



Pour citer cette notice :

Anne-Cécile Ott et Sylvanie Godillon, 2023, "Mobilités enfantines". MobiDic, Dictionnaire critique des Mobilités. Accès: <https://doi.org/10.60582/geomob14>

Mobilités enfantines

Anne-Cécile OTT
Post-doctorante

Centre de Recherche sur les Inégalités Sociales (CNRS/SciencesPo)

Sylvanie GODILLON
Chercheuse associée
UMR Géographie-cités

L'enfance est une période clef dans la construction et l'apprentissage des mobilités. Elle est marquée par une tension récurrente entre l'acquisition progressive d'une autonomie spatiale et la dépendance aux pratiques spatiales des adultes. Les rapports enfantins aux mobilités et le degré d'indépendance des enfants dans leurs déplacements varient fortement en fonction des contextes historiques, géographiques et sociaux. L'étude des mobilités enfantines est toutefois peu développée par les géographes. Les manières dont sont traitées (ou non) les mobilités des enfants dans la littérature scientifique sont révélatrices des façons dont les sociétés conceptualisent l'enfance (dont les frontières sont floues) et pensent les mobilités, tant locales et quotidiennes qu'internationales et ponctuelles.

Replacer les expériences enfantines de la mobilité dans leurs contextes socio-spatiaux

L'enfance est une période fondamentale dans la construction des « manières de penser et d'agir » (Lignier, Lomba, Renahy, 2012) et des pratiques et représentations de l'espace. Les enfants sont néanmoins peu pris en compte par les géographes, notamment francophones (Ott, 2022). Les *children's studies* anglophones constituent un champ structuré et vivace mais non exempt d'angles morts (Kraftl et Horton, 2018). L'étude des mobilités enfantines reste en effet relativement peu développée (Barker et al., 2009 ; Lehman-Frisch et Vivet, 2011). Confronter l'enfance et les mobilités est cependant d'autant plus fécond que l'âge et la mobilité sont deux notions consubstantielles et qui se co-construisent : les manières de concevoir l'enfance et la manière de définir et d'encadrer les pratiques de mobilités sont fortement liées (Barker et al., 2009).

La conceptualisation de l'enfance et de ses différents stades implique effectivement le plus souvent un rapport à la mobilité ou à l'immobilité. Les enfants sont caractérisés comme tels, notamment du fait de l'encadrement de leurs mobilités. Quitter l'enfance pour entrer dans l'âge adulte ou l'adolescence, ce serait acquérir une autonomie de déplacement. Cette manière de penser l'enfance et les mobilités est héritée des conceptions de psychologie du développement qui envisagent le développement des pratiques et représentations enfantines de l'espace par stades successifs (Piaget et Inhelder, 1947). Elle est également contemporaine, les enfants n'ayant pas toujours été considérés historiquement comme des individus dépendants, fortement différenciés des adultes (Valentine, 1997), et très occidentale.

Dans des contextes non-européens et non-occidentaux, les rapports « enfants-mobilités » peuvent être très différents. Dans les pays industrialisés, les mobilités des enfants sont de moins en moins indépendantes et de plus en plus encadrées, alors que dans les pays des « Suds » leurs expériences de mobilité et leur degré d'indépendance sont élargis. C'est ce que montre par exemple Lorraine Van Blerk dans son travail sur les mobilités des enfants des rues en Ouganda. Leurs expériences socio-spatiales et la construction de leur identité sont fortement liées à leurs pratiques de mobilités, nomades et multiples, qui se déploient dans les espaces de la ville (publics et privés), mais aussi à plus petite échelle entre Kampala et d'autres villes ougandaises (Blerk, 2005). L'environnement dans lequel les enfants évoluent joue donc un rôle important sur leurs pratiques spatiales. D'autres travaux se sont penchés sur les mobilités enfantines dans des contextes ruraux occidentaux. Matthews et al. (2000) reviennent ainsi sur l'idée reçue de pratiques spatiales plus libres et étendues dans les campagnes du Royaume-Uni. Ils dénoncent cette vision idyllique du milieu rural montrant au contraire, dans une étude sur les campagnes anglaises, qu'une majorité d'enfants enquêtés témoigne davantage d'un sentiment d'isolement et d'exclusion, renforcé par un faible accès aux transports publics. Le contexte territorial de vie des enfants est déterminant sur les mobilités et leurs capacités de déplacement. Ces travaux illustrent également des conceptions très différentes de l'enfance. Les modalités de contrôle différenciées des mobilités enfantines et les négociations pour l'acquisition d'une plus grande autonomie de déplacement renvoient aux réflexions sur la dichotomie structure/agentivité (*agency*) qui traverse les recherches sur l'enfance. La diversité des expériences de mobilités des enfants selon les contextes sociaux et géographiques dans lesquels ils grandissent montre l'intérêt des approches hybrides : qui prennent en compte à la fois les capacités d'action propres des enfants et l'influence des acteurs et institutions qui les socialisent.

