



# Les adolescents d'aujourd'hui marchent-ils autant qu'avant ?

Observatoire des mobilités et des rythmes de vie

L'état des lieux réalisé dans le cadre de l'observatoire des mobilités et des rythmes de vie présenté ici s'appuie sur la conduite d'entretiens auprès de trois générations au sein de trois familles résidant dans le périurbain de l'agglomération bordelaise. Il montre que les pratiques de mobilité des enfants sont de manière générale très différentes entre chaque génération des familles rencontrées. Pour les trois familles, la pratique des modes actifs et les longueurs de trajet à pied et à vélo déclinent progressivement d'une génération à la suivante. Les territoires parcourus par les grands-parents, via ces modes, sont en effet plus vastes que ceux de leurs enfants et petits-enfants.

Si une vie de quartier ou de village apparaît chez les grands-parents, les cartes montrent une réduction progressive des espaces pratiqués de manière autonome pour la génération des enfants.

Les générations précédentes font aussi des déplacements seuls plus longs, à pied, à vélo et en transport en commun. Pour autant, « rester sans rien faire » dans l'espace public est problématique pour les adolescents de toute génération.

Le moindre recours aux modes actifs ne semble pas être déterminé par des caractéristiques de densité urbaine, mais par l'essor des véhicules motorisés, et notamment de l'automobile et ce pour deux raisons.

Tout d'abord, l'usage de l'automobile s'est développé pour effectuer certains petits et moyens trajets auparavant exécutés à pied ou à vélo, et longs trajets effectués en train.

Ensuite, l'idée que la pratique des modes actifs pour les déplacements du quotidien est dangereuse se trouve ancrée dans les représentations. La place prédominante de la voiture dans l'espace public a rendu, aux yeux des parents, cet extérieur hostile pour l'enfant... et la voiture devient alors le mode le plus sûr.

On ne peut contester qu'il s'agisse également d'une évolution culturelle. Les grands-parents ont eu très tôt, à partir de 6/7 ans, une latitude importante de déplacement. Dans les trois familles, chaque membre, grands-parents et parents, considère que la génération suivante évolue dans un milieu plus complexe et comportant plus de dangers que celui dans lequel il a lui-même grandi.



# Les adolescents d'aujourd'hui marchent-ils autant qu'avant ?

## Pourquoi se pencher sur cette question ?

Cette réflexion menée par l'a-urba dans le cadre de l'observatoire des mobilités a été inspirée par les travaux d'un médecin britannique, William Bird, qui a suivi les déplacements à pied des enfants d'une famille de Sheffield en Angleterre sur quatre générations. Le travail apporte un éclairage sur une problématique particulière. En l'occurrence, il s'agit ici de comparer, à travers les générations, les espaces vécus à pied et à vélo par les jeunes adolescents de la métropole bordelaise, hors ville centre.

Les territoires pratiqués par les grands-parents et parents durant leur enfance étaient-ils plus vastes que ceux que pratiquent les enfants d'aujourd'hui ?

Cette étude ne s'est pas intéressée aux pratiques des enfants de la ville centre, car les résultats de l'Enquête Ménage Déplacement ont déjà montré une plus grande pratique des modes actifs de la population globale dans ces secteurs.

## Trois familles / trois générations pour tenter d'y répondre...

Ce travail est basé sur la conduite d'entretiens semi-directifs auprès de personnes de générations différentes, appartenant à une même famille, et qui résidaient durant leur adolescence dans des secteurs très proches, même s'il est certain que ces territoires ont pu largement évoluer dans le temps.

Trois familles girondines y ont participé, soit cinq femmes

et quatre hommes. Sans orientation préalable quant au niveau social, l'échantillon interrogé rassemble plutôt des personnes appartenant aux classes moyennes, habitant en maisons individuelles, et plutôt propriétaires de leur logement.

