



# LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-ÉCOLE SECONDAIRE EN WALLONIE

ENQUÊTE AUPRÈS DE PLUS DE 1000 FAMILLES

## Introduction

Cette étude consacrée à la mobilité des élèves de l'enseignement secondaire en Wallonie est effectuée par la Ligue des familles à la demande du Service public de Wallonie (SPW) Mobilité Infrastructures.

Le SPW Mobilité Infrastructures a constaté les impacts importants de la crise Covid-19 sur la mobilité, notamment une diminution de la fréquentation des transports en commun (-40% en 2020) et une pression sur les services aux heures de pointe scolaires, nécessitant le renfort d'autocars. Il a dès lors souhaité mesurer l'impact de la crise sanitaire sur les modes de déplacements des élèves de l'enseignement secondaire et connaître leur perception des éventuels aménagements ou mesures d'accompagnement mis en place aux abords des écoles dans ce contexte.

La Ligue des familles a ainsi mené une enquête auprès de 1077 familles wallonnes ayant au moins un enfant fréquentant l'enseignement secondaire. Avant même d'en venir à l'impact de la crise du Covid-19, cette étude est l'occasion de brosser le tableau de la mobilité des élèves et de leurs familles, mettant en avant leurs préoccupations et les contraintes personnelles et familiales des adolescents en la matière – un sujet qui reste peu investigué et abordé dans le débat public.

La Wallonie compte près de 750 000 enfants et jeunes de moins de 18 ans<sup>1</sup> – ils représentent 20% de sa population. On comprend aisément que ces centaines de milliers de déplacements biquotidiens entre domicile et école constituent un élément crucial à examiner et à prendre en compte dans le cadre de la politique de mobilité de la Région, dont le gouvernement entend « *tout mettre en œuvre pour développer les alternatives à la voiture individuelle dans les déplacements* » et « *augmenter la part modale de la marche au minimum de 3 à 5%, celle du vélo de 1 à 5%, celle des transports en commun de 13 à 25%* ». <sup>2</sup>

Quels sont, pour les jeunes et leurs familles, les déterminants du choix d'un mode de transport pour aller à l'école ? Quels sont les choix posés selon les situations géographiques (milieu rural ou urbain, distance entre domicile et école), familiales (familles monoparentales, recomposées ou non), l'âge et le genre des enfants ? Quelle sont les appréciations des jeunes et de leurs parents quant aux modes de transports utilisés ? La situation sanitaire a-t-elle fait évoluer leurs comportements en la matière ainsi que les aménagements mis en place aux abords des écoles ? Sont-ils prêts à recourir davantage à des moyens de déplacements actifs (marche, vélo) et/ou plus écologiques, et en capacité de le faire ? A quelles conditions ? Cette enquête a pour but de répondre à ces questions.

---

<sup>1</sup> 746 580 selon les données Statbel au 1<sup>er</sup> janvier 2021

<sup>2</sup> Déclaration de politique régionale 2019-2024, p. 65 : [https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration\\_politique\\_regionale\\_2019-2024.pdf](https://www.wallonie.be/sites/default/files/2019-09/declaration_politique_regionale_2019-2024.pdf)

## Chiffres-clés

- **7 jeunes sur 10** se déplaceraient **davantage en transports en commun** si les conditions étaient améliorées (en premier lieu, une amélioration de la fréquence).
- **2 jeunes sur 10** se déplaceraient **davantage à vélo** si les conditions étaient améliorées (en premier lieu, l'augmentation et la sécurisation des pistes cyclables) ; les autres estiment majoritairement que l'école se situe trop loin.
- **1 jeune sur 10** se déplacerait **davantage à pied** si les conditions étaient améliorées (en premier lieu, la sécurité aux passages pour piétons) ; les autres estiment majoritairement que l'école se situe trop loin.
- 6% des jeunes ont changé de moyen de transport en raison du Covid.
- **8 jeunes sur 10** prennent au moins une fois par semaine les **transports en commun** pour aller à l'école.
- Moins d'**1 jeune sur 2** va à l'école en **voiture** au moins une fois par semaine.
- **3 jeunes sur 10** vont à l'école **à pied** au moins une fois par semaine (mais 9 sur 10 quand ils habitent à moins d'1 km de l'école et 6 sur 10 à moins de 5 km).
- Moins d'**1 jeune sur 20** va à l'école **à vélo** au moins une fois par semaine.
- Les jeunes recourent aux **transports en commun parce qu'ils n'ont pas d'autre solution** (54%), que ça leur permet d'être autonomes (40%) et parce qu'ils les trouvent plus pratiques (28%).
- Les jeunes se déplacent **en voiture parce que c'est plus rapide** (40%), parce qu'il n'y a pas d'autre possibilité (35%) et parce que cela permet de combiner avec d'autres déplacements (24%).
- Les jeunes se déplacent **à vélo parce que c'est plus rapide** (63%), ça leur permet d'être autonomes (63%) et par conviction écologiste (47%).

## Table des matières

<b>Introduction .....</b>	<b>2</b>
<b>Chiffres-clés .....</b>	<b>3</b>
<b>Table des matières .....</b>	<b>4</b>
<b>Méthodologie.....</b>	<b>5</b>
<b>Profil des répondants.....</b>	<b>6</b>
<b>La distance domicile-école, un facteur déterminant .....</b>	<b>8</b>
<b>Le bus et la voiture, moyens de transports les plus utilisés.....</b>	<b>12</b>
<b>Peu de changements de comportements de mobilité par rapport à l'avant-Covid.....</b>	<b>17</b>
<b>La voiture, nécessaire pour certaines familles.....</b>	<b>19</b>
<b>Les transports en commun beaucoup utilisés, mais souvent par défaut .....</b>	<b>21</b>
<b>Le transport scolaire, peu utilisé mais indispensable.....</b>	<b>24</b>
<b>La petite reine ne règne pas.....</b>	<b>26</b>
<b>La marche, un mode de déplacement couru pour les petites distances.....</b>	<b>28</b>
<b>Les aménagements aux abords des écoles, encore assez limités</b>	<b>31</b>
<b>Les familles prêtes à faire évoluer leurs habitudes de transport vers l'école quand c'est possible .....</b>	<b>35</b>
<b>Commentaires libres des familles : nombreuses attentes concernant les bus.....</b>	<b>45</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>47</b>

## Méthodologie

Cette enquête réalisée à la demande du Service public de Wallonie Mobilité Infrastructures a été menée, en ligne, du 24 novembre au 19 décembre 2021, auprès des parents d'élèves habitant la Wallonie et fréquentant l'enseignement secondaire.

Au total, 1784 familles ont répondu à l'enquête. Parmi elles, 1077 vivaient effectivement en Wallonie et avaient au moins un enfant fréquentant l'enseignement secondaire. Ces 1077 répondants constituent notre échantillon final. Afin qu'il soit le plus représentatif possible de la population visée, la Ligue des familles a opéré un redressement des données selon les provinces où vivent les répondants pour correspondre à la répartition de la population wallonne par province d'après les chiffres 2020 de Statbel<sup>3</sup>.

Les parents étaient encouragés à répondre à ce questionnaire avec leurs enfants. La Ligue des familles a diffusé cette enquête via les réseaux sociaux et ses propres canaux de communication et a pu compter sur le relai de plusieurs organisations dont la Fédération des associations de parents d'élèves de l'enseignement officiel<sup>4</sup>, le Collectif des familles monoparentales, le GRACQ, Pro Vélo Namur et Gembloux, navetteurs.be, les TEC, Tous à pied<sup>5</sup>...

Cette enquête n'a pu être réalisée qu'en ligne, ce qui crée un biais en excluant *de facto* les personnes analphabètes, souffrant de la fracture numérique... D'autre part, comme tout sondage de ce type, elle souffre d'un biais d'auto sélection puisque ce sont les individus qui choisissent eux-mêmes de répondre ou non à l'enquête. Nous passons donc à côté d'une série de personnes, avec des profils différents, qui auraient peut-être eu d'autres réponses à donner, mais qui n'étaient pas intéressées par le sujet ou manquaient de temps pour y répondre<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> STABEL, 2021. « Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, la population légale belge comptait 11.521.238 habitants ». 16 juin 2021. Disponible à l'adresse : <https://statbel.fgov.be/fr/themes/population/structure-de-la-population>

<sup>4</sup> L'Union francophone des associations de parents de l'enseignement catholique avait également accepté de diffuser le questionnaire mais ne pouvait pas le faire dans les délais impartis.

<sup>5</sup> Les organisations du secteur automobile n'ont pas donné suite à notre demande.

