

## LA MOBILITE DOUCE (MARCHE) SUR LE CHEMIN DE L'ECOLE EST-ELLE ENCORE POSSIBLE ?



©pixabay

France Baie

ANALYSE UFAPEC

DECEMBRE 2017 | 31.17



**Résumé :** La mobilité des élèves sur le trajet domicile-école n'est pas toujours aisée. Embouteillage, klaxon, cohue... Cette mobilité représente un enjeu de société important, car elle a un impact sur l'autonomie, la socialisation, la sécurité des enfants, l'environnement, la consommation, le choix d'école... Qu'est-ce qui pousse certains parents à utiliser la voiture pour les déplacements domicile-école ? La marche ne serait-elle pas une bonne alternative ?

**Mots-clés :** mobilité, marche, voiture, déplacement, chemin, route, circulation, pédibus, piéton, pied, autonomie, socialisation, santé, sécurité, environnement, activités physiques, famille, école, associations de parents, partenariat.



Avec le soutien du Ministère  
de la Fédération Wallonie-Bruxelles



## Introduction

En Wallonie, de 2003 à 2010, de nombreuses enquêtes<sup>1</sup> ont été menées par la Direction de la Planification de la Mobilité du Service Public de Wallonie (DGO2) auprès des jeunes de l'enseignement fondamental et secondaire afin de connaître leurs habitudes de déplacement sur le trajet domicile-école. Ce sont près de 78.000 élèves qui ont été interrogés dans 65 communes situées en Wallonie. En 2010, un bilan général et global de ces enquêtes a été dressé<sup>2</sup>.

Quelques constats importants figurent dans ce bilan global et méritent que l'on s'y arrête :

- En Wallonie, « *La voiture reste le moyen de déplacement prédominant pour effectuer les trajets domicile-école (57 %, tous types d'enseignements confondus)* »<sup>3</sup>.
- « *Les enquêtes révèlent que dans l'enseignement fondamental, la majorité des élèves, soit 74 %, sont conduits en voiture à l'école. La marche à pied vient en deuxième position, avec 19 % ...* »<sup>4</sup>.
- En ce qui concerne les élèves du secondaire, l'utilisation de la voiture est également majoritaire, mais dans une moindre importance. En effet, il n'y a plus que 42 % des élèves qui utilisent la voiture.
- Cette différence entre le fondamental et le secondaire pour l'utilisation de la voiture s'explique : les élèves en secondaire sont plus autonomes et utilisent donc plus les transports en commun (37 % des déplacements), avec une part bien plus élevée pour le bus (30 %) que pour le train (7 %). Néanmoins, « *la marche à pied occupe encore une place importante, avec 14 %. Le vélo est dans une bien mauvaise position et représente moins de 1 % des déplacements...* »<sup>5</sup>

Il faut souligner un fait surprenant. Dans l'enseignement fondamental comme dans l'enseignement secondaire, les chiffres indiquent qu'il y a une grande proportion d'élèves qui habitent à moins d'1 kilomètre de l'école et qui utilisent pourtant la voiture.

---

<sup>1</sup> D'après la Planification de la Mobilité du Service Public de Wallonie (DGO2), aucune autres enquêtes plus récentes n'ont eu lieu à ce jour.

<sup>2</sup> « Bilan général des enquêtes de mobilité scolaire en Wallonie », Service public de Wallonie (SPW), mai 2010,

[http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/etablissement%20scolaire/Bilan\\_global.pdf#page=1&zoom=auto,-274,848](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/etablissement%20scolaire/Bilan_global.pdf#page=1&zoom=auto,-274,848) – lien vérifié le 5 décembre 2017.

<sup>3</sup> La CeMathèque n°31, janvier 2011 « Jeunes et mobilité », Service public de Wallonie, <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%c3%a8que/cematheque31.pdf> - lien vérifié le 4/12/2017.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> Idem.

Pour ce qui est de Bruxelles, l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, en se basant sur les enquêtes Mobil<sup>6</sup> (1999) et Beldam<sup>7</sup>(2010), s'est focalisé sur les pratiques de déplacements dans, vers et sortant de Bruxelles. Dans un de ses cahiers<sup>8</sup>, il en ressort qu'en fonction du type de déplacement, le mode de déplacement change. Pour l'ensemble des déplacements en lien avec Bruxelles, c'est-à-dire en regroupant les déplacements entrants, sortants et internes à la capitale, on s'aperçoit que : « *les déplacements dont le motif requiert une plus grande souplesse spatio-temporelle (comme, par exemple, déposer/ aller chercher quelqu'un) sont plus volontiers réalisés en voiture, tandis que les déplacements vers l'école se font essentiellement en transport en commun et à pied, les courses occupant une position intermédiaire* »<sup>9</sup> « *Plus de 75 % des déplacements internes à la RBC (Région de Bruxelles Capitale) ont pour particularité (par rapport aux déplacements entrants/sortants) d'être courts, c'est-à-dire égaux ou inférieurs à 7,5 km (50% du total des déplacements internes ne dépassent même pas 3 km). En dix ans, la part modale de la voiture pour ces déplacements est passée globalement de 50 à 33 % au bénéfice surtout de la marche et des transports publics* »<sup>10</sup>