Les travaux sur les mobilités enfantines illustrent enfin particulièrement bien les inégalités sociales d'accès aux mobilités, qui s'observent donc dès l'enfance et qui structurent les processus de (re)production de l'espace. Les expériences de mobilités diffèrent grandement (en fréquence, en nature, en signification symbolique) selon la classe sociale : les enfants des classes supérieures ont davantage accès à des formes de mobilités valorisées socialement (tourisme international, voyages d'études, etc.) mais leurs

mobilités sont moins indépendantes et plus contrôlées (Barker et al., 2009). De même, le genre joue un rôle important : les garçons ont plus d'autonomie dans leurs pratiques spatiales que les filles (McMillan et al., 2006 ; Rivière, 2019). Étudier les mobilités enfantines permet donc d'observer la genèse des inégalités socio-spatiales de déplacement et, dans un même mouvement, le prisme des mobilités invite à réfléchir à la construction même de la catégorie d' « enfant ».

Manières d'appréhender les mobilités enfantines

Les manières dont la littérature scientifique aborde les mobilités des enfants peuvent être synthétisées en trois angles principaux (mais non exhaustifs) : la protection, l'encadrement et l'éducation.

Protéger. La vision de l'enfance comme individu à protéger se voit dans le traitement par la littérature scientifique des migrations enfantines à l'échelle internationale. Un grand nombre de travaux portent en effet sur les enjeux liés aux déplacements des populations les plus vulnérables : les mineurs non accompagnés (MNA), dont il s'agit d'étudier l'exclusion sociale et institutionnelle (Senovilla Hernández, 2014), les mesures mises en place pour les protéger (Kohli, 2014) et leur échec relatif (Bhabha, 2014). La plupart de ces travaux porte par ailleurs plutôt sur des adolescents ; la prise en compte des enfants plus jeunes et de leurs expériences migratoires en famille reste encore faible (Desmas, En cours).

Dans les mobilités quotidiennes la protection des enfants peut s'effectuer par un accompagnement, le plus souvent par les parents. L'accroissement de l'utilisation de la voiture renforce ainsi la tendance à la diminution progressive de l'autonomie des enfants (Barker et al., 2009). En effet, au Québec, même les élèves scolarisés en primaire habitant à proximité de leur école se déplacent de plus en plus en voiture, leurs déplacements étant associés à ceux de leurs parents qui se rendent au travail (Lewis et Torres, 2010). Au début des années 2000 en France, 70 % des 8-10 ans se rendaient à l'école en voiture et 89 % d'entre eux étaient accompagnés. Le contexte géographique joue beaucoup sur la variété des situations : deux enfants sur dix âgés de 8 à 13 ans habitant dans une commune rurale vont à l'école à pied contre sept enfants sur dix dans l'agglomération parisienne (Olm, Chauffaut et David, 2005). La motorisation des déplacements scolaires s'est ainsi répercutée sur l'acquisition de compétences piétonnes chez l'enfant, avec un recul de l'âge des déplacements autonomes.