<sup>6</sup> D. Fripiat et N. Marquis, 2010. « Les enquêtes par Internet en sciences sociales : un état des lieux ». Population, 2010/2, vol. 65. Disponible à l'adresse : <https://www.cairn.info/revue-population-2010-2-page-309.htm>

## Profil des répondants

### Situation familiale, genre, âge des enfants et handicap

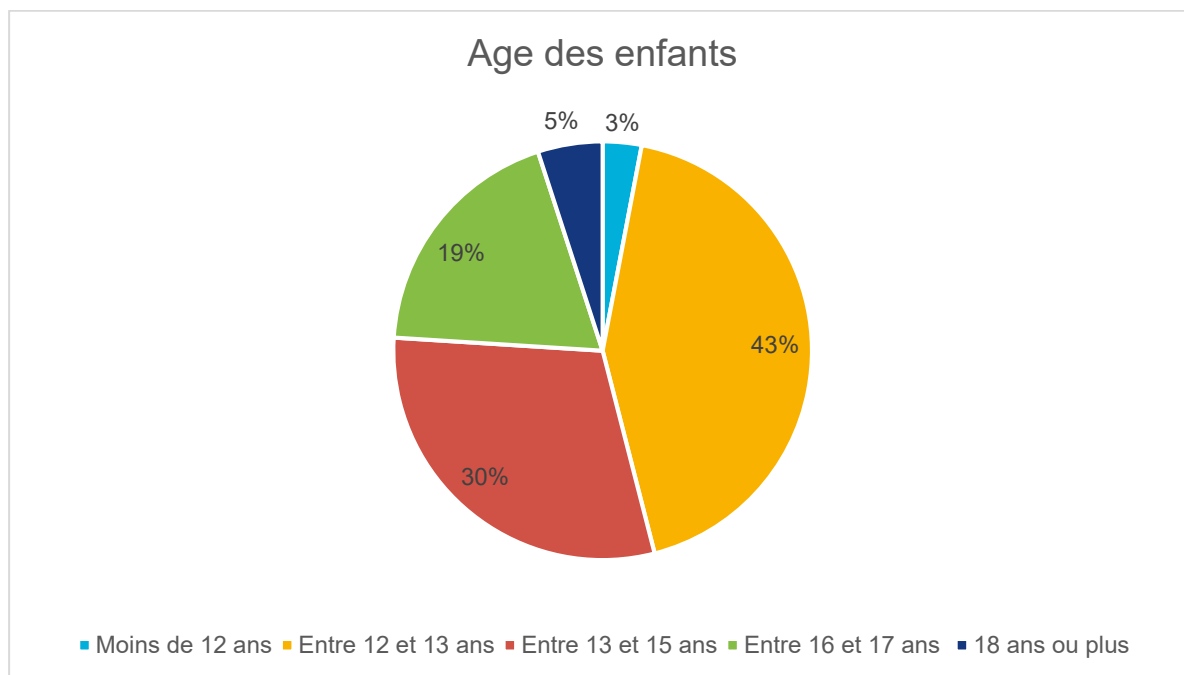
83% des parents de notre échantillon sont des femmes et 17% des hommes. Les personnes ne se reconnaissant dans aucun de ces deux genres sont moins de 1%. Cette surreprésentation des femmes parmi les répondants se retrouve dans toutes nos enquêtes relatives à la vie de famille.

L'équilibre des genres est toutefois assuré pour les premiers concernés par les questions abordées : les enfants. Afin de limiter la longueur du questionnaire, nous avons demandé aux parents de répondre pour un seul enfant, le plus jeune fréquentant l'enseignement secondaire : 50% de ces enfants sont des garçons, 50% des filles et moins d'1% ne se reconnaissent pas dans ces deux genres.

Parmi les parents, 60% vivent en couple avec le père ou la mère de leur(s) enfant(s), 26% sont à la tête d'une famille monoparentale et 13% vivent en familles recomposées dont les enfants ou ceux du conjoint sont issus d'une précédente union.

19% des familles de notre échantillon comptent un enfant, 43% deux enfants et 38% sont des familles nombreuses de trois enfants ou plus.

Les enfants les plus jeunes suivant l'enseignement secondaire sont répartis selon l'âge comme ce qui suit :



Les parents sont 2,3% à déclarer que leur enfant le plus jeune fréquentant l'enseignement secondaire éprouve des difficultés provisoires ou permanentes à se déplacer (handicap).

### Lieu d'habitation et école

Afin d'accroître la représentativité de l'échantillon, nous avons redressé les résultats en ce qui concerne la répartition géographique selon les provinces, sur base de la répartition de la population wallonne par province selon Statbel. 11% vivent en Brabant wallon, 37% dans le Hainaut, 30% à Liège, 8% dans le Luxembourg et 14% à Namur.

25% des familles ont déclaré vivre en zone urbaine, 29% en zone semi-urbaine et 46% en zone rurale. La majorité des familles luxembourgeoises, namuroises et liégeoises estiment vivre en zone rurale (respectivement 78%,

56% et 51%), contre un tiers des familles brabançonnnes et hennuyères (37 et 34%). Les parents hennuyers sont les plus nombreux à vivre en ville – un peu plus d'un tiers d'entre eux indiquent résider en milieu urbain (35%), contre à peine 2% des parents luxembourgeois et environ un cinquième de ceux des autres provinces (20% en Brabant wallon, 22% à Liège, 21% à Namur). Enfin, les familles brabançonnnes sont nombreuses (43%) à vivre en milieu semi-urbain, comme 31% des Hennuyers, 27% des Liégeois, 22% des Namurois et 20% des Luxembourgeois.

Parmi les jeunes de notre échantillon, 99,5% fréquentent un établissement secondaire situé en Wallonie, 0,2% un établissement en Flandre et 0,2% à Bruxelles. 4% fréquentent l'enseignement spécialisé.

## **Situation professionnelle et revenus**

Les parents de notre échantillon sont 76% à travailler, 3% sont étudiants ou en formation en horaire de jour, 13% ne travaillent pas pour le moment et 8% ont répondu « autre ».

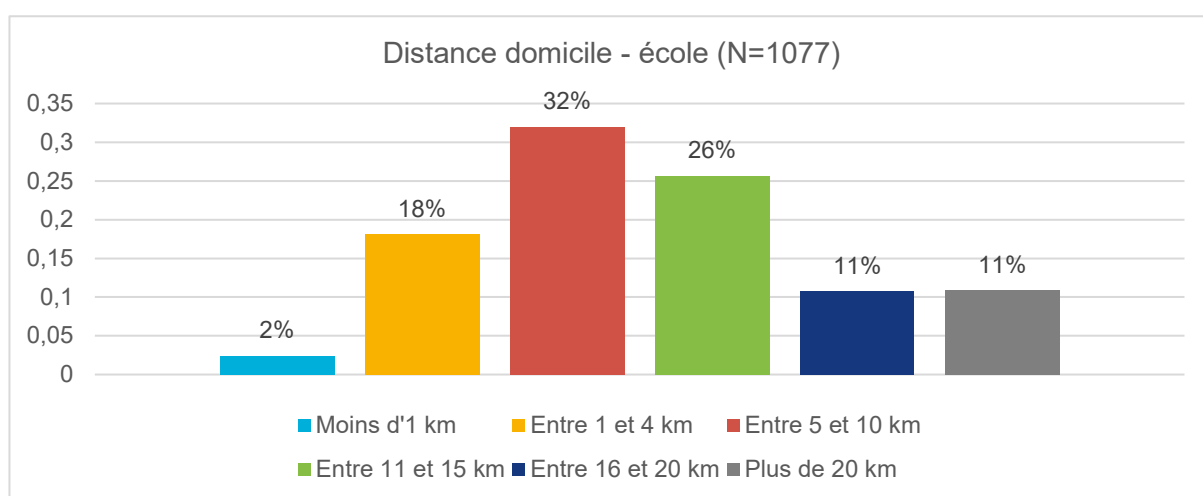
Parmi les parents qui travaillent, 64% travaillent à temps plein, 26% travaillent plus d'un mi-temps mais moins d'un temps plein, 7% travaillent à mi-temps, moins d'1% travaillent moins d'un mi-temps et 1% selon un régime variable.

En ce qui concerne les revenus (revenus nets du travail et/ou allocations sociales ainsi que l'éventuelle pension alimentaire), 23% de notre échantillon gagne moins de 2000 euros par mois en moyenne. 50% gagnent entre 2000 et 5000 euros par mois, 11% plus de 5000 euros et 16% des parents n'ont pas souhaité répondre ou ne savaient pas.

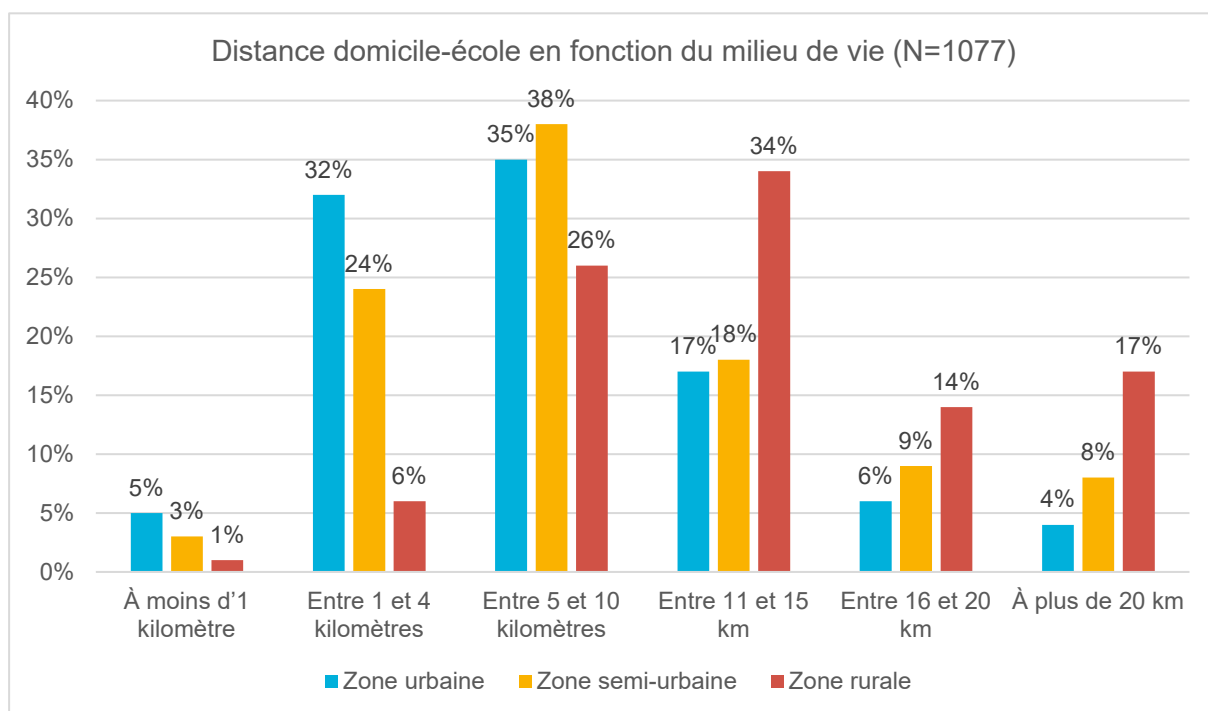
## La distance domicile-école, un facteur déterminant