Malgré cette évolution positive pour la région de Bruxelles-Capitale, qu'est-ce qui pousse encore certains parents et leurs enfants à utiliser la voiture pour les déplacements domicile-école ? Quels sont les freins de cette mobilité douce ? Quels sont les différents enjeux qui se cachent derrière cette mobilité ? Quel rôle les associations de parents peuvent-elles jouer pour susciter des alternatives à la voiture et motiver les enfants à davantage marcher ?

## La mobilité : un enjeu majeur !

Permettre à chacun de circuler librement, en toute sécurité, de manière aisée et en respectant les horaires qui nous sont imposés, n'est-il pas le vœu de la majorité des individus de notre société ? Pourtant, la mobilité des élèves sur le trajet domicile-école n'est pas toujours aussi facile qu'on ne le pense ! En effet, à certaines heures de la journée, la mobilité est une véritable épreuve. Sur le trajet du domicile à l'école, de nombreux déplacements sont encore motorisés. Sur la route, c'est souvent la cohue ! Bouchon, klaxon, congestion. « *Aux heures de pointe, les déplacements scolaires représentent 30 % des déplacements globaux. La mobilité scolaire est donc un enjeu majeur* »<sup>11</sup>.

D'après les enquêtes de la Direction de la Planification de la Mobilité du Service Public de Wallonie, la voiture serait utilisée au détriment de la marche sur le chemin de l'école principalement pour des raisons de sécurité (« c'est dangereux ») et de rapidité (« cela prend trop de temps »)<sup>12</sup>.

---

<sup>6</sup> <https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/mobel1999.pdf> - lien vérifié le 10 décembre 2017.

<sup>7</sup> <http://www.beldam.be/> - lien vérifié le 10 décembre 2017

<sup>8</sup> [https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/cahiers\\_mobilite-2\\_.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/cahiers_mobilite-2_.pdf) - lien vérifié le 10 décembre 2017

<sup>9</sup> Idem, p. 10.

<sup>10</sup> Idem, p. 10.

<sup>11</sup> La CeMathèque n°31, op cit.

<sup>12</sup> [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/etablissement%20scolaire/Bilan\\_global.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/etablissement%20scolaire/Bilan_global.pdf) - pp. 43 et 94 – lien vérifié le 10 décembre 2017

---



Cette mobilité sur le trajet domicile-école est un enjeu de société pour tout le monde, car elle a également un impact sur le choix d'école, sur l'éducation, sur la sécurité des enfants, sur la santé, sur l'environnement, sur la pollution et sur la consommation. Pour certaines couches fragilisées de notre société, telles que les personnes précarisées, le trajet domicile-école peut représenter également une source de difficultés.

Le rapport « *Dans le vif du sujet* »<sup>13</sup> sur les conséquences de la pauvreté sur les enfants, les jeunes et les familles en Communauté française publié en 2009, a permis de mettre en évidence certaines situations critiques en termes de mobilité.

Ne faudrait-il pas se poser plus souvent ces questions : la mobilité des jeunes peut-elle servir de levier pour l'intégration sociale ? Peut-elle être parfois un luxe et aussi un facteur d'émancipation ? Certains élèves peuvent-ils se permettre de se déplacer plus facilement et plus loin et pas d'autres ?

En effet, pour la plupart des personnes précarisées, la marche sur le chemin de l'école n'est pas un choix, mais une obligation. Dans le choix du mode de déplacement, les raisons écologiques, de santé ou autres seront mises au placard et vite balayées. Primeront les arguments financiers ! Quant au choix de l'école, cette fois, le projet d'établissement sera secondaire et la proximité primera pour les kilomètres qui ne seront pas à faire ou à payer. « *L'appauvrissement de la population bruxelloise explique donc très certainement une part substantielle du succès des transports collectifs et de la marche à Bruxelles. A l'inverse, l'augmentation du niveau socio-économique de la périphérie se reflète dans l'importante part de la voiture comme mode principal qu'on y relève encore dans le total des déplacements* »<sup>14</sup>.