Les entretiens ont duré en moyenne 30 minutes par personne.

|                                       | Génération 1                        | Génération 2                  | Génération 3                   |
|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| <b>Famille Secteur Montesquieu</b>    | Grand-mère, 63 ans<br>(Années 1960) | Père, 40 ans<br>(Années 1980) | Fils, 13 ans<br>(Années 2010)  |
| <b>Famille Secteur Médoc Estuaire</b> | Grand-mère, 72 ans<br>(Années 1950) | Mère, 51 ans<br>(Années 1970) | Fille, 23 ans<br>(Années 2000) |
| <b>Famille Secteur Sud de la Cub</b>  | Grand-père, 80 ans<br>(Années 1940) | Mère, 46 ans<br>(Années 1980) | Fils, 13 ans<br>(Années 2010)  |

L'observation a porté essentiellement sur les déplacements réalisés à pied et à vélo lorsque les personnes avaient entre 11 ans et 14 ans.

La grille d'entretien a été construite pour mettre en évidence les lieux pratiqués à pied et à vélo pour les motifs scolaires, de loisirs, d'achats ou de visites (famille/amis), et déterminer ainsi le périmètre « autorisé » en modes actifs. Une attention est portée au déplacement selon que la personne est seule ou bien accompagnée, interrogeant plus particulièrement les déplacements autonomes.

Des supports de plan ont été remis au moment de l'entretien afin de retracer ces périmètres et trajets. L'appréhension des cartes reste parfois peu aisée. Il peut être difficile

de se souvenir et de relocaliser un espace vécu lorsqu'on était adolescent, qui plus est sur des cartes qui ne reflètent plus le passé. La coprésence des membres de la famille a servi pour préciser l'information lors de ces entretiens.

Après une présentation de la démarche choisie, un portrait des familles interrogées a été dressé afin de comprendre les changements de comportements en matière de mobilité qui ont eu lieu au sein de chacune d'elles. Ensuite, une analyse transversale a permis d'avoir un regard plus large sur l'évolution des modes de vie et des représentations sociales de la population et de leur incidence sur l'évolution du niveau d'autonomie des jeunes et par conséquent des pratiques de déplacement.

## Famille Secteur Sud de la Cub



## Distances parcourues de manière autonome par chaque membre de la famille



## Des enfants qui ne marchent plus seuls pour aller à l'école primaire

La majorité des personnes interrogées, toutes générations confondues, s'est rendue à pied ou à vélo à l'école, souvent proche du domicile.

Les générations 1 et 2 (grands-parents et parents) allaient seules à l'école, dès quatre ans pour l'une d'entre elles, ou accompagnées par les frères et sœurs, les camarades de classe voire le laitier. Concernant les personnes de la génération 3, deux sont accompagnées à pied par les parents. Une est accompagnée en voiture.

Si les enfants continuent de se rendre le plus souvent à pied à l'école primaire, ils s'y rendent désormais accompagnés de leurs parents.

Pour le collège, la pratique de la marche diminue nettement pour l'ensemble des personnes rencontrées, du fait de l'éloignement de l'équipement. Cette baisse se fait au profit du vélo ou du bus. Les générations 2 et 3 ont été pour la plupart au collège en bus. Il y a moins de crainte à laisser partir les enfants de ces générations à l'arrêt de bus que de les laisser partir à pied pour un déplacement dépassant 10 minutes de marche. L'espace des déplacements collectifs - bus ou tramway - ne semble pas l'objet de crainte particulière. Ce sont plutôt les moments de transition entre l'école ou le domicile et le transport en commun qui sont sources d'appréhension.