### 1 élève sur 5 habite à moins de 5 km de l'école et 1 sur 5 à plus de 15 km

Une majorité d'élèves wallons fréquentent une école secondaire située à moins de 10 km de leur domicile (52%). Dans 1 cas sur 5 (20%), l'établissement se trouve à moins de 5 km. Pour 1 enfant sur 5 également (22%), cette distance est supérieure à 15 km.



Derrière ces moyennes se cachent de grandes disparités. En fonction du milieu de vie d'abord : les familles vivant en milieu urbain ont une distance plus faible à parcourir que les familles en milieu semi-urbain ou rural.





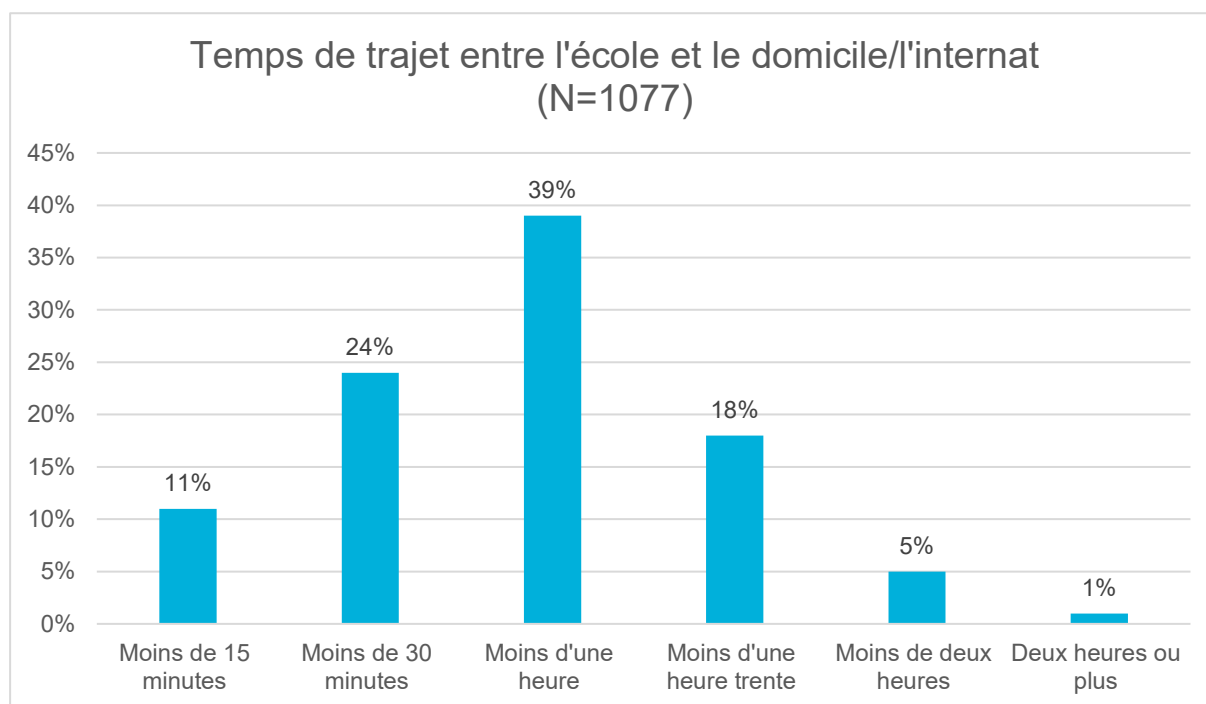
De même, la situation familiale influe aussi sur cette distance. Ainsi, parmi les personnes qui vivent en famille recomposée avec leurs enfants et/ou ceux de leur conjoint issus d'une précédente union, 19% effectuent un trajet de plus de 20 km contre 9% des enfants dont les parents vivent en couple avec l'autre parent ou seuls.

Les revenus du ménage semblent également être un facteur influant sur la distance domicile-école. Parmi les ménages avec un revenu mensuel de moins de 2000 euros, 13% ont un trajet de plus de 20 km et 22% ont un trajet de moins de 5 km. En comparaison, pour les ménages avec un revenu de plus de 5000 euros par mois, ces proportions sont de 5% et de 30%. Ainsi, la distance de trajet diminue au fur et à mesure que les revenus augmentent.

## 1 élève sur 4 met plus d'une heure pour se rendre à l'école

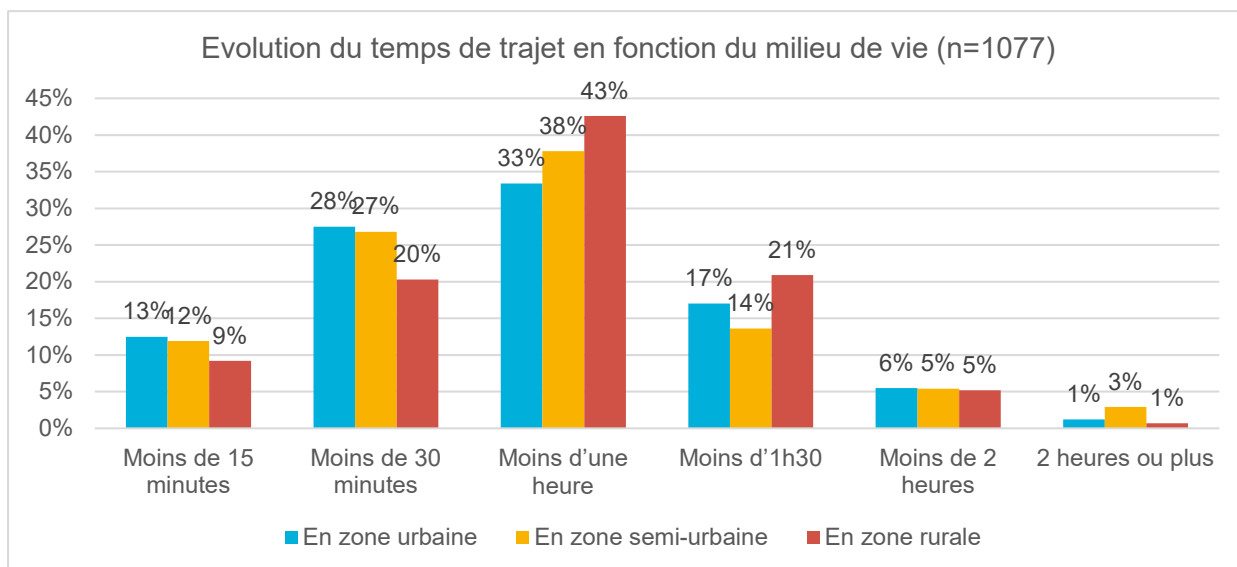
Nous examinons ici le temps de trajet pour se rendre à l'école – temps à multiplier par deux pour connaître le temps que ces élèves consacrent à leurs déplacements chaque jour.

11% des élèves de notre échantillon en ont pour moins de 15 minutes de transport entre chez eux et l'école, 24% entre 15 et 30 minutes, 39% entre 30 minutes et une heure, 18% entre une heure et une heure trente, 5% entre une heure trente et deux heures et 1% tout de même deux heures ou plus. La proportion de jeunes effectuant un long trajet est donc importante puisque 1 jeune sur 4 (24%) met plus d'une heure pour se rendre à l'école (soit minimum deux heures de trajet aller-retour).



