



Heds FR

Haute école de santé Fribourg
Hochschule für Gesundheit Freiburg

Mobilité des enfants: enseignements et pistes d'action pour la santé

Quelques éléments inspirés de la littérature scientifique suisse et internationale – sous l'angle de la promotion de la santé



Auteurs: Derek Christie, Cynthia Schneider, Selma Riedo

25.11.2025

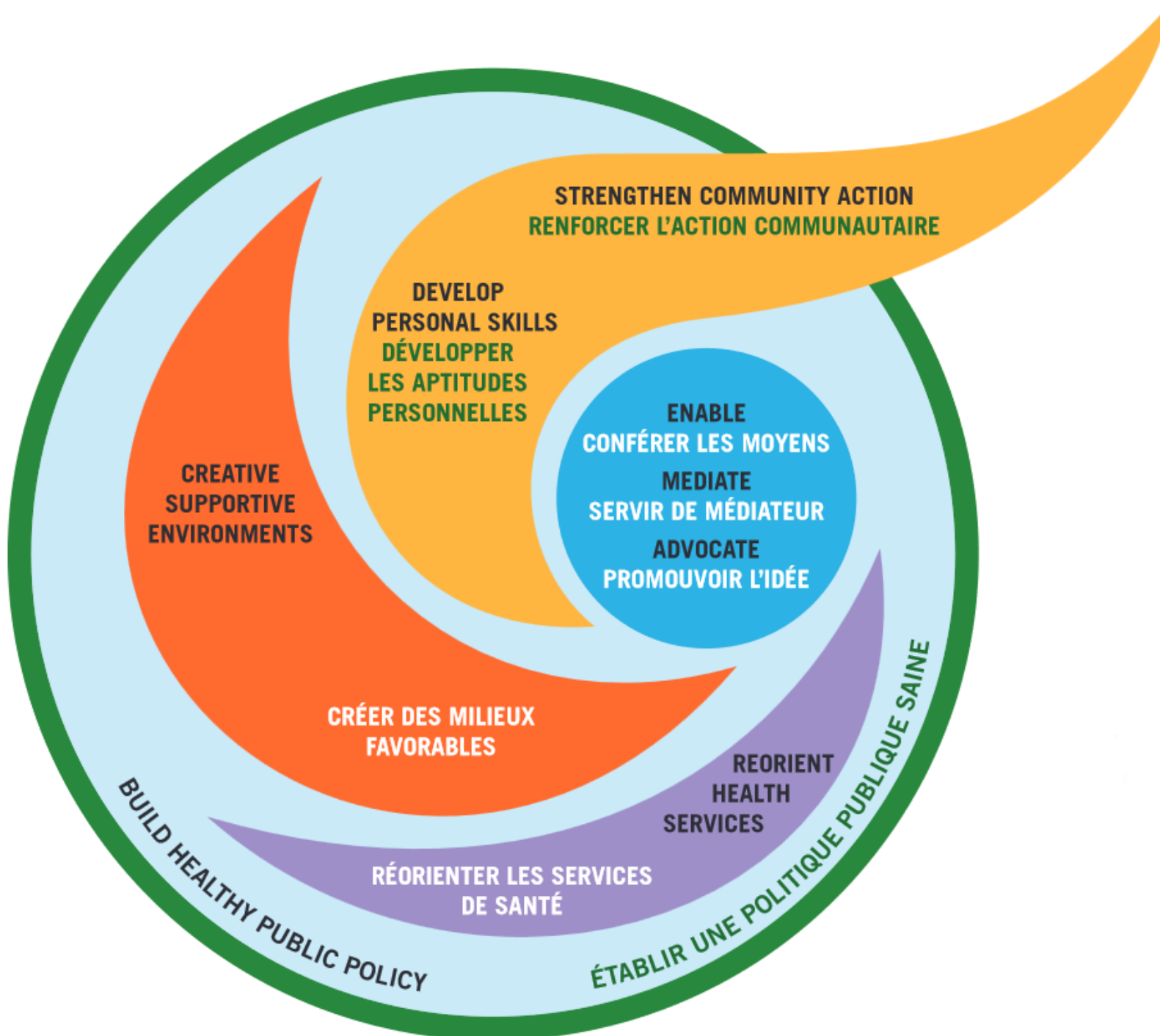
Promotion de la santé – déterminants de la santé