Encadrer. Une large partie des questionnements de recherche sur la question porte sur les modalités d'encadrement et de contrôle des mobilités enfantines, notamment à l'échelle locale, et plus précisément à l'échelle intra-urbaine. Dans les sociétés occidentales, les chercheurs s'accordent pour souligner la perte croissante d'autonomie et d'indépendance des enfants dans leurs déplacements (Rivière, 2018 ; Godillon et Cloutier, 2018 ; Valentine, 1997). Cette perte d'autonomie s'explique par une augmentation des craintes des adultes quant à des risques d'insécurité (réels ou supposés) encourus par les enfants. Rachel Pain (2006) va jusqu'à évoquer une « paranoïa parentale » confinant toujours plus les enfants à la sphère privée. Elle explique que cette

volonté grandissante de contrôle est liée à une évolution des conceptions de l'enfance et de la parentalité, les enfants étant perçus comme des êtres incompetents et vulnérables, à surveiller et protéger. « Laisser ses enfants se déplacer ou jouer sans surveillance dans les espaces publics urbains est ainsi progressivement devenu un marqueur de négligence voire d'irresponsabilité » (Rivière, 2018).

Éduquer. L'étude des mobilités des enfants les montre aussi comme des individus à éduquer. Concernant la mobilité quotidienne, les objectifs des programmes d'incitation à la marche pour se rendre à l'école dans les pays occidentaux (les « pédibus ») sont certes de favoriser l'effort physique quotidien, de réduire le trafic routier près des écoles, de créer une socialisation entre les enfants et les parents d'un même quartier mais aussi d'éduquer les enfants à la sécurité routière afin de les rendre autonomes dans leurs déplacements (Gutierrez et al., 2008 ; Orenstein et al., 2007). Pour ce qui est de l'échelle internationale, la littérature sur les migrations des jeunes est particulièrement riche sur les politiques éducatives à destination des mineurs migrants (Armagnague et Rigoni, 2018 ; Baby-Collin et Farida, 2022). On retrouve également des questionnements liant mobilités et pratiques éducatives dans des travaux sur les mobilités privilégiées, comme ceux d'A-C Wagner (2007) sur les voyages internationaux dans la formation des élites ou plus récemment ceux de Jennie Germann-Molz (2017) sur les pratiques éducatives des familles en tour-du-monde. À différentes échelles, on retrouve l'idée que les voyages offrent aux enfants des possibilités d'apprentissage élevées et innovantes. L'accès à ces voyages et la valorisation possible qui peut être faite *a posteriori* sont néanmoins très situés socialement. Seules les familles les mieux dotées parviennent à transformer ces pratiques en capital culturel cosmopolite (Hannerz, 1990), en ayant la capacité de s'adapter à des contextes différenciés et de naviguer entre différentes cultures. Ce capital confère aux enfants de ces familles des ressources leur permettant de maintenir ou de renforcer leur position sociale dans la société néo-libérale internationalisée (Germann Molz, 2017 ; Weenink, 2008).

Donner une place majeure aux enfants dans l'étude des mobilités : intérêts et défis

Les mobilités enfantines ont été traitées dans plusieurs champs disciplinaires : les géographies des enfants, les *mobility studies* ou les études touristiques. Dans l'ensemble de ces disciplines, les chercheurs déplorent une trop faible prise en compte des enfants dans les travaux sur les mobilités et migrations (Skelton, 2009 ; Small, 2008 ; Lehman-Frisch et Vivet, 2011 ; Seraphin et al., 2022). L'intérêt de leur prise en compte est pluriel. Les enjeux sont politiques : les mobilités des enfants, notamment à l'échelle internationale, seraient vectrices de leur ouverture au monde et à l'altérité et de leur apprentissage de la citoyenneté (Cullingford, 1995). Des chercheurs insistent également sur les enjeux sociaux et écologiques et sur l'importance des enfants dans l'évolution des modes de vie et des comportements : ils seraient en particulier les principaux vecteurs de changement pouvant conduire au développement de pratiques touristiques durables et éthiques

(Seraphin et al., 2022). Sur le plan des mobilités quotidiennes, en adoptant des habitudes de mobilité alternatives à la voiture dès leur plus jeune âge, les enfants développeraient des compétences qu'ils conserveraient une fois adulte. Ces hypothèses restent à vérifier. La littérature évoque enfin des enjeux économiques : les chercheurs soulignent l'influence des enfants sur les choix touristiques des parents (choix de destinations, modalités de déplacement, choix des aménités), ce qui fait d'eux une manne financière importante pour l'industrie du tourisme (Cullingford, 1995 ; Poria et Timothy, 2014).