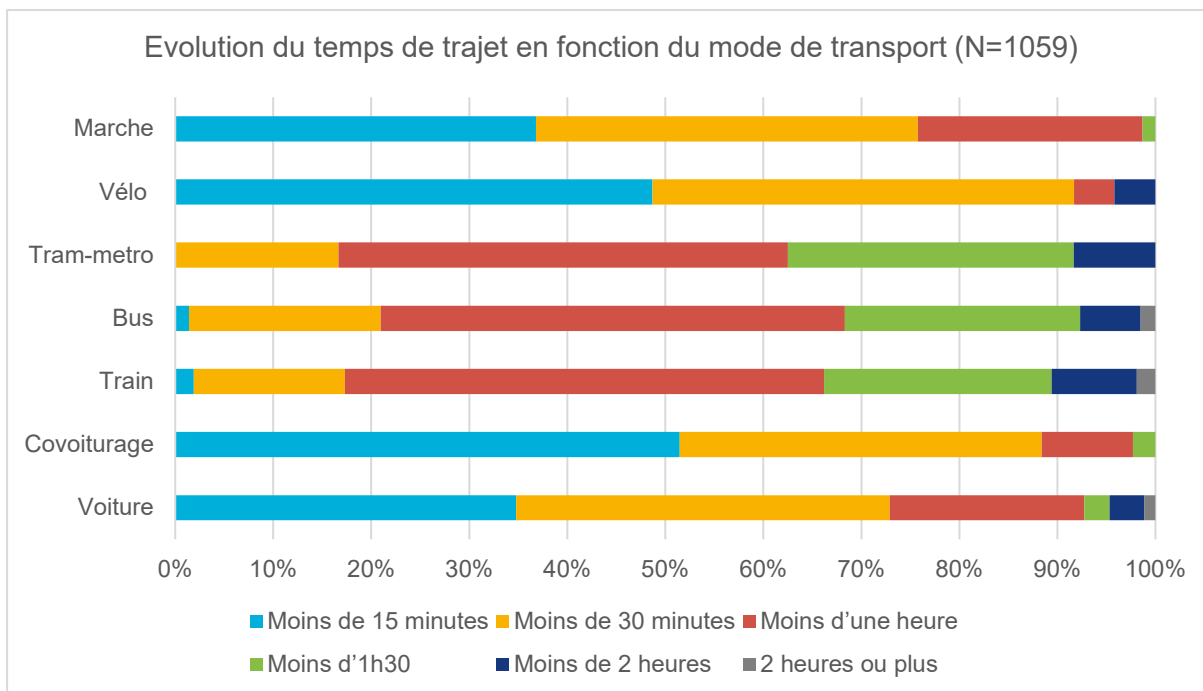
Il semble que le revenu influence également le temps de trajet, comme pour la distance : au plus les revenus du ménage augmentent, au plus court est le trajet de l'enfant pour se rendre à l'école.

Enfin, on peut voir une évolution du temps de trajet de l'enfant en fonction du milieu dans lequel vit la famille. De manière générale, les trajets sont plus courts pour les habitants des zones urbaines et plus longs pour les habitants des zones rurales : 41% des enfants vivant en zone urbaine effectuent ce trajet en moins de 30 minutes contre 40% des enfants vivant en zone semi-urbaine et 30% des enfants en zone rurale. Cependant, l'impact est ici plus faible que celui observé sur les distances à parcourir.



## Près d'1 jeune sur 3 qui prend le bus y passe plus d'1h par trajet

On peut observer deux profils types différents dans les moyens de transport utilisés. D'un côté, la marche, le vélo et la voiture pour lesquels les trajets sont en large majorité inférieurs à 30 minutes. De l'autre, les transports en commun (bus, tram-métro et train) pour lesquels les trajets sont pour 80% en moyenne supérieurs aux 30 minutes. Dans le schéma ci-dessous, nous examinons les temps de trajet selon les moyens de transports les plus utilisés par les élèves.



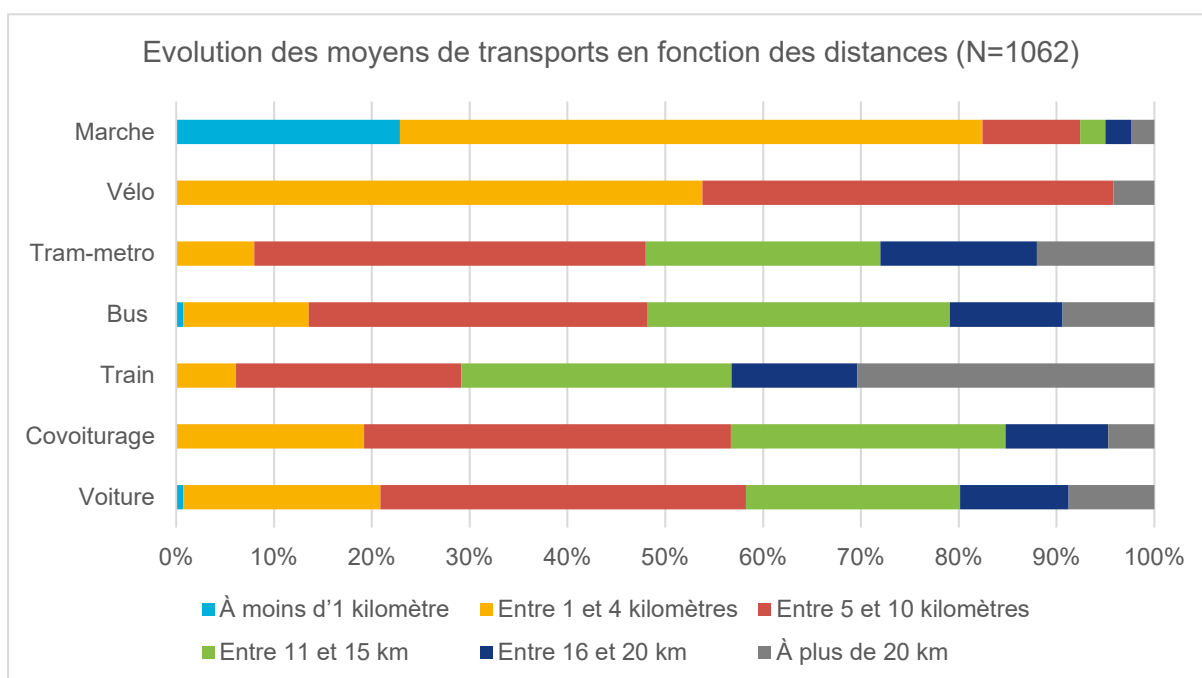
Les moyens de transports choisis sont très fortement liés à la distance entre l'école et le domicile. On remarque ainsi que la marche est privilégiée pour des trajets courts (80% des trajets effectués à pied font moins de 5 km)

Les déplacements domicile-école secondaire en Wallonie  
Enquête auprès de plus de 1000 familles

de même que le vélo (50% des trajets font moins de 5 km, 95% font moins de 11 km). Le vélo est donc, comparativement à la marche – et sans surprise – un moyen de transport relativement rapide.

Concernant la voiture, on observe que celle-ci permet de réaliser des trajets rapidement pour un profil de distance relativement comparable à celui du bus ou du tram. La distance n'est donc pas la seule explication à la courte durée des trajets en voiture et la longueur des trajets en transports en commun. Intrinsèquement, il est moins rapide de faire usage des transports en commun.

Le train est à mettre à part de cette comparaison. Ce moyen de transport est utilisé pour réaliser des trajets à plus grande distance en moyenne (70% des trajets effectués en train font plus de 10 km, plus de 40% font plus de 15 km). Pourtant, malgré ces distances plus importantes, le profil de durée des trajets en train ne diffère pas de celui des trajets en bus.