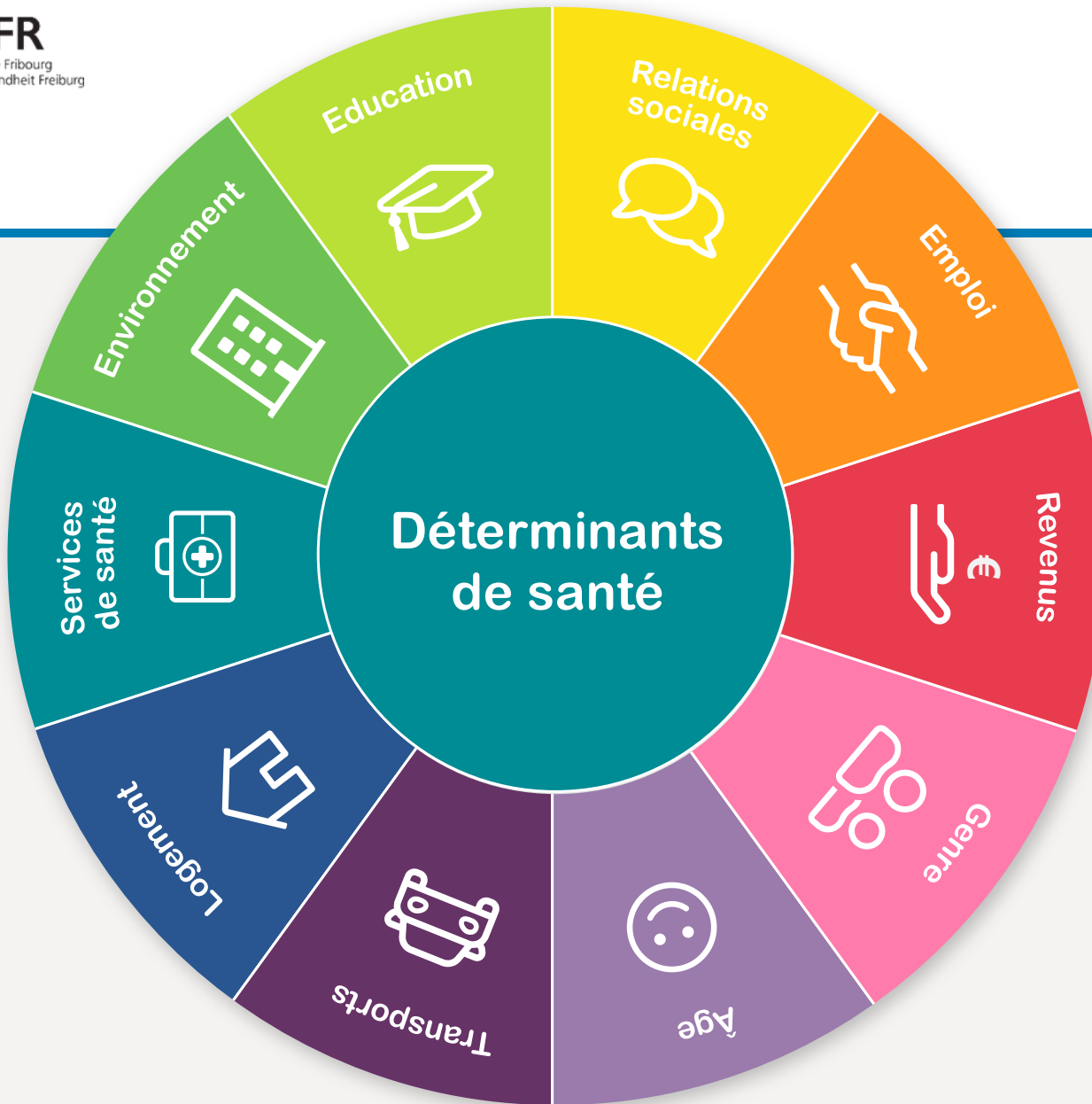
La santé est un concept positif qui met l'accent sur les ressources sociales et personnelles, et sur les capacités physiques. La promotion de la santé ne se limite pas à préconiser l'adoption de modes de vie sains; son ambition est le bien-être complet de l'individu (Charte d'Ottawa, 1986).

Promotion de la santé: processus visant à améliorer la santé d'une personne, d'un groupe ou d'une population, en agissant sur les facteurs qui influencent la santé. Ces facteurs peuvent se situer au niveau des politiques publiques (urbanisme, emploi, logement, loisirs...), des environnements ou des conditions de vie. Ils concernent également les relations et le lien social (...).