Marche à pied



Vélo



Tramway



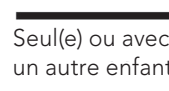
Bus



Voiture particulière



Ter



Seul(e) ou avec un autre enfant



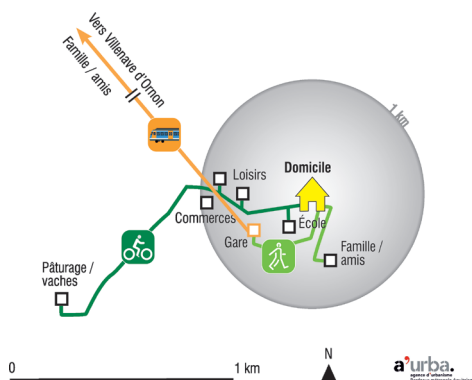
Accompagné(e) d'un adulte



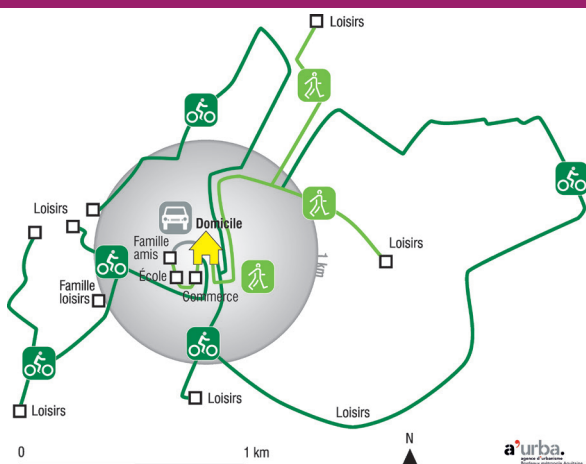
Cercle de 1 km de rayon

## Famille Secteur Montequieu

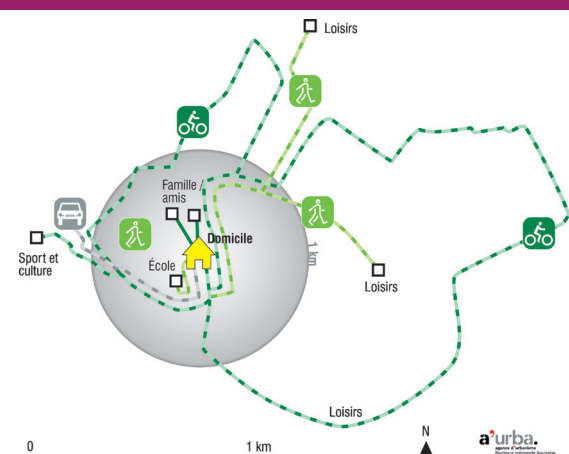
### La grand-mère - années 1960



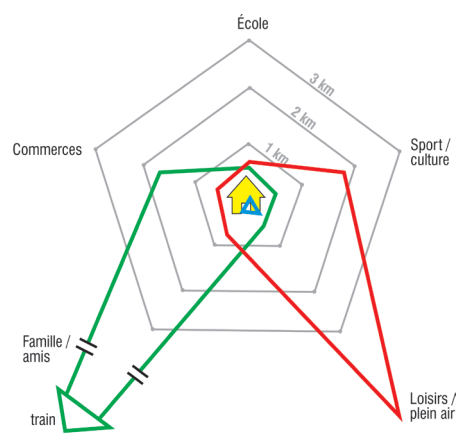
### Le père - années 1980



### Le fils - années 2010



## Distances parcourues de manière autonome par chaque membre de la famille



## Un encadrement progressif des temps libres et des loisirs organisés aujourd'hui, autour de déplacements en voiture

Les entretiens ont mis en évidence une différence notable dans l'acception des termes temps libre et loisirs. Cette différence se joue au niveau de l'encadrement d'une activité dans l'espace et dans le temps. Les loisirs, au sens d'activités culturelles et sportives, ont émergé doucement dans le quotidien de la génération des parents. Cela ne veut pas dire que les grands-parents n'avaient pas de loisirs, simplement ces derniers n'étaient pas encadrés dans des lieux et des horaires dédiés.

Les activités culturelles et sportives se sont ancrées dans le quotidien des enfants d'aujourd'hui, illustrant bien les changements à l'échelle de la société depuis l'après-guerre.

Tout comme pour l'école, il y a une nette coupure entre les parents et les enfants : les enfants sont accompagnés dans leurs loisirs alors que leurs parents s'y rendaient seuls, ou avec leurs frères et sœurs. Les enfants interrogés sont accompagnés en voiture et ce pour des raisons diverses : « l'activité est trop loin du domicile », « la route est trop dangereuse », « ça fait gagner du temps ». Cela peut s'expliquer pour partie par l'importance de l'offre, sa localisation et sa facilité d'accès.