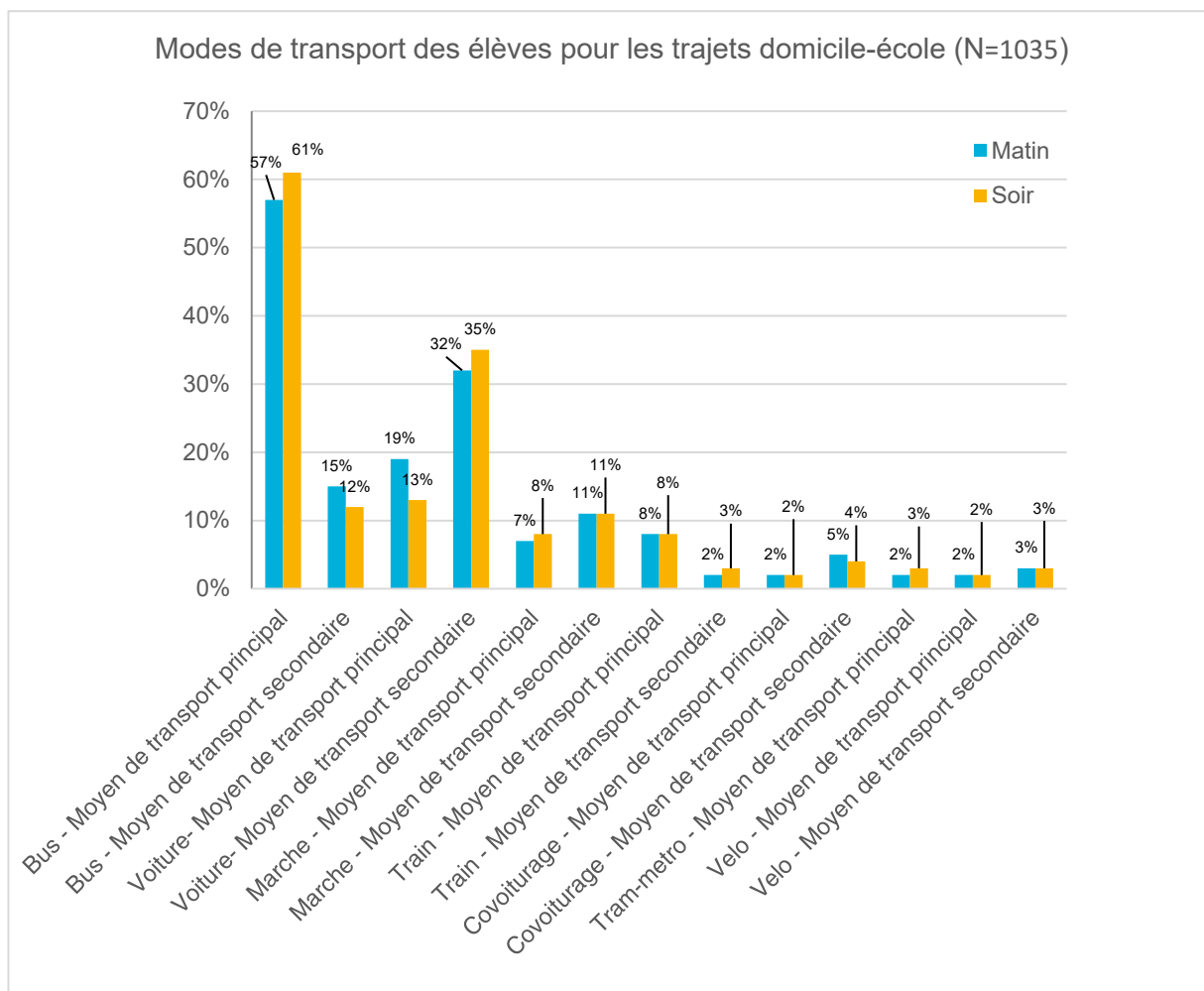


# Le bus et la voiture, moyens de transports les plus utilisés

## Les transports en commun, premier mode de déplacement des adolescents

Lorsqu'on observe les moyens de transport utilisés pour réaliser les trajets domicile-école, le bus et la voiture sont clairement les moyens de transport les plus utilisés par les familles. À ce sujet, il est intéressant de noter que la voiture fait davantage office de mode de transport subsidiaire (32% le matin contre 19% le matin comme moyen principal), particulièrement pour les trajets du retour de l'école (35% contre 13%). À l'inverse, ces résultats montrent que les parents ont davantage tendance à conduire leurs enfants à l'école en voiture sans pour autant venir les rechercher le soir avec ce même moyen de transport. La marche reste également un moyen de transport utilisé comme deuxième solution pour un certain nombre de familles.

Il est à noter que le mode de diffusion du questionnaire, relayé notamment par des associations de cyclistes et par une société de transports en commun tandis que les organisations du secteur automobile n'ont pas donné suite, a pu donner des résultats biaisés en faveur de ces moyens de transport sur ce point. La suite de cette étude nous permettra toutefois de mieux comprendre les facteurs déterminant le choix de ces modes de déplacement.

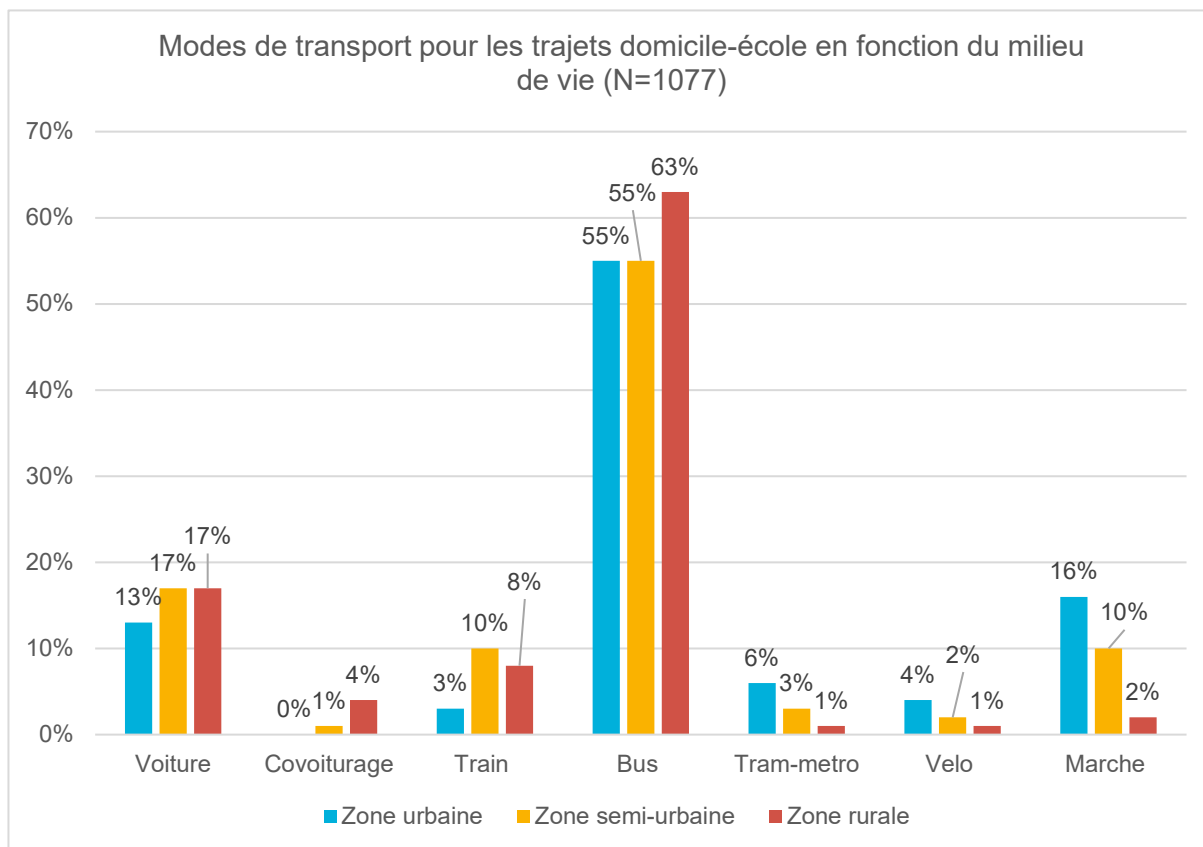


Les déplacements domicile-école secondaire en Wallonie  
Enquête auprès de plus de 1000 familles

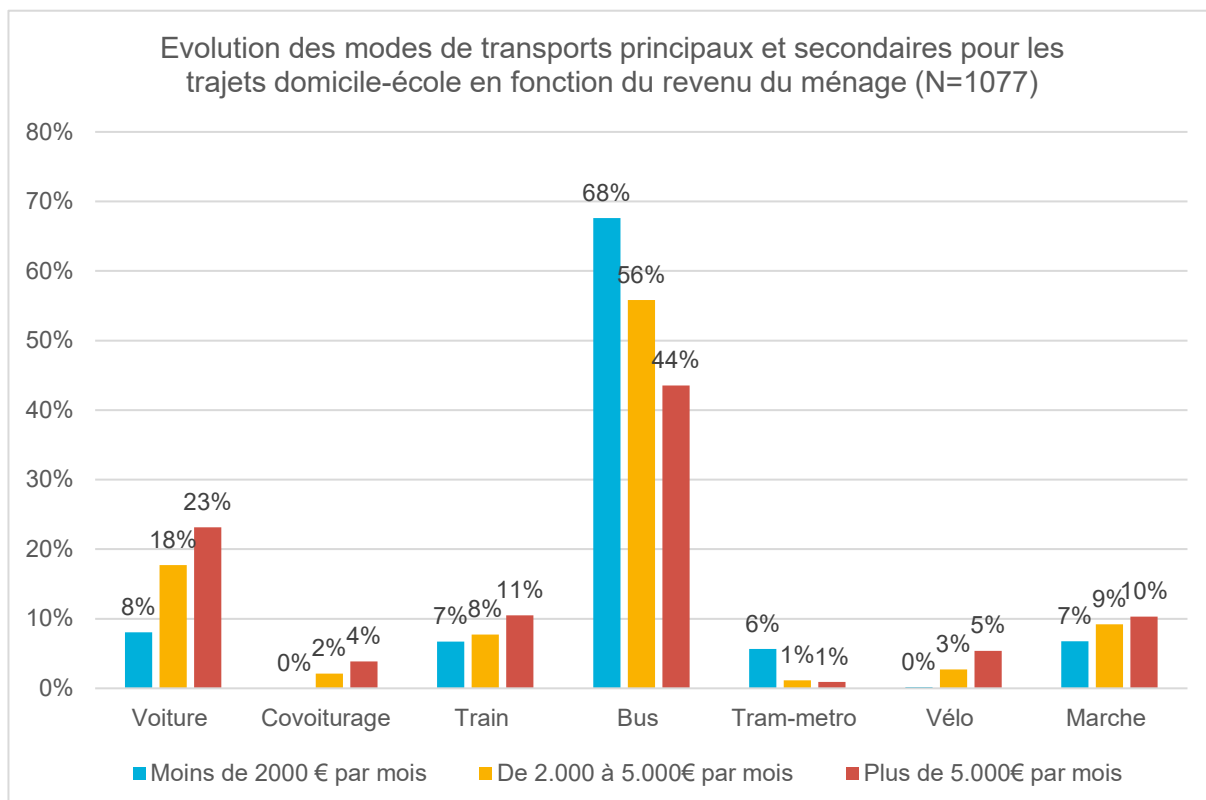
Dans le graphique ci-dessus, pour une question de lecture, nous n'avons pas repris les résultats concernant les utilisateurs de vélomoteur, trottinette et de skate/roller parce que leurs pourcentages respectifs oscillaient entre 0 et 0,5%. Nous n'avons également pas représenté les utilisateurs du transport scolaire ordinaire et du transport scolaire spécialisé ainsi que ceux qui avaient sélectionné un autre moyen de transport, car leurs pourcentages variaient entre 0 et 1%. Nous aborderons toutefois ces moyens de transports plus en détails plus loin dans cette étude.