Il reste un certain nombre de défis à relever pour une meilleure intégration des enfants aux analyses des mobilités. On peut ainsi déplorer le primat persistant de l'échelle locale dans ces travaux. Il s'agirait ainsi de repenser davantage les échelles des mobilités enfantines, en incluant aussi les mobilités aux échelles nationales, supra- et internationales (« *upscaling young people's geographies* ») (Hopkins et Alexander, 2010). Les travaux pèchent parfois par leur faible teneur empirique avec une faible prise en considération des expériences vécues (Barker et al., 2009) ou par leur prise en compte indirecte des mobilités enfantines. Beaucoup d'études ne se fondent effectivement pas sur des enquêtes menées auprès des enfants eux-mêmes dont les expériences, les discours et les émotions restent relativement invisibilisées. Il y a toutefois des exceptions notables. En France, on peut mentionner le projet *Mobi'kids*, qui étudie finement les mobilités quotidiennes d'enfants en contexte urbain, à partir de traces géolocalisées. Les géographes anglophones mettent depuis plus longtemps les enfants au cœur de leurs enquêtes : à l'instar de celle réalisée par N. Ansell et L. Van Blerk (2005) sur des enfants migrants au Lesotho et au Malawi. Les deux chercheuses étudient les transformations urbaines et économiques de villes africaines à travers les yeux et les voix d'enfants qui y vivent. Multiplier ces initiatives méthodologiques permettrait à la fois de visibiliser les enfants, qui sont des acteurs majeurs de nos sociétés, et de repenser les processus différenciés et inégalitaires de production de l'espace par les mobilités.

[1] Le projet [Mobi'kids](#) est financé par l'Agence nationale de la recherche à partir de 2016 et coordonné par Sandrine Depeau.

Bibliographie

- Ansell N. et Blerk L. van, 2005, « “Where We Stayed was very Bad...”: Migrant Children's Perspectives on Life in Informal Rented Accommodation in Two Southern African Cities », *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 37, n° 3, p. 423-440.
- Armagnague M. et Rigoni I., 2018, « Éditorial: Expériences scolaires des mineurs migrants », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 34, n° 4, p. 7-11.
- Baby-Collin V. et Farida S., 2022, *Enfances et jeunesses en migration*, Paris, Aix-en-Provence, Cavalier bleu ; Maison méditerranéenne des sciences de l'homme (MiMed Migrations Méditerranée).

- Barker J., Kraftl P., Horton J. et Tucker F., 2009, « The Road Less Travelled – New Directions in Children’s and Young People’s Mobility », *Mobilities*, vol. 4, n° 1, p. 1-10.
- Bhabha J., 2014, « Moving Children: Lacunae in Contemporary Human Rights Protections for Migrant Children and Adolescents », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 30, n° 1, p. 35-57.
- Blerk L.V., 2005, « Negotiating spatial identities: mobile perspectives on street life in uganda », *Children’s Geographies*, vol. 3, n° 1, p. 5-21.
- Cullingford C., 1995, « Children’s attitudes to holidays overseas », *Tourism Management*, vol. 16, n° 2, p. 121-127.
- Desmas A., En cours, *Migrer en famille en contexte d’asile: expériences enfantines de l’attente*, Thèse de doctorat, Paris, EHESS.
- Germann Molz J., 2017, « Learning to feel global: Exploring the emotional geographies of worldschooling », *Emotion, Space and Society*, vol. 23, p. 16-25.
- Godillon S. et Cloutier M.-S., 2018, « Sur le chemin de l’école : perceptions de parents et d’enfants du primaire face au risque routier lors de la mise en place d’un Trottilbus au Québec », *Enfances Familles Générations. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine*, vol. 30.
- Gutierrez N., Orenstein M., Cooper J., Rice T. et Ragland D.R., 2008, « Pedestrian and Bicyclist Safety Effects of the California Safe Routes to School Program », *UC Berkeley Research Reports*.
- Hannerz U., 1990, « Cosmopolitans and Locals in World Culture », *Theory, Culture & Society*, vol. 7, n° 2-3, p. 237-251.
- Hopkins P. et Alexander C., 2010, « Politics, mobility and nationhood: upscaling young people’s geographies: introduction to Special Section », *Area*, vol. 42, n° 2, p. 142-144.
- Kohli R.K., 2014, « Protecting Asylum Seeking Children on the Move », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 30, n° 1, p. 83-104.
- Kraftl P. et Horton J., 2018, « Children’s geographies and the “New Wave” of childhood studies », in *Reimagining Childhood Studies*, Londres, Bloomsbury Publishing, p. 105-119.
- Lehman-Frisch S. et Vivet J., 2011, « Géographies des enfants et des jeunes », *Carnets de géographes*, vol. 3 [<http://journals.openedition.org/cdg/2074>]
- Lewis P. et 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*, vol. 12, p. 44-64.
- Matthews H., Taylor M., Sherwood K., Tucker F. et Limb M., 2000, « Growing-up in the countryside: children and the rural idyll », *Journal of Rural Studies*, vol. 16, n° 2, p. 141-153.
- McMillan T., Day K., Boarnet M., Alfonso M. et Anderson C., 2006, « Johnny Walks to School – Does Jane? Sex Differences in Children’s Active Travel to School », *Children Youth and Environments*, vol. 16, n° 1, p. 75-89.
- Olm C., Chauffaut D. et David E., 2005, *L’éducation au risque routier: rapport d’analyse de la phase quantitative auprès des parents et des jeunes*, Paris, Centre de Recherche pour l’étude et l’Observation des Conditions de vie.

