient moins important que le besoin d'autonomie à l'approche de l'entrée en 6ème de leurs enfants.

Ainsi, les enfants et parents entretiennent des relations qui sont en constante évolution pour essayer de trouver un équilibre entre sécurité et liberté. Nous avons synthétisé ces relations dans la figure 13. Les enfants ont besoin de sécurité, qui est comblé pour la majorité, mais ils ont aussi besoin d'avoir un sentiment de liberté. Or, les parents souhaitent que leurs enfants soient en sécurité et cela empiète, voir prime, sur le besoin de liberté de leurs enfants.

	Enfants	Parents
Sécurité	Quelques enfants ont peur : • de se perdre • des voleurs • de se déplacer quand il fait nuit En général : pas réellement de sentiment d'insécurité	Hypothèse : racontent des histoires à leur enfants qui peuvent leur faire peur (histoire de cambriolage ou d'agression dans la rue)
Liberté	Ont moins de liberté car lié au contrôle des parents qui ont une vision d'insécurité Enfants veulent découvrir et explorer dehors	Hypothèse : attachement affectif qui rend compliqué le fait de se détacher

Figure 13 : Les relations des enfants et des parents à la sécurité et la liberté des enfants

Conclusion

Pour conclure, nous avons cherché à comprendre si les déplacements avaient une influence sur la représentation de la ville des enfants âgés de 6 à 11 ans. Nous avons vérifié l'hypothèse posée au début de ce travail, les déplacements ont une influence sur la représentation de la ville par les enfants.

Pour cela, nous sommes allées à la rencontre d'enfants venant de différents milieux : un quartier urbain dense de Tours et deux villes périurbaines aux densités différentes, Caudan et la Ville-aux-Dames. Nous avons recueilli leurs discours lors de cours entretiens groupés. Cependant, pour obtenir des réponses plus riches il aurait été intéressant d'élargir notre méthode en réalisant un suivi GPS et en accompagnant des enfants lors de leurs déplacements.

Tout d'abord, le concept de *ville* est complexe, surtout pour les enfants, en raison de la diversité des éléments qui la composent. La ville, d'après les enfants, est constituée de divers éléments tels que des lieux, des transports, des activités et des fonctions de vie. Elle se distingue principalement par ses habitations, magasins et écoles, tandis que la campagne est perçue comme un lieu naturel et agricole.

La voiture joue un rôle essentiel dans la représentation du périurbain, étant le mode de transport le plus utilisé et l'un des préférés des enfants en raison de la vitesse, de la praticité et du confort. Les transports en commun sont le mode de transport majoritairement utilisé en milieu urbain bien que la majorité des foyers possède au moins une voiture. Cependant, ils ne font pas partie des éléments principaux dans la représentation de la ville des enfants.

Les enfants apprécient certains lieux en ville, liés au divertissement, à la consommation, au sport et aux espaces verts. Ces lieux sont aussi parmi les plus fréquentés, mais pour confirmer cette observation, il aurait été nécessaire de réaliser un suivi GPS.

Leur vision de la ville est généralement positive, sauf en cas d'expériences négatives personnelles, notamment dans les rues en raison de fumeurs, déchets et personnes moins appréciées (voleurs, sans abris, ...).

Ensuite, la majorité des enfants se sentent en sécurité en ville. Cependant, plusieurs enfants ont un sentiment d'insécurité qui est lié à des histoires effrayantes racontées par leurs parents. Ainsi, les adultes influent sur le sentiment de sécurité des enfants en ville. Cette insécurité perçue par les parents et les enfants, peut réduire l'autonomie dans les déplacements de ces derniers. La majorité des enfants rencontrés ne se déplacent pas

seuls mais nous avons constaté une augmentation des déplacements seuls à partir de 9 ans. Il ne faudrait pas que le sentiment d'insécurité empêche les enfants de se déplacer seuls puisque cela participe à l'apprentissage en dehors de l'école et exerce des effets bénéfiques sur le développement des enfants.

Les déplacements influencent la représentation de la ville des enfants mais d'autres facteurs entrent également en jeu. Plusieurs points nous font penser que les transports peuvent même avoir une influence marginale. En effet, nous avons remarqué que les enfants n'étant jamais allés à la campagne avaient une image similaire de la campagne que ceux y étant déjà allés, l'insécurité en ville ressentie par les enfants est liée aux histoires qu'ils ont entendu et la représentation de la ville n'est pas si différente d'un enfant à l'autre alors que leurs habitudes de déplacements sont différentes. Il serait donc intéressant de se pencher sur la place que prennent les médias, films et discours de l'entourage dans la construction de la représentation de la ville par les enfants.

Les relations qui lient le déplacement et la représentation de la ville sont amenées à évoluer au cours de la vie d'une personne (figure 14).

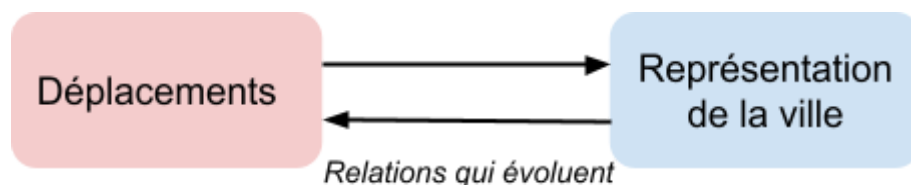


Figure 14 : Les relations qui lient les déplacements d'un individu à sa représentation de la ville.