Les choix de moyens de transport sont variables en fonction du milieu de vie. On peut ainsi voir que l'utilisation de la voiture (individuelle ou co-voiturage) est renforcée par le fait d'habiter dans une zone semi-rurale ou rurale. En revanche, la marche, le vélo, le tram-métro sont davantage utilisés par des familles qui vivent en ville. Le train est très peu utilisé par les citadins et le bus fortement utilisé en zone rurale. On peut ajouter à cette observation que la part des familles monoparentales ayant recours à la voiture est deux fois plus faible que la part de famille vivant en couple avec l'autre parent de l'enfant.

Nous reprenons dans le graphique ci-dessous uniquement les moyens de transport sélectionnés comme « principaux » sur le chemin domicile-école par les familles :

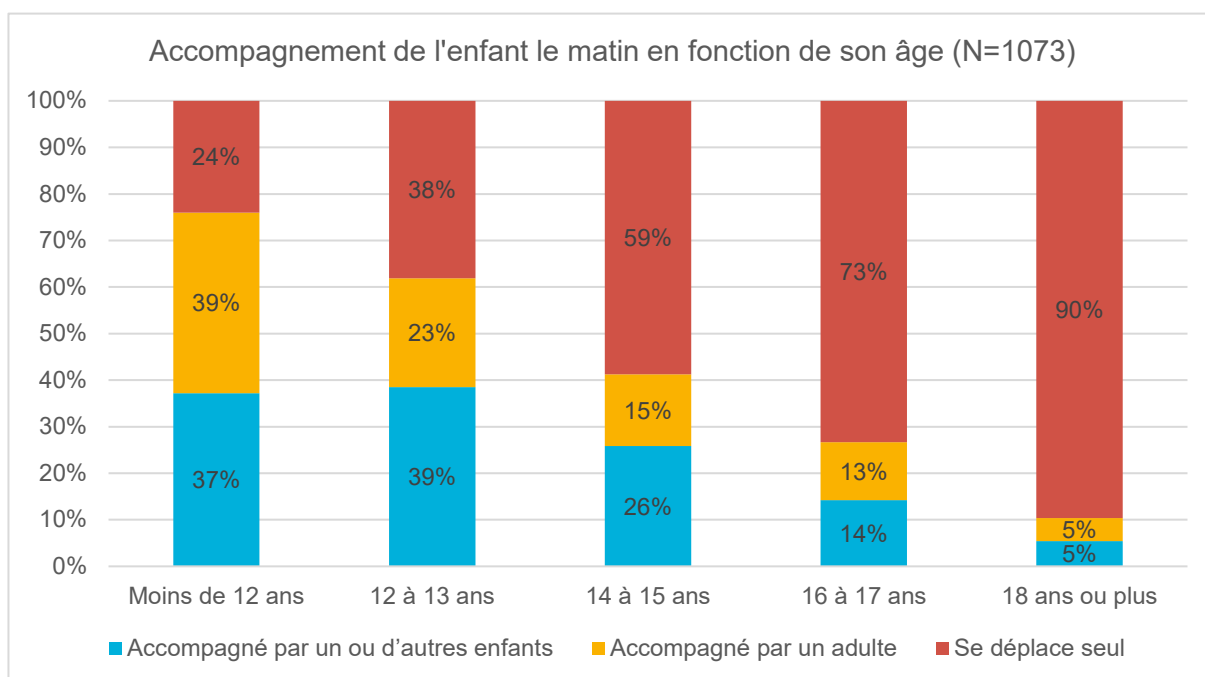


On peut également remarquer une forte influence du revenu sur les moyens de transport utilisés. Ainsi l'utilisation de la voiture, du vélo et de la marche augmente en fonction du revenu. À l'inverse, au plus le revenu augmente, au moins l'utilisation du bus et des trams-métros sera importante. En ce qui concerne le recours des jeunes issus de ménages plus aisés au vélo et à la marche, il est probable qu'un haut revenu permette de choisir un logement situé plus proche des écoles et donc que l'enfant ait un trajet court et facilement réalisable à pied ou à vélo.



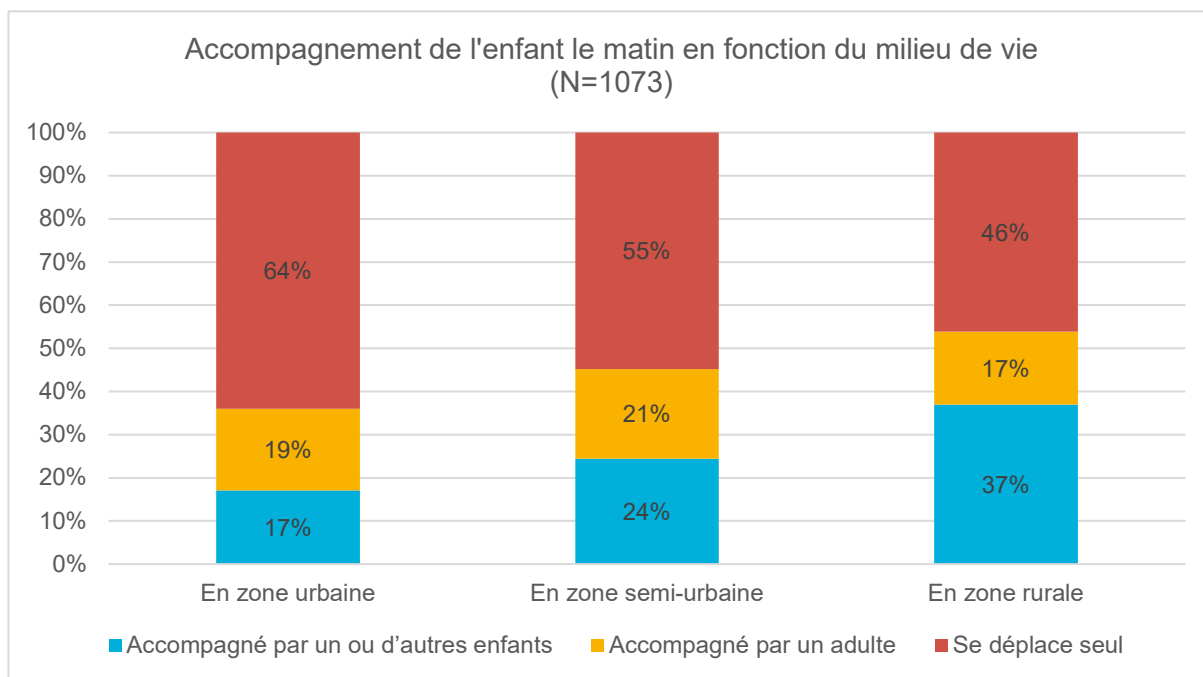
## 1 adolescent sur 2 se rend seul à l'école

53% des enfants se rendent seuls à l'école le matin, 28% sont accompagnés par d'autres enfants et 19% sont accompagnés par un adulte. Cette situation est évidemment fonction de l'âge des enfants : au plus les enfants sont âgés, au plus ils deviennent autonomes dans leurs déplacements.

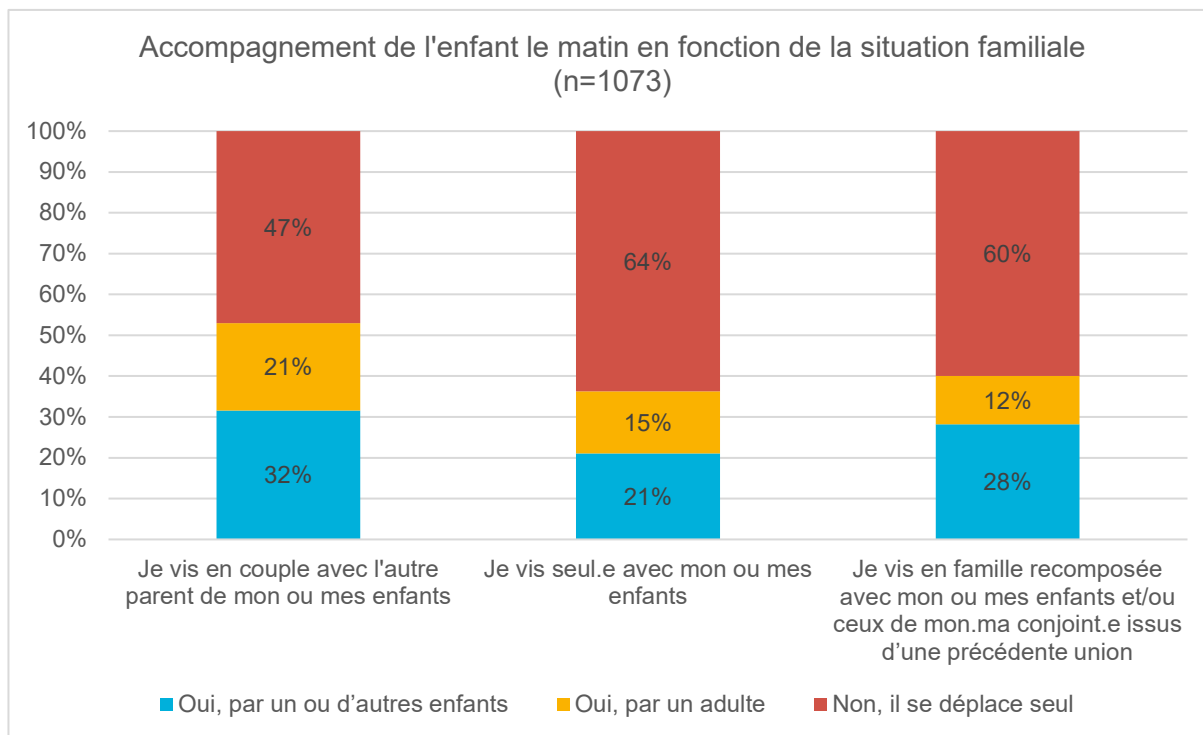


Si l'on regarde l'accompagnement des jeunes en fonction du milieu de vie, il apparaît deux tendances. Premièrement, il semble qu'au plus le milieu de vie est urbain, dense, au plus les enfants sont amenés à se

déplacer seuls. Cela s'explique évidemment par une proximité plus importante avec les écoles en ville qu'à la campagne. Deuxièmement, on remarque que si l'accompagnement par un adulte reste relativement stable en fonction du milieu, l'accompagnement par un enfant augmente au fur et à mesure que l'on sort de la ville. Une hypothèse d'explication serait que les enfants d'un même quartier ou d'un même village se retrouveraient pour prendre un transport en commun leur permettant de se rendre à proximité de leur école.