Par ailleurs, la question de l'offre d'enseignement a un impact direct sur la mobilité. Dans un contexte de tension démographique et de pénurie de places, comme nous le connaissons à Bruxelles (mais d'autres communes de Wallonie sont également reconnues comme zones en tension<sup>15</sup>), les enfants sont parfois amenés à parcourir en voiture ou en transports en commun un nombre de kilomètres extraordinaires pour avoir l'école de leur premier choix (quand ils en ont les moyens). D'autres, issus de familles plus précarisées doivent bien se rabattre sur l'école de leur quartier. Cela a notamment pour conséquence de former des « ghettos ». Cette situation est encore plus criante lorsque l'on recherche un établissement spécifique : une école proposant l'immersion, un premier degré différencié, une école spécialisée proposant un type et une forme précise d'enseignement<sup>16</sup>, etc.

Par ailleurs, l'isolement, en milieu rural par exemple, oblige certains à attendre les quatre bus de la journée pour se rendre à l'école. Le manque de transports en commun et le manque d'écoles de qualité (ou supposées telles) dans certaines villes et endroits ruraux

---

<sup>13</sup>« Le rapport pauvreté », <http://www.dgde.cfwb.be/index.php?id=3240#c4787> - lien vérifié le 5 décembre 2017.

<sup>14</sup> [https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/cahiers\\_mobilite-2\\_.pdf](https://mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/cahiers_mobilite-2_.pdf), op cit., p. 94.

<sup>15</sup> [www.lalibre.be/actu/belgique/penurie-de-places-d-ecole-voici-la-carte-des-zones-les-plus-problematiques-a-bruxelles-et-en-wallonie-590325f6cd70e8051320b983](http://www.lalibre.be/actu/belgique/penurie-de-places-d-ecole-voici-la-carte-des-zones-les-plus-problematiques-a-bruxelles-et-en-wallonie-590325f6cd70e8051320b983) - lien vérifié le 10 décembre 2017

<sup>16</sup> Lire à ce sujet : HOUSSONLOGE, Dominique, PIERARD, Alice, LONTIE, Michaël, *L'enseignement spécialisé, l'élève et son projet de vie*, Étude UFAPEC n°32.11, 2011, pp. 13-15 : [www.ufapec.be/files/files/analyses/2011/3211etude-specialise.pdf](http://www.ufapec.be/files/files/analyses/2011/3211etude-specialise.pdf).

---

est aussi à considérer. L'absentéisme scolaire de certains élèves non motorisés n'est-il pas lié également à ces facteurs ?

L'offre d'écoles ne doit-elle pas être plus diversifiée et de qualité pour satisfaire le plus grand nombre d'élèves dans leur spécificité ? Cette plus grande offre permettrait-elle peut-être à un plus grand nombre de personnes de circuler à pied et d'abandonner ainsi progressivement la voiture ?

L'UFAPEC est d'avis que « *les enfants et leurs familles attendent des mandataires politiques qu'ils développent des solutions structurelles pour répondre au problème criant de pénurie. Objectif : des places suffisantes et de qualité pour tous !* »<sup>17</sup>

La marche, dit-on, est un mode de déplacement accessible à tous ou presque. N'oublions pas que certaines personnes, concernées par un handicap, qu'il soit physique ou mental, en seront à tout jamais privées. Elles devront aussi parcourir un nombre important de kilomètres en voiture ou en transport scolaire pour trouver une école adaptée à leur type de handicap.

## Enjeux sécuritaires

Marcher pour se rendre à l'école est parfois dangereux, disent certains parents. Mais n'est-il pas aussi dangereux de circuler en voiture ? « *La sécurité à proximité des écoles est dépendante du nombre de véhicules. Plus le nombre de voiture est élevé, plus l'insécurité augmente. Paradoxalement, au plus les abords sont insécurisés (remplis de voitures), au plus les parents conduisent leur enfant en voiture. Le mécanisme de ce cercle vicieux est d'origine psychologique. Nous avons le sentiment que pour régler le problème de sécurité de nos enfants, il faut les conduire en voiture* »<sup>18</sup>.

Pour permettre la sécurité des enfants aux abords de l'école et sur le chemin y conduisant, certains aménagements sont parfois nécessaires car « *le moment où je dépose, viens rechercher mon enfant à l'école est toujours un moment critique* »<sup>19</sup>.

