

## L'ENFANT MOBILE AU QUOTIDIEN

# LA PLACE DE L'ENFANT DANS LA VILLE

Cet article met en perspective l'intervention de **Sandrine DEPEAU**, dans le cadre du colloque « **La place de l'enfant dans la ville** » proposé en 2013, par le CAUE de Paris.

**Sandrine DEPEAU** est chargée de recherche en psychologie sociale et environnementale à l'UMR ESO (Espaces et société) Université Rennes 2. En 2003, elle obtient son doctorat sur le thème « L'enfant en ville : autonomie de déplacement et accessibilité environnementale ». Depuis son recrutement au CNRS (2005), Sandrine Depeau conduit ses travaux de recherche sur l'enfance en ville et les questions de mobilité infantine en milieu urbain.

■ Une des premières causes traditionnellement avancées pour expliquer la régression de l'usage de l'espace public et de la mobilité piétonne des enfants est celle du trafic automobile. De plus, depuis plus d'une vingtaine d'années, l'occupation du temps libre des enfants a évolué, devenant plus cadrée spatialement et temporellement, au détriment d'un usage informel de l'espace urbain.

Au-delà du trafic, c'est la **représentation de la ville** par l'enfant, le rapport à la ville des parents, et les rapports parents-enfants qui vont jouer un rôle de frein ou encourager les plus jeunes dans leur autonomie.

Dans le cadre d'une thèse de doctorat réalisée à Paris et en banlieue parisienne, il a pu être montré que les enfants non autonomes dans leurs déplacements, se représenteraient la ville selon un type « cheminement », une forme de représentation mentale axée sur le trajet. Les enfants plus autonomes seraient capables de représenter l'environnement urbain selon un type « spatial », une représentation plus aérienne de la ville laissant penser à une bonne **appropriation cognitive de l'espace** et de sa pratique.

Aussi, comme a pu le préciser Kevin Lynch [1], une bonne représentation de l'image d'une ville contribue à un sentiment de sécurité.

L'étude comparative de deux environnements urbains contrastés (extraite de la thèse de Sandrine Depeau) – un quartier traditionnel du 11<sup>e</sup> arrondissement de Paris et la ville de Montigny-le-Bretonneux conçue avec des aménagements piétons - permet de rendre compte de comportements et de situations de mobilités différents. Les petits parisiens vont pour plus de la moitié (près de 63%) seuls à l'école. Ils ont des distances de trajet beaucoup plus importantes, et une étendue de déplacements faits seuls ou avec les pairs beaucoup plus forte que les enfants de Montigny-le-Bretonneux.



Par ailleurs, dans la mobilité autonome des enfants, on relève quatre **tactiques dans le choix des cheminements** :

> Une première vise à la « rationalisation du déplacement », en empruntant le chemin le plus court.

> Une deuxième cherche à rendre les trajets moins monotones : certains enfants adoptent en effet une tactique contre la monotonie et les nuisances, ponctuant leurs déplacements de jeux ou d'histoires.

> Une troisième tactique privilégie les traversées de rues qui offrent le plus de sécurité.

> Enfin, une dernière tactique est liée à une recherche de sécurisation sociale. Les parents vont par exemple recommander à leurs enfants d'emprunter des axes fréquentés.

Les enfants vont alors avoir **une notion du raccourci** plus liée à une diversité des événements rencontrés sur un trajet, le faisant paraître plus court, que sa distance spatiale réelle.

À moins de 10 ans, les enfants vont être très mobilisés durant leur parcours par la vigilance qu'on leur demande d'avoir et leur orientation. Ils vont être très sensibles aux éléments en lien avec l'activité motrice (pentes, escaliers, matériaux de revêtement du sol...). Au-delà de cet âge, les enfants deviennent plus sensibles aux liens sociaux (animation de la rue, fréquentation, présence de commerces...).

Le dialogue avec les enfants, établi au cours de l'enquête du travail de thèse, permet de comprendre les recommandations parentales, la perception des compétences de l'enfant et sa représentation de la ville (évolutive selon l'âge) et de ses dangers.

[1] Kevin Lynch est un architecte et urbaniste américain. Il est notamment l'auteur de *L'image de la cité*, Broché, 1969.