- Orenstein M.R., Gutierrez N., Rice T.M., Cooper J.F. et Ragland D.R., 2007, *Safe Routes to School Safety and Mobility Analysis*, UC Berkeley: Safe Transportation Research & Education Center [<https://escholarship.org/uc/item/5455454c>]
- Ott A.-C., 2022, *Venir au monde : sociogenèse des manières enfantines de (se) représenter l'espace mondial*, Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- Pain R., 2006, « Paranoid parenting? Rematerializing risk and fear for children », *Social & Cultural Geography*, vol. 7, n° 2, p. 221-243.
- Piaget J. et Inhelder B., 1947, *La Représentation de l'espace chez l'enfant*, Paris, PUF (Bibliothèque de philosophie contemporaine).
- Poria Y. et Timothy D.J., 2014, « Where are the children in tourism research? », *Annals of Tourism Research*, vol. 47, p. 93-95.
- Rivière C., 2018, « Entre méfiance, prudence et politesse : quand les parents enseignent à leurs enfants comment se conduire dans les espaces publics urbains à Paris et Milan », *Enfances Familles Générations. Revue interdisciplinaire sur la famille contemporaine*, vol. 30 [<http://journals.openedition.org/efg/2484>]
- Rivière C., 2019, « Mieux comprendre les peurs féminines : la socialisation sexuée des enfants aux espaces publics urbains », *Sociétés contemporaines*, vol. 115, n° 3, p. 181-205.
- Senovilla Hernández D., 2014, « Analyse d'une catégorie juridique récente : le mineur étranger non accompagné, séparé ou isolé », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 30, n° 1, p. 17-34.
- Seraphin H., Yallop A.C., Seyfi S. et Hall C.M., 2022, « Responsible tourism: the 'why' and 'how' of empowering children », *Tourism Recreation Research*, vol. 47, n° 1, p. 62-77.
- Skelton T., 2009, « Children's Geographies/Geographies of Children: Play, Work, Mobilities and Migration: Children's Geographies/geographies of children », *Geography Compass*, vol. 3, n° 4, p. 1430-1448.
- Small J., 2008, « The absence of childhood in tourism studies », *Annals of Tourism Research*, vol. 35, n° 3, p. 772-789.
- Valentine G., 1997, « "Oh Yes I Can" "Oh No You Can't": Children and Parents' Understandings of Kids' Competence to Negotiate Public Space Safely », *Antipode*, vol. 29, n° 1, p. 65-89.
- Wagner A.C., 2007, « La place du voyage dans la formation des élites », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 170, n° 5, p. 58-65.
- Weenink D., 2008, « Cosmopolitanism as a Form of Capital: Parents Preparing their Children for a Globalizing World », *Sociology*, vol. 42, n° 6, p. 1089-1106.