Marche à pied



Vélo



Tramway



Bus



Voiture particulière



Ter

Seul(e) ou avec un autre enfant

Accompagné(e) d'un adulte



Cercle de 1 km de rayon

## Famille Secteur Médoc Estuaire

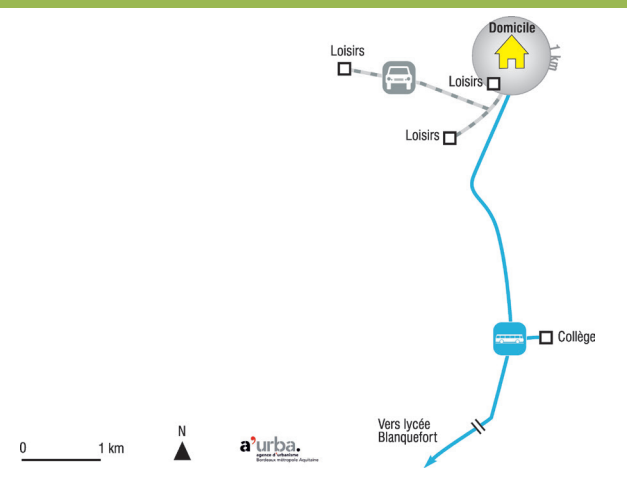
### La grand-mère - années 1950



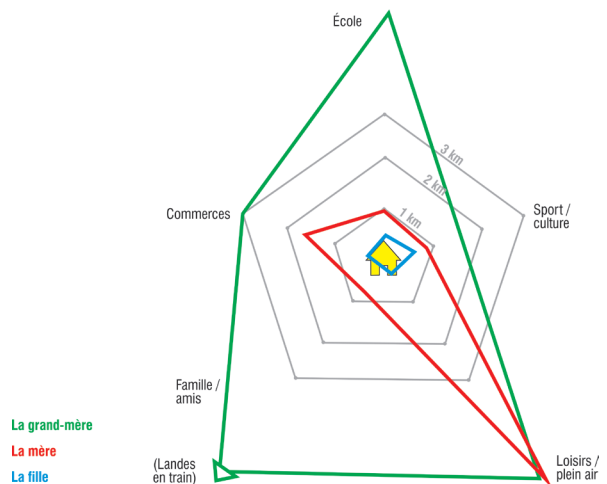
### La mère - années 1970



### La petite-fille - années 2000



## Distances parcourues de manière autonome par chaque membre de la famille



## Des enfants aujourd'hui peu sollicités pour réaliser les achats du quotidien

Une des grand-mères interrogées, adolescente dans les années 1920/1930, témoigne de l'évolution des déplacements liés à l'évolution de l'offre commerciale. D'une part, sa famille fabriquait ou produisait une partie de ce qu'elle consommait. D'autre part, si les marchés existaient, au quotidien des vendeurs ambulants jalonnaient les rues pour proposer légumes, viande ou pain. « On n'allait pas au magasin, c'est le magasin qui venait à nous ».

La situation des grands-parents par rapport aux achats était, malgré tout, assez variée : certains étaient responsables de l'ensemble des achats, un autre au contraire était peu sollicité pour cela mais participait à d'autres activités « productives » comme aller chercher les vaches le soir après l'école pour les ramener du pré.

Les générations des parents puis des enfants ont progressivement de moins en moins de responsabilité quant aux achats. Tout au plus vont-ils chercher le pain, et seulement si la boulangerie est très proche.



Marche à pied



Vélo



Tramway



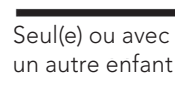
Bus



Voiture particulière



Ter



Seul(e) ou avec un autre enfant



Accompagné(e) d'un adulte



Cercle de 1 km de rayon



## Clin d'œil : les vacances des grands-parents

Pour les grandes vacances, il n'était pas rare que les déplacements s'effectuent seul en train. Ainsi une grand-mère explique que, dès 8 ans, depuis le domicile familial situé dans la communauté de communes de Montesquieu, elle prenait seule le train jusqu'à la gare de Villenave-d'Ornon et se rendait ensuite à pied chez ses grands parents. Elle témoigne « *Quand j'y pense... jamais ça ne me viendrait à l'idée aujourd'hui de dire à ma petite fille, viens je te mets dans le train et puis... à notre époque c'est impossible. Avant c'était tout à fait normal, aujourd'hui ce serait de la maltraitance.* »

## La rue, un espace où les enfants « s'attardent » de moins en moins

L'école, le collège et le voisinage structurent, pour toutes les générations, les premiers réseaux sociaux des enfants, en dehors de la famille. Le tissu d'amis est assez proche géographiquement durant la période de l'école, il s'étend avec la période du collège du fait de la carte scolaire de ce type d'équipement, plus étendue.