Que pourrions-nous faire pour désengorger les parkings ? Que pourrions-nous faire pour que les conducteurs respectent davantage les piétons ? Que pourrions-nous faire pour aménager les routes et chemins ?

## Enjeux de santé publique

Certaines écoles sont très attentives à la santé de leurs élèves et encouragent la marche. La marche a, en effet, de multiples bienfaits ! « *L'Organisation Mondiale de la Santé recommande aux adultes de pratiquer au moins 30 minutes d'activité physique modérée par jour. Cet objectif correspond à un aller-retour quotidien à pied d'une distance d'un*

---

<sup>17</sup> <http://www.ufapec.be/pour-les-journalistes/communiqués-de-presse/cp-25112013-penurie-inscriptions.html> - lien vérifié le 7 décembre 2017. Lire aussi à ce sujet les revendications de l'UFAPEC dans son Mémoire 2014-2019 : <http://www.ufapec.be/politique-scolaire-1/memorandum-2015/memorandum-2014.html>.

<sup>18</sup> <http://www.tracelibre.be/les-lundis-de-la-mobilite-160125-le-chemin-de-lecole-quelles-solutions-pour-nos-enfants/> - lien vérifié le 4 décembre 2017.

<sup>19</sup> Lire à ce sujet LONTIE, Michaël, *Sécurité routière et prise de risque à l'adolescence*, Analyse N°20.14, 2014 - <http://www.ufapec.be/nos-analyses/2014-securite-routiere.html> - lien vérifié le 7 décembre 2017.



kilomètre. La sédentarité touche d'abord les jeunes qui prennent ainsi, trop tôt, de mauvaises habitudes, lorsqu'ils ont été conduits, chaque jour, en voiture à l'école et déposés devant l'entrée de celle-ci »<sup>20</sup>. Cet enjeu de santé publique est particulièrement important aujourd'hui, car la sédentarité, le surpoids, voire l'obésité infantile, et les maladies qui en découlent, sont en hausse. Dans de très nombreux cas, le partenariat école-familles est nécessaire pour sensibiliser et éduquer aux vertus de la marche à pied.

## Initiatives de parents, d'associations de parents, et d'écoles

Avec le soutien de l'école, certains parents organisent des marches Adeps<sup>21</sup> pour inciter les enfants et leurs parents à se déplacer davantage à pied. D'autres aménagent les sentiers et chemins menant aux écoles. Le projet « Chemins au Naturel »<sup>22</sup>, par exemple, permet aux enfants, accompagnés des professeurs et parfois des parents, de s'investir en faveur de la nature qui les entoure en aménageant et en adoptant un sentier. Ils comprennent ainsi les enjeux de son maintien, sont attentifs à l'importance de la biodiversité.

D'autres encore pratiquent le « Pédibus »<sup>23</sup>. Souvent, à l'initiative d'associations de parents, certains parents se proposent d'accompagner les élèves pour se rendre à l'école. « Les autobus pédestres - ou pédibus - sont un mode de ramassage scolaire. L'enfant attend à un arrêt qu'un groupe de marcheurs en herbe et de parents accompagnateurs volontaires viennent le chercher pour partir à l'école... du bon pied ! Les enfants peuvent redécouvrir les saisons, dialoguer avec leurs camarades, être séduits par la nature et même interpellés par les aménagements de leur environnement. Le pédibus c'est aussi améliorer la sécurité des enfants aux abords des écoles. Moins il y aura de voitures et moins il y aura de risques d'accidents... Educatifs, ils apprennent à traverser une rue, à appréhender les situations dangereuses, en bref, à devenir autonomes »<sup>24</sup>.

Des associations comme GoodPlanet<sup>25</sup>, partenaire de l'UFAPEC, proposent également des ateliers gratuits où les élèves apprennent à explorer la ville à pied en toute sécurité (ex : « Brevet du piéton » et « A petits pas dans notre quartier »)<sup>26</sup>.

## Autonomie du jeune et socialisation

Certains parents sont encore fort inquiets de laisser leur enfant seul dans la rue, sur les routes, dans certains villages, certaines villes et aussi dans les endroits « mal fréquentés »

---

<sup>20</sup> La CeMathèque n°39, juillet 2014, « La marche, au cœur de la mobilité », <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%c3%a8que/cematheque39.pdf> - lien vérifié le 4 décembre 2017.

<sup>21</sup> <http://www.sport-adepts.be/index.php?id=5945> - lien vérifié le 12 décembre 2017.

<sup>22</sup> <http://www.sentiers.be/agir-pres-de-chez-soi/chemins-au-naturel/> - lien vérifié le 7 décembre 2017.