Les déplacements peuvent être vus comme des causes au sein de cette représentation de la ville, ainsi c'est le déplacement qui influence la représentation. Cependant, les déplacements peuvent aussi être des conséquences de la représentation de la ville et dans ce cas, c'est la représentation qui influe sur le déplacement.

Bibliographie

- A'urba. (2021). *Regard sur l'espace public - Les enfants dans l'espace public*.
https://www.aurba.org/wp-content/uploads/2022/02/aurba_AEP_enfantsEP.pdf
- Cefil. (2017). *A l'école en voiture : un choix qui s'impose ?*.
https://www.aurba.org/wp-content/uploads/2017/07/A_lecole_en_voiture_INSEE.pdf
- Choay, F. (Éd.). (1965). *L'urbanisme : Utopies et réalités; une anthologie*. (446p.) Éditions du Seuil.
- Gallagher, C. B. (2011). *Diversité des enfants en milieu urbain et conception holistique de la ville*. In A. Arleo & J. Delalande (Éds.), *Cultures enfantines* (p. 255-265). Presses universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.10779>
- Garcia, J. (2022). *Perception, retranscription et représentation des espaces publics par les enfants*—Livret 2 [Mémoire]. (88p.) Université Grenoble Alpes.
- Huguenin-Richard, F. (2010). *La mobilité des enfants à l'épreuve de la rue : Impacts de l'aménagement de zones 30 sur leurs comportements*. *Enfances, Familles, Générations*, 12, 66-87. <https://doi.org/10.7202/044393ar>
- INSEE. (2023a). *Dossier complet – Commune de Caudan (56036)* | Insee.
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-56036>
- INSEE. (2023b). *Dossier complet – Commune de la Ville-aux-Dames (37273)* | Insee.
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-37273>
- Legendre, A. (2010). *Évolution de la connaissance et de l'utilisation des espaces publics extérieurs entre 6 et 11 ans : Le cas d'Arpajon une petite ville de la banlieue parisienne*. In I. Danic, O. David, & S. Depeau (Éds.), *Enfants et jeunes dans les espaces du quotidien* (p. 75-88). Presses universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.27158>
- Lewis, P., & Torres, J. (2010). *Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : Quelle place pour l'enfant dans la ville ?* *Enfances Familles Générations*. *Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine*, 12, Article 12.
<https://journals.openedition.org/efg/5999#quotation>

Macdougall, C. (2010). *Compétence, équité et représentations du lieu et de l'espace chez les enfants*. In I. Danic, O. David, & S. Depeau (Éds.), *Enfants et jeunes dans les espaces du quotidien* (p. 157-171). Presses universitaires de Rennes.

<https://doi.org/10.4000/books.pur.27172>

Ramadier, T. (2020). *Articuler cognition spatiale et cognition environnementale pour saisir les représentations socio-cognitives de l'espace*. *Revue Internationale de Géomatique*, 30(1-2), 13-35. <https://doi.org/10.3166/riq.2020.00101>

Ramadier, T., & Depeau, S. (2010). *Approche méthodologique (JRS) et développementale de la représentation de l'espace urbain quotidien de l'enfant*. In I. Danic & O. David (Éds.), *Enfants et jeunes dans les espaces du quotidien* (p. 61-74). Presses universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.27157>

Tréca, M.-C., & Bidault, H. (2015). *Développement cognitif*. In B. Golse (Éd.), *Le développement affectif et cognitif de l'enfant* (p. 150-172). Elsevier.

<https://doi.org/10.1016/B978-2-294-74389-4.00002-4>

Ville de Tours. (2022). *Contrat de Ville : Programmation 2022*.

<https://www.tours.fr/app/uploads/2023/04/Programmation-2022-du-Contrat-de-Ville-de-Tours.pdf>



Directeur.rice de recherche :

Denis Martouzet

Léna Mélédo et Elise Firmin

PFE/DAE5

UIT / ITI

2022-2023

La ville à travers les yeux des enfants : leurs représentations et l'influence de leurs déplacements

Résumé :

L'enfant de 6 à 11 ans est un être en plein développement cognitif et social. Dans cette étude, nous cherchons si les déplacements urbains des enfants influencent leur représentation de la ville. Pour cela, nous avons réalisé une revue de la littérature ainsi qu'un travail de terrain, des entretiens avec des enfants de trois villes différentes : le quartier des Rives du Cher à Tours (37), les villes de Caudan (56) et de la Ville-aux-Dames (37).

Tout d'abord, l'état de l'art a permis de montrer que la ville, et plus particulièrement la mobilité active de l'enfant, permettent de répondre à de nombreux besoins, de la socialisation à l'apprentissage et la découverte du monde par soi-même.

Cependant, de nombreux chercheurs s'accordent à dire que de nos jours, les enfants deviennent exclus de la rue et des espaces publics.

L'expérience et la connaissance de l'environnement par l'enfant influencent sa représentation spatiale. Nous montrons également que les déplacements y jouent un rôle. Les voitures sont des éléments structurant la ville pour les enfants du périurbain, il s'agit notamment de leur mode de transport préféré et aussi le plus utilisé. L'image que les enfants se font de la ville repose sur les magasins, habitations et écoles. Les enfants apprécient les lieux liés au divertissement, à la consommation, au sport et aux espaces verts, qui sont parmi les plus fréquentés.

Mais certains enfants ressentent de l'insécurité en ville, promulgué par les adultes, ce qui limite leur autonomie dans les déplacements.

Les relations, à double sens, qui lient le déplacement et la représentation de la ville sont amenées à évoluer au cours de la vie d'une personne.

Mots Clés : enfants, ville, déplacements, représentation, voiture, parents, transport, sécurité