On constate pour l'ensemble des femmes davantage de déplacements d'espace privé à espace privé, soit de leur domicile au domicile de leurs camarades, à pied ou à vélo. En général, les garçons bénéficiaient de plus de liberté dans leurs déplacements du quotidien. Ils pouvaient même s'attarder dans l'espace public. Si les grands-parents se déplaçaient seuls assez loin, il était défendu ou mal vu pour les deux femmes de cette génération d'être dehors

plus loin que le pas de porte. Deux mères expliquent notamment qu'elles s'inquiétaient beaucoup moins pour leur fils que pour leur fille.

On constate ici une distinction de genre quant aux déplacements des filles et des garçons qui perdure à travers les générations des familles enquêtées.

Enfin, il apparaît que si le domicile des camarades se situe à « plus d'une rue », les déplacements se sont désormais motorisés et l'espace public constitue de moins en moins une « aire de jeu ».

Le renouvellement de la population et la méconnaissance de ces nouveaux voisins semblent aussi rendre l'espace moins sûr pour ces personnes interrogées.

## Une distance symbolique plus grande avec les espaces de nature

L'image des espaces de nature contraste avec celle de l'espace public de la rue pour les grands-parents et les parents. Il était préférable de se rendre dans les gravières ou dans la forêt qu'au bourg ou au centre-ville.

Aujourd'hui, la nature ne semble plus un espace sûr pour les enfants, que l'on accompagne désormais, et dont on circonscrit les déplacements au bout de la rue et à la maison du voisin.

|                | <br>bourg<br>centre-ville | <br>espaces naturels<br>(forêt, parc, ...) |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| grands-parents |                           |                                            |
| parents        |                           |                                            |
| enfants        |                           |                                            |

De manière analogue à la problématique des loisirs libres ou encadrés, la nature est divisée. Lorsque l'on questionne les grands-parents sur les balades dans les parcs et jardins, s'y rendre n'était pas commun, « ça n'existait pas, où il y

en avait très peu ». Cela apparaît comme un besoin récent. La campagne d'un côté, et les parcs et jardins de l'autre représentent des choses différentes. Il était davantage question de se baigner dans les gravières, d'aller faire la cueillette des fruits, des champignons, voire de se rendre à l'océan. Il n'y avait pas d'aires de jeux. L'aire de jeux était devant chez soi, dans la rue, car il y avait beaucoup moins de voitures à cette époque, ou dans la campagne. La « métrique enfantine »<sup>2</sup> pouvait s'intégrer facilement à la rue, tandis que la voiture a eu tendance à isoler les enfants, que l'on transporte le plus souvent désormais d'un point à un autre.

De manière générale, on constate une grande autonomie de la génération 1 dans ses déplacements, avec un usage important du vélo et de la marche (même sur des distances relativement élevées) et des transports en commun notamment le tramway ancienne génération.

Malgré cette liberté « laissée » durant leur enfance aux grands-parents interrogés - cette liberté n'étant par forcément offerte mais acceptée de fait - ces derniers se sont montrés plus restrictifs pour les déplacements de leurs propres enfants. Et ce phénomène s'est reproduit concernant la génération 3.

Les parents ont été des grands usagers des bus, couplés à la montée en puissance de l'automobile, l'usage des modes actifs commençant à diminuer.

<sup>2</sup> Bob Clément, « la rue pour enfants » in *Les Cahiers de la Métropole Bordelaise*, n°2, p. 23-24, nov. 2012, 84p.