En agissant sur ces facteurs et en soutenant le pouvoir des personnes et des populations à agir elles-mêmes sur ces facteurs, la promotion de la santé cherche à réduire les inégalités sociales de santé.

Source: www.proscess.org/sinformer/definition-de-la-promotion-de-la-sante (Nutbeam, 1998)





Contexte en Suisse – la mobilité des enfants évolue

La mobilité a évolué chez les enfants, les adolescents et les jeunes adultes entre 1994 et 2001 (MRMT).

- Les enfants de 6 à 12 ans se déplacent principalement à pied.
- Ils utilisent de plus en plus souvent la mini-trottinette.
- Les taxis parentaux ne sont "pas très fréquents" d'après l'OFROU (cf. ci-dessous)
- Chez les adolescents, l'utilisation du vélo diminue fortement.
- Les jeunes adultes prennent moins le vélo et plus souvent les transports publics; le vélo est utilisé pour les loisirs.

Source:

OFROU/ASTRA. Urban Mobility Research, 2024 (version corrigée 2025)

Daniel Sauter, Urban Mobility Research und Kurt Wyss, Büro für Sozialforschung.

La mobilité scolaire s'insère dans un ensemble plus grand

- Pour les enfants, le réseau Santé et Mouvement Suisse hepa.ch (2023) recommande au moins 60 minutes d'activité physique par jour à intensité moyenne à élevée.
- Des activités aussi variées que possible sont recommandées.
- Ceci inclut le jeu, ainsi que les activités sportives à l'école et pendant les loisirs, mais aussi la mobilité à l'intérieur des bâtiments ou des espaces institutionnels (écoles, etc.).
- C'est important, car toute cette mobilité n'est pas captée par les données MRMT, ni par la plupart des études sur la mobilité scolaire.
- Environ 20% des enfants (6-15 ans) font quotidiennement 60 minutes ou + dans le cadre des parcours scolaires.
- Pour les autres, il faudrait compléter le parcours domicile-école par d'autres activités physiques, aussi variées que possible.
- On peut dire que la mobilité pour aller à l'école est un socle sur lequel il est possible de construire une activité physique saine et plus complète.

Contribution de la mobilité active aux recommandations pour l'activité physique

- Une étude canadienne de grande envergure s'est intéressée à l'incidence du transport actif (non motorisé, en particulier la marche et le vélo) sur le niveau d'activité physique (AP), ainsi qu'à l'association entre le transport actif et le respect des recommandations concernant l'AP (jeunes ≥ 60 min/jour; adultes ≥ 150 min/semaine).
- Utilisation des données sur autodéclarées et mesurées par accélérométrie (2014-2019) c/o [Enquête canadienne sur les mesures de la santé \(N=8620\)](#).
- L'AP associée aux loisirs et celle associée aux tâches domestiques ou au travail étaient comparables dans les groupes d'utilisateurs et de non-utilisateurs du transport actif. Mais [l'AP mesurée par accélérométrie était significativement plus élevée chez les utilisateurs du transport actif](#):
 - 12 à 17 ans : 56,6 contre 47,7 min/jour
 - 18 à 64 ans : 33,4 contre 22,8 min/jour
 - 65 à 79 ans : 21,5 contre 13,7 min/jour).

Contribution de la mobilité active aux recommandations pour l'activité physique

Résultats (suite)

- Les activités récréatives et l'activité physique domestique ou professionnelle étaient similaires pour les usagers des transports actifs et les non-utilisateurs.
- L'activité physique mesurée par accéléromètre était plus élevée parmi les utilisateurs des transports actifs dans toutes les classes d'âge
- Participer au transport actif augmente la probabilité d'atteindre les recommandations d'activité physique pour les adultes et est important pour la promotion de la santé dans toutes les classes d'âge.
- Puisque le transport actif contribue à améliorer les niveaux d'AP dans la population, la prise de mesures qui le favorisent devrait être considérée comme un outil important de promotion de la santé.

Source: Prince SA, Butler GP. The contribution of active transportation to population physical activity levels. Health Promot Chronic Dis Prev Can. 2025 May;45(5):249-255. doi: 10.24095/hpcdp.45.5.03.

Contribution de la mobilité active aux recommandations pour l'activité physique

Conclusion

- Le transport actif est un important domaine pour la promotion de la santé et fournit des avantages importants pour la santé.
- Pour la population, et encore plus pour les adultes, les personnes engagées dans des formes actives de mobilité sont plus nombreuses à adhérer aux recommandations concernant l'activité physique en général.
- La politique et les programmes développés pour promouvoir l'activité physique devraient inclure la mobilité active en tant que composant central.