L'analyse de l'accompagnement de l'enfant permet également de mettre en lumière les difficultés de conciliation des familles monoparentales et recomposées. De fait, dans ces familles, les enfants sont proportionnellement plus nombreux à se déplacer seuls.



Si, parmi l'ensemble des élèves, 19% sont conduits par un adulte le matin, seuls 13% entreprennent le trajet du retour dans les mêmes conditions. La part des élèves qui rentrent accompagnés par d'autres enfants reste stable (30% contre 28%) tandis que la part d'élèves qui rentrent seuls augmente significativement à 57%.

## **9 jeunes sur 10 rentrent directement chez eux après l'école tous les jours**

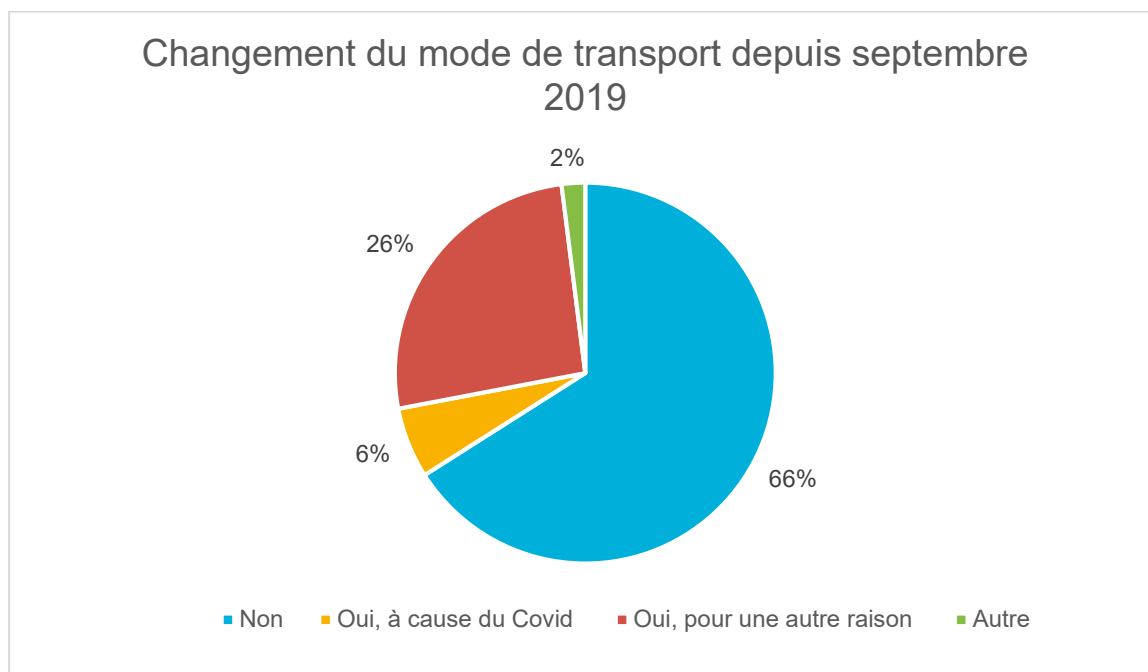
Si la plupart des jeunes rentrent en général immédiatement chez eux après les cours, 7% ne le font que 4 jours par semaine. Ainsi, ceux-ci peuvent par exemple se rendre à une activité extrascolaire ou chez leur grands-parents ou chez des amis.



## Peu de changements de comportements de mobilité par rapport à l'avant-Covid

Nous avons demandé aux familles si les jeunes avaient changé leur mode de déplacement par rapport à la rentrée scolaire de septembre 2019 (dernière rentrée avant la crise sanitaire) et si le Covid-19 avait eu une incidence sur celui-ci.

### 6% des jeunes ont changé de moyen de transport en raison de la crise Covid



66% des enfants n'ont pas changé de mode de transport entre septembre 2019 et septembre 2021. 6% ont changé à cause du Covid et 26% pour une autre raison.

### La crainte du Covid-19 dans les transports en commun n'explique que 13% des changements

Parmi les raisons invoquées par les jeunes qui ont changé de mode de déplacement entre septembre 2019 et septembre 2021, on retrouve :

- le passage de l'école primaire à l'école secondaire (51%) ;
- un autre changement d'école (22%) ;
- « d'autres raisons » (20%) : les familles y évoquent un déménagement ou encore les bus trop remplis ou peu fiables (retard fréquents, qui ne passent pas...) ainsi que les horaires de l'école qui ne sont plus adaptés au moyen de transport que l'enfant prenait en septembre 2019 ;
- la propagation du Covid dans les transports en commun (13%) ;
- un changement de la situation professionnelle des parents (13%) ;
- l'enfant qui a grandi (8%) ;

Les déplacements domicile-école secondaire en Wallonie  
Enquête auprès de plus de 1000 familles

- l'habitude de prendre la voiture (3%) ;
- la suppression/le réaménagement d'une ligne de transport en commun (3%) ;
- le fait que l'enfant se soit désormais habitué au vélo (2%).

Suite à la crise sanitaire, parmi les jeunes qui ont changé de mode de déplacement depuis deux ans, une faible part ont donc renoncé aux transports en commun parce qu'ils craignaient d'y attraper le virus (13%). D'autres, plus minoritaires encore, ont pris au fil du temps de nouvelles habitudes de déplacements, qu'il s'agisse de la voiture (3%) ou du vélo (2%).

## La voiture, nécessaire pour certaines familles

Nous venons d'examiner les moyens de transport principaux et secondaires utilisés par les élèves pour aller et revenir de l'école. Nous allons à présent nous pencher plus en détails sur chaque moyen de transport et sur les facteurs qui orientent le choix pour ce mode de déplacement des élèves qui y recourent au moins une fois par semaine. Nous commençons ici par la voiture.

### Moins de la moitié des adolescents se déplacent au moins une fois par semaine en voiture

45% des adolescents se déplacent au moins une fois par semaine en voiture pour se rendre ou revenir de l'école<sup>7</sup>.

Les familles vivant à moins d'un kilomètre de l'école sont 26% à recourir au moins une fois à la voiture par semaine. C'est aussi le cas de 46% des enfants vivant à une distance entre 1 et 4 km, 48% de ceux vivant à une distance entre 5 et 10 km, 46% de ceux vivant à une distance entre 11 et 15 km et 48% de ceux vivant à une distance entre 16 et 20 km de l'école la prennent au moins une fois par semaine. Les familles vivant à plus de 20 km ne sont toutefois que 33% à déclarer y recourir au moins une fois par semaine.

Sans surprise, les enfants vivants en zone rurale sont 53% à utiliser la voiture au moins une fois par semaine, contre 30% des enfants en zone semi-urbaine et seulement 17% des enfants vivant en zone urbaine.

La moitié des parents qui vivent avec l'autre parent de l'enfant utilise davantage la voiture comme transport pour aller à l'école (51%) tandis que les familles monoparentales sont 34% et les familles recomposées 38% à utiliser la voiture.

Le statut professionnel du parent influence la réponse puisque 49% des parents qui travaillent ont recours à la voiture au moins une fois par semaine pour les trajets vers ou depuis l'école, contre 30% des parents qui ne travaillent pas et 38% des parents qui ont un autre statut. Les revenus des parents ont également une influence. Ceux dont les revenus sont inférieurs à 2000 euros par mois ne sont que 29% à utiliser la voiture, contre 49% des parents qui gagnent entre 2000 euros et 5000 euros et 57% des parents qui gagnent plus de 5000 euros.