<sup>23</sup> Certaines régions rurales développent des projets complémentaires aux transports en commun, dont des Pédibus - [www.entre-sambre-et-meuse.be/le-projet-mobil-actifs-en-bref?lang=fr](http://www.entre-sambre-et-meuse.be/le-projet-mobil-actifs-en-bref?lang=fr). - lien vérifié le 12 décembre 2017.

<sup>24</sup> <http://www.tousapied.org/le-pedibus/> - lien vérifié le 7 décembre 2017.

<sup>25</sup> <http://www.goodplanet.be/fr/index.php> - lien vérifié le 1<sup>er</sup> décembre 2017.

<sup>26</sup> [http://www.goodplanet.be/nieuwsbrief/2017/fr/04\\_FR-GoodPlanetNews-mobilite.html](http://www.goodplanet.be/nieuwsbrief/2017/fr/04_FR-GoodPlanetNews-mobilite.html) - lien vérifié le 10 décembre 2017.

---



ou « trop isolés » et ce, même en secondaire. Une voiture qui les renverserait, un kidnapping, un pédophile qui passerait par là, du racket... Notre société n'est-elle pas encore trop imprégnée de « l'affaire Dutroux »<sup>27</sup> et de la « Marche blanche »<sup>28</sup> qui a eu lieu en 1996. En sommes-nous sortis indemnes ? Les cas de harcèlement et de racket aux abords des écoles, relatés abondamment par la presse et les réseaux sociaux, inquiètent également les parents. Mais le plus inquiétant ne serait-ce pas la dilution du lien social qui rend des jeunes, mais d'abord des adultes, indifférents à ces scènes au point de ne plus intervenir ?

Et pourtant, laisser l'enfant circuler seul ou en groupe est un apprentissage qui rentre dans une mission d'autonomisation et de socialisation du jeune !

## Conclusion

La marche a un impact sociologique certain. « *Son impact sociologique s'appuie sur des relations de proximité-promiscuité, de liberté et d'autonomie, de partage de l'espace* »<sup>29</sup>.

Pierre Vanderstraeten<sup>30</sup> rappelle « *toute la richesse de ce concept, l'engagement multisensoriel du piéton dans l'espace, la proximité qui s'établit entre des individus qui ne se connaissent pas et cette sorte de réserve sociale qui en découle, la diversité sociale et culturelle des personnes qui se côtoient, enfin l'hospitalité de la ville. L'espace public est aussi un lieu d'apprentissage des comportements sociaux pour les enfants* »<sup>31</sup>.

L'UFAPEC est convaincue que, sur la question de la mobilité et des déplacements domicile-école, le partenariat familles-écoles est encore une fois un prérequis indispensable. Nous avons vu dans cette analyse qu'il y a moyen de réaliser un grand nombre d'activités sur ce sujet et de mobiliser les différents acteurs de l'école, mais aussi les citoyens dans leur ensemble. Se sentir en sécurité dans la rue n'est-ce pas d'abord se sentir entourés d'adultes référents et responsables en cas de problème quel qu'il soit ?

Ensemble, école et familles, pourront trouver des pistes concrètes, de vraies alternatives pour changer leur manière de se déplacer. A cela s'ajoute une éducation et une sensibilisation au respect de l'autre, du piéton, de l'usager de la route, du chemin emprunté, de notre propre santé et de notre bel environnement qui doit se faire le plus tôt possible, dès la maternelle.

« *Eduquer, sensibiliser, informer, expliquer, impliquer, etc., constituent un préalable indispensable à toute modification des habitudes de déplacement. De nombreuses initiatives existent à cet égard. Elles portent sur une approche globale de la problématique des déplacements des jeunes, ou bien visent un mode de transport en particulier. Certaines nécessitent des actions ponctuelles, d'autres s'inscrivent dans la durée, et mieux encore, deviennent pérennes. Elles se développent le plus souvent via le canal scolaire* »<sup>32</sup>.

---

<sup>27</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Affaire\\_Dutroux](https://fr.wikipedia.org/wiki/Affaire_Dutroux) - lien vérifié le 10 décembre 2017.

<sup>28</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Marche\\_blanche](https://fr.wikipedia.org/wiki/Marche_blanche) - lien vérifié le 10 décembre 2017.

<sup>29</sup> La CeMathèque n°39, op cit.

<sup>30</sup> Urbaniste et professeur à l'UCL (Université Catholique de Louvain).

<sup>31</sup> La CeMathèque n°39, op cit.

<sup>32</sup> La CeMathèque n°31, op cit.