Les enfants ne se déplacent quasiment plus à vélo (le vélo étant utilisé uniquement pour des balades de loisirs). Ils marchent très peu une fois quittée l'école élémentaire. Ils bénéficient alors d'une faible autonomie dans leur mobilité et sont davantage dépendants de leurs parents. Le périmètre des déplacements autorisés seuls s'est réduit sous l'ordre de parents.

A l'âge de l'autonomisation voire, dans certains domaines, de « l'adultification », l'autonomie dans la mobilité et dans la pratique des espaces publics est donc plus tardive. Le sentiment d'insécurité dans les déplacements ressenti par les parents, lié aussi bien au risque d'accident (voir page suivante) qu'à celui de la mauvaise rencontre, pèse davantage dans les choix effectués pour les enfants aujourd'hui.

Les enfants ont déserté la rue comme support de déplacements et comme aires de jeux au profit d'espaces réservés (squares et parcs de jeux aménagés parfois

totalelement clos et abrités...). Si les raisons de telles évolutions ne sauraient être réduites à un seul facteur - on pense entre autre à la place grandissante des loisirs sur écran comme motif d'une plus grande sédentarité - cela doit néanmoins interroger les pratiques professionnelles des urbanistes.

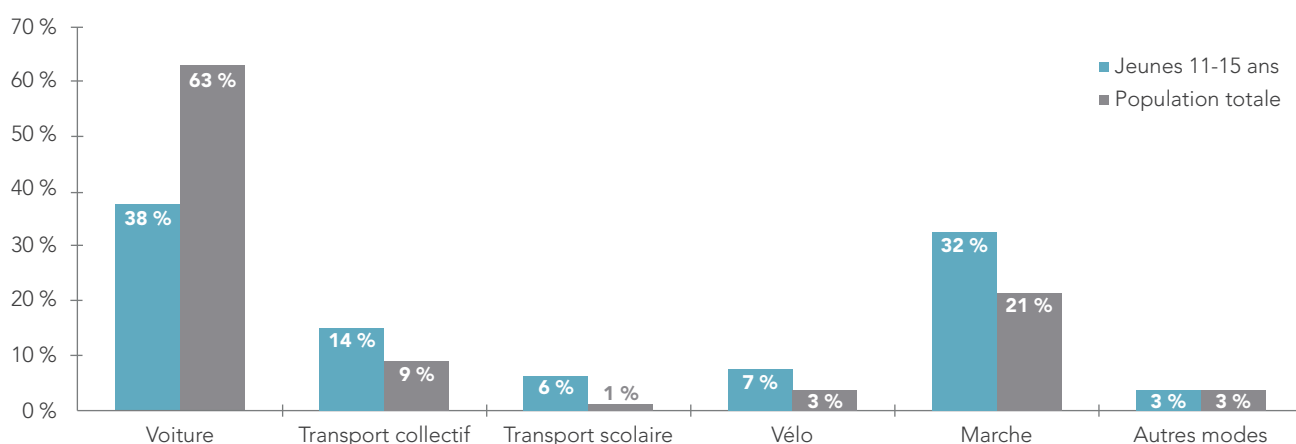
**Comment des enfants qui n'ont pas eu l'habitude d'être actifs dans leurs déplacements pourraient à terme, et en particulier, à l'âge adulte modifier leurs comportements ? Comment faire en sorte que, dès aujourd'hui, on réinvente le trajet vers l'école ?**

A l'heure où l'on s'interroge sur les modes de réinvestissement de l'espace public afin de favoriser la multiplication des usages qui en sont faits, comment faire en sorte que les parents laissent de nouveau leurs enfants pratiquer la rue ?

Ce sujet est central pour la mesure « à l'école sans voiture » proposée par la charte des mobilités de l'agglomération bordelaise.

## Quelques éléments de connaissance quantitatifs des déplacements des jeunes (11-15 ans) de l'agglomération bordelaise

source : Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2009



Les jeunes entre 11 et 15 ans effectuent en moyenne 3,6 déplacements par jour ce qui correspond à la mobilité de l'ensemble de la population. En revanche, leurs pratiques modales sont spécifiques. La part des déplacements qu'ils réalisent en voiture (en tant que passager) est bien moins importante que celle de la population en règle générale (38 % contre 63 %) au profit de l'ensemble des autres modes de déplacements.