Enquête canadienne sur les mesures de la santé (ECMS)

Tous les 2 ans. Population cible: personnes de 1 à 79 ans

- L'Enquête canadienne sur les mesures de la santé (ECMS), lancée en 2007, recueille des renseignements importants liés à la santé de la population canadienne au moyen de mesures physiques directes, comme la tension artérielle, la taille, le poids et la condition physique.
- En outre, on prélève des échantillons de sang et d'urine pour évaluer des biomarqueurs de maladies chroniques et infectieuses, de nutrition, d'exposition environnementale et pour l'entreposage des échantillons de sang, d'urine et de salive provenant de la biobanque de Statistique Canada pour de futures études sur la santé.

Source: Statistique Canada www23.statcan.gc.ca/imdb/p2SV_f.pl?Function=getSurvey&SDDS=5071

Plans de mobilité scolaire

Il y a un manque d'articles scientifiques sur l'efficacité des plans de mobilité scolaire, en particulier en ce qui concerne la santé des enfants.

Il y a quelques articles sur la mobilité piétonnes des enfants.

Les parcours domicile-école sont surtout analysés pour les adolescents et les jeunes adultes (universités, campus).

L'effet des rues scolaires ou rues-écoles est parfois analysée, p.ex. au Canada.

Les rues-écoles (Canada)

Intervention Les rues-écoles sont des zones sans circulation situées aux abords des écoles primaires, conçues pour rendre le trajet des enfants plus sûrs. Au-delà de la sécurité, ces initiatives offrent aux enfants la possibilité de s'engager davantage dans des déplacements scolaires actifs et de devenir plus autonomes.

Question de recherche Comment une rue-école influence-t-elle les déplacements actifs et la mobilité indépendante des enfants sur leur trajet vers l'école?

Méthodes De septembre 2022 à juin 2023, une rue-école a été mise en œuvre tous les vendredis dans une école primaire de Montréal. Des observations bimensuelles ont permis de recueillir des données sur les déplacements des enfants et de comprendre s'ils se déplaçaient de manière indépendante ou avec un adulte.

Résultats Les déplacements indépendants et actifs étaient plus fréquemment observés les jours de rues-écoles comparativement aux journées sans rues-écoles. En outre, une augmentation progressive du transport actif et de la mobilité indépendante a été observée tout au long de l'année scolaire, même les journées sans rues-écoles



Rue-école de l'école St-Benoît, quartier Ahuntsic, Montréal
Crédit photo : Centre d'écologie urbaine

Nouvelles

Recherche, vie étudiante, événements et distinctions



Home / L'ESPUM / Nouvelles

/ Le concept de "Rue-école", mis en lumière par l'équipe de recherche du projet "Changer les règles du jeu", parmi les 14 recommandations de la Commission sur le transport et les travaux publics

L'ESPUM

Choisir l'ESPUM



Découvrir la santé publique



Histoire de l'ESPUM



Département de gestion, d'évaluation et de politique de santé



Département de médecine sociale et préventive



Département de santé environnementale et santé au travail



Le concept de "Rue-école", mis en lumière par l'équipe de recherche du projet "Changer les règles du jeu", parmi les 14 recommandations de la Commission sur le transport et les travaux publics

April 5, 2024 – ESPUM , DMSP , Promotion / prévention , Manchette

L'équipe de recherche de Kate Frohlich, composée de Fanny Bakkali, Sonia Daly et Zeinab Aliyas, présentait le 17 janvier dernier des résultats de recherche du projet Changer les règles du jeu devant onze élus de la ville de Montréal siégeant sur la Commission sur les transports et les travaux publics.

La Commission a rendu publiques ses [recommandations](#) le 20 mars dernier et les rues-écoles figurent parmi les 14 recommandations formulées par les membres élus afin de sécuriser le parcours des enfants vers l'école et de favoriser leur santé et leur bien-être. Le document des recommandations fait référence à plusieurs résultats de recherche de l'équipe, notamment sur les effets positifs de la rue-école sur le transport actif et le jeu libre chez les enfants, afin d'appuyer sa recommandation d'élaborer un cadre de référence d'implantation de rue-école pour la ville de Montréal. C'est une belle reconnaissance de l'utilité des données de recherche pour appuyer la prise de décisions éclairées chez les décideurs publics et c'est aussi une excellente opportunité pour l'équipe de continuer à offrir son expertise pour l'élaboration du cadre de référence.