La portée de leurs déplacements est plus faible que celle de l'ensemble de la population (3,4 contre 5,2 kilomètres), à mettre bien sûr en rapport avec le plus grand recours aux modes actifs.

Enfin, plus de la moitié de leurs déplacements (55 %) sont des déplacements entre le domicile et le lieu d'étude et 18 % sont des déplacements liés aux loisirs.

## L'évolution des conditions physiques des enfants :

L'Organisation mondiale de la santé (OMS)<sup>1</sup>, dans une étude menée dans 53 pays publiée en 2013, alerte l'Europe concernant l'obésité en augmentation chez les adolescents. L'OMS explique ce phénomène principalement par la sédentarité et une mauvaise alimentation. Bonne élève, la France compte malgré tout 19 % des garçons et 11 % des filles âgées de 11 ans en surpoids (pays les plus touchés, tout sexe confondu : Grèce (33 %), Portugal (32 %), Irlande et Espagne (30 %)). Par ailleurs, les résultats d'une étude menée par l'université d'Australie méridionale dans plusieurs pays ont mis en évidence l'an dernier une baisse générale de 15 % de l'aptitude physique des enfants depuis les années 1970<sup>2</sup>.

**L'accidentologie aujourd'hui :** les moins de 15 ans représentent 3,1 % des tués dans les accidents de la route en France en 2012<sup>3</sup> (les 25-34 ans représentent 29 % des tués). C'est en tant que passagers des voitures qu'ils ont les accidents les plus graves. En effet, 44 % des jeunes tués étaient passagers d'une voiture, 31 % étaient à pied et 10 % à vélo et 6 % en motos ou cyclomoteurs. Les accidents sont de manière générale en régression constante. Selon le bilan des accidents corporels de la circulation routière établie par la Cub<sup>4</sup> en 2012, sur 16 accidents mortels enregistrés hors voie rapide, on ne recense aucun enfant de moins de 15 ans.

## Ce qu'il faut retenir

- Un glissement des représentations liés aux espaces de nature comme lieu de danger.
- Une plus grande peur du milieu extérieur au domicile.
- Des parents ayant plus de crainte à laisser les filles se déplacer seules que les garçons.
- Des enfants de moins en moins autonomes depuis trois générations.
- Des distances parcourues à pied et à vélo de plus en plus courtes.
- Davantage d'activités encadrées : des enfants de moins en moins libres dans l'espace public.
- L'espace public rendu hostile par la présence de la voiture.
- Une sédentarité dans l'espace public synonyme d'oisiveté.
- Les transports publics considérés comme des espaces sécurisés.

## Que faire ?

**Développer le pédibus**

**Former à l'usage du vélo**

**Bouger**

**« Dé-diaboliser » l'espace public,  
faire évoluer sa conception**

**Permettre l'autonomie des enfants**

**Favoriser l'apprentissage de la ville**

<sup>1</sup> World Health Organization, Country profiles on nutrition, physical activity and obesity in the 53 WHO European Region Member States, methodology and summary (2013).

<sup>2</sup> American Heart Association Meeting Report, Children's cardiovascular fitness declining worldwide, by Dr Grant Tomkinson, University of South Australia's School of Health Sciences, Dallas, U.S., November 19, 2013.

<sup>3</sup> Source : base de données accidents corporels de la circulation, dit fichier BAAC, délégation à la sécurité et à la circulation routières, 2012.

<sup>4</sup> Communauté urbaine de Bordeaux, sécurité routière, bilan 2012 des accidents corporels de la circulation routière, édition août 2013.

### Crédits

#### Sous la direction de :

Antonio Gonzalez-Alvarez

#### Chef de projet :

Valérie Diaz

#### Équipe projet :

Emmanuelle Goïty

Daniel Naïbo

Christine Dubart

Olivier Chaput

Sandra Leroy

#### Avec la collaboration de :

Maud Gourvellec

Vincent Schoenmakers

Emmanuelle Gaillard

Cécile Yung

© a'urba | novembre 2014