Pistes d'action

Pour les hautes écoles de santé

- Etre pro-actives dans la recherche sur les modes actifs pour se rendre à l'école

Pour les écoles primaires et secondaires

- Etre pro-actives dans la discussion sur les modes actifs pour se rendre à l'école
- Mandater des associations et/ou bureaux d'études pour des interventions et améliorations durables

Pour les autorités publiques

- Valoriser la mobilité active chez les jeunes – et les moins jeunes!
- Utiliser le chemin de l'école comme un socle sur lequel construire l'activité physique générale des enfants et des jeunes
- Utiliser le chemin de l'école comme un socle sur lequel construire la mobilité de l'ensemble de la population

Pistes d'action

Pour les politiques publiques

- Intégrer la sécurité des déplacements avec la promotion de l'activité physique
- Soutenir les plans de mobilité scolaire – qu'en est-il du financement??
- Créer des **parcours attractifs** avec des perspectives d'évolution
- Favoriser les rues scolaires (rues-écoles)

Leviers stratégiques

- Passer d'une logique de prévention à une logique de **promotion de la santé**

Message clé

- Améliorer la mobilité active des enfants et des jeunes n'est pas une mesure ponctuelle mais une **transformation culturelle et structurelle**

Conclusion

- Il est indispensable de promouvoir les modes actifs sur le chemin de l'école, en utilisant notamment des arguments de santé.
- La mobilité active constitue un socle important pour les enfants et pour les jeunes, et doit compléter par des activités sportives et/ou de loisir afin d'arriver aux recommandations concernant l'activité physique
- Il est important que les différentes formes d'activité physique soient aussi variées que possible
- La mobilité active des jeunes peut et doit constituer une inspiration pour les adultes
- Les adultes peuvent s'inspirer des jeunes afin de mieux utiliser les mobilités actives dans leurs trajets quotidiens
- Il est nécessaire d'investir dans une forme bien plus complète de l'Enquête suisse sur la santé (ESS), en prenant exemple sur le modèle canadien.

Bibliographie

- Civelli Stephan, 1993: „...mehr Bäume, mehr Wiesen und mehr Menschen, die wir kennen...“. Der Schulweg als Lernfeld, in: undKinder Nr. 47, Juli 1993, Hrsg. Marie-Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich, S. 39-68
- Hüttenmoser Marco, 2023: Kindheit ohne Raum. LIT Verlag, Wien, Zürich
- Hüttenmoser Marco, Degen-Zimmermann Dorothee, 1995: Lebensräume für Kinder. Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder, Zürich
- Hüttenmoser Marco, 1993: Zum ersten Mal allein unterwegs. Elemente einer Theorie des Schulweges, in: <undKinder> Nr. 47, Juli 1993, Hrsg. Marie-Meierhofer-Institut für das Kind, Zürich, S. 7-13
- Nutbeam, D. (1998). Evaluating health promotion: Progress, problems and solutions. Health Promotion International, 13(1), 27–44. <https://doi.org/10.1093/heapro/13.1.27>
- Prince SA, Butler GP. The contribution of active transportation to population physical activity levels. Health Promot Chronic Dis Prev Can. 2025 May;45(5):249-255. doi: 10.24095/hpcdp.45.5.03.
- Sauter, Daniel, Wyss, Kurt: Mobilität von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Veränderungen zwischen 1994 und 2021. Analyse basierend auf dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr. Hrsg.: Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern 2024 (korrigiert und aufdatiert Ende Januar 2025).
- Shaw Ben, Bicket Martha, Elliott Bridget, Fagan-Watson Ben, Mocca Elisabetta, Hillman Mayer, 2015: Children's Independent Mobility: an international comparison and recommendations for action, Policy Studies Institute psi, London
- Shaw Ben, Watson Ben, Frauendienst Bjorn, Redecker Andreas, Jones Tim, with Hillman Mayer, 2013. Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010), Policy Studies Institute, London
- Statistique Canada. Enquête canadienne sur les mesures de la santé (ECMS). www23.statcan.gc.ca/imdb/p2SV_f.pl?Function=getSurvey&SDDS=5071

Merci pour votre attention!

Questions, réactions:
derek.christie@hefr.ch

Haute école de santé Fribourg
Hochschule für Gesundheit Freiburg
Route des Arsenaux 16a
1700 Fribourg/Freiburg

T. 026 429 60 00
heds@hefr.ch
www.heds-fr.ch