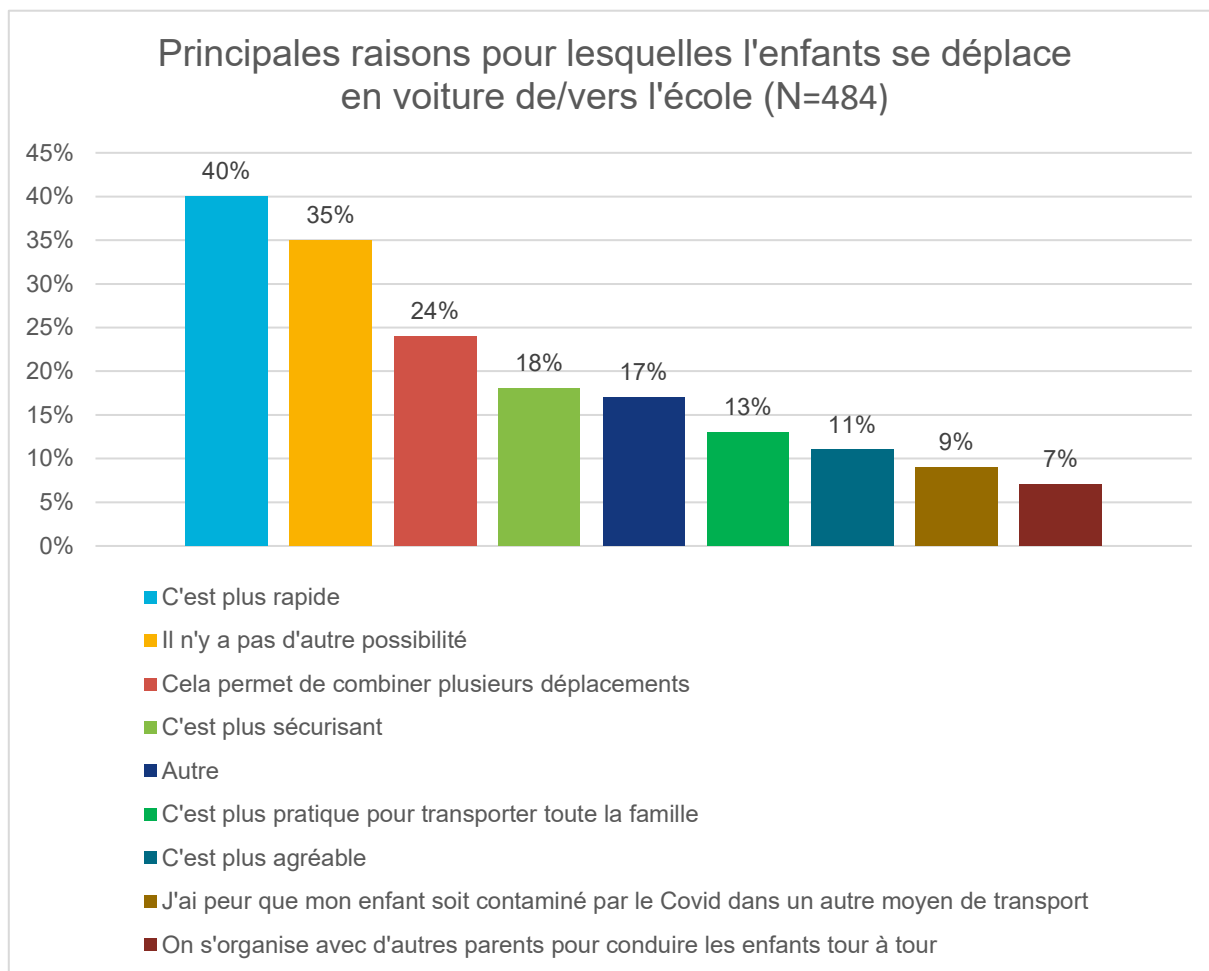
L'âge des enfants a un impact sur les résultats, car au plus l'enfant grandit, au moins le parent utilise sa voiture pour le conduire à l'école (55% pour les moins de 12 ans, 49% pour les 12-13 ans, 43% pour les 14-15 ans, 42% pour les 16-17 ans, 26% pour les 18 ans et plus).

### Pour plus d'un tiers des familles, la voiture est la seule solution

Les parents ont été invités à donner les raisons principales pour lesquelles les déplacements s'effectuaient en voiture (plusieurs réponses étaient possibles). Pour 4 parents sur 10, il s'agit du moyen de transport le plus rapide (40%).

---

<sup>7</sup> Il convient toutefois à nouveau d'attirer l'attention sur le biais potentiel lié au moyen de diffusion du questionnaire sur ce résultat.



Pour 35% des parents, il n'existe pas d'alternative pour effectuer les trajets vers ou à partir de l'école. Les parents qui vivent en zone rurale (48%) sont beaucoup plus nombreux que les parents qui vivent en zone urbaine (15%) à répondre qu'il n'y a pas d'autres possibilités pour effectuer les trajets scolaires.

Une autre des principales raisons invoquées est la possibilité de combiner plusieurs déplacements familiaux comme le trajet vers une école ou la crèche d'un autre enfant, les trajets vers des activités extrascolaires ou les trajets vers le lieu de travail (24%). Les familles monoparentales sont plus nombreuses à choisir cette réponse (32%) que les familles recomposées (25%) ou les familles dans lesquelles les parents vivent en couple avec l'autre parent (21%). Pour ces parents, seuls à la tête de leur famille, assurer tous leurs déplacements et ceux de leur(s) enfant(s) en tenant compte des contraintes horaires liées au travail et à l'école est plus difficile que dans les familles de deux parents, ce qui explique la plus grande proportion à sélectionner cette proposition.

Les autres raisons invoquées sont dans l'ordre de préférence des parents : la sécurité du transport en voiture (18%), le côté pratique pour transporter toute la famille (13%), le fait que le trajet soit plus agréable (11%). La peur d'une contamination au COVID-19 dans un autre moyen de transport est invoquée par 9% des personnes interrogées (les parents vivant en zone urbaine sont deux fois plus inquiets (17%) que les parents en zone semi-urbaine (9%) ou rurale (6%)).

Une partie des parents font du covoiturage pour les trajets scolaires. Ce sont les parents des zones rurales qui invoquent le plus cette raison (9% contre 6% des parents des zones semi-urbaines et 3% des parents des zones urbaines).

Le genre de l'enfant a une influence sur la réponse des parents. Ainsi, 27% des parents d'une fille trouvent que la voiture est plus sécurisante contre 14% des parents d'un garçon. Deux fois plus des parents sont donc inquiets pour la sécurité de leur fille dans les autres moyens de transport.

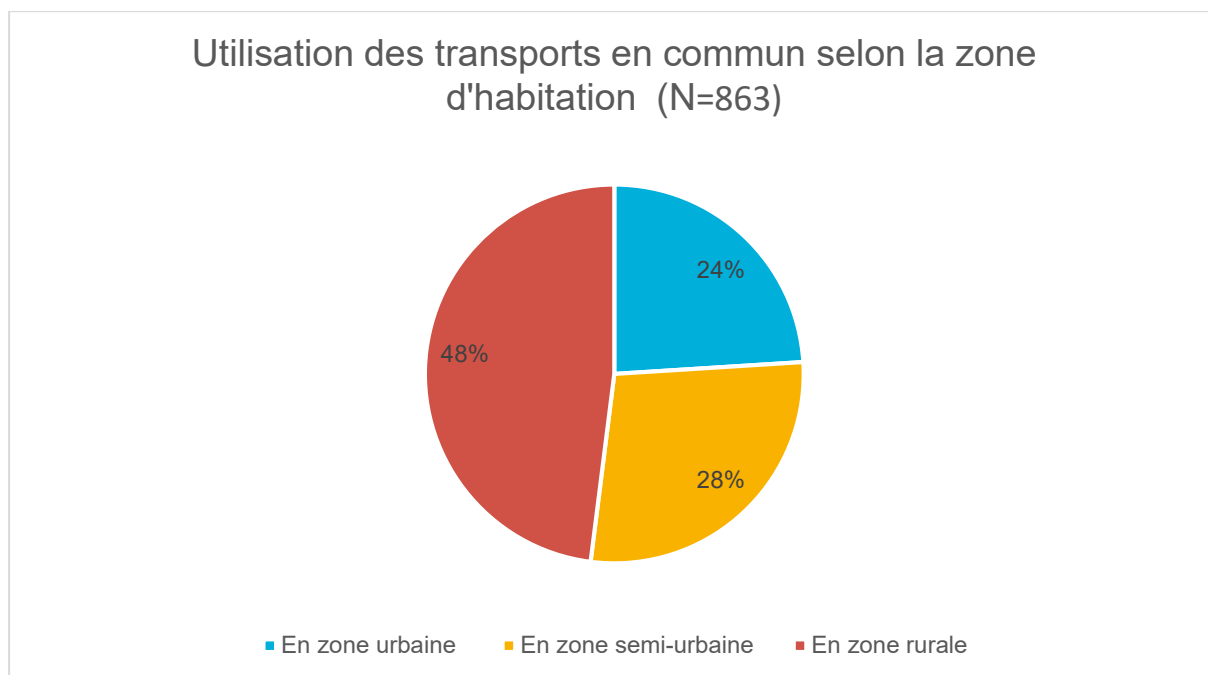
## Les transports en commun beaucoup utilisés, mais souvent par défaut

### 8 jeunes sur 10 prennent au moins une fois par semaine les transports en commun

80% des élèves prennent au moins une fois par semaine les transports en commun (hors transport scolaire organisé) pour se rendre à l'école ou en revenir<sup>a</sup>.

Les familles vivant en zone rurale sont plus nombreuses à recourir à ce moyen de transport (48%) que les familles de zones urbaines (24%) et de zones semi-urbaines (28%).

Il existe des petites différences selon les provinces. Les jeunes du Brabant wallon ne sont que 67% à prendre les transports en commun au moins une fois par semaine, contre 86% des enfants du Hainaut, 82% de Liège, 76% dans la province de Namur et 72% dans celle du Luxembourg.



La distance entre le domicile et l'école influence également l'utilisation des transports en commun. Ce sont surtout les enfants dont l'école est située à plus de 5 km qui prennent les transports en commun au moins une fois par semaine : entre 5 et 10 km (83%), entre 11 et 15 km (90%), entre 16 et 20 km (91%) et plus de 20 km (87%). Les enfants vivant à moins de 5 km sont moins nombreux à les utiliser : 22% de ceux qui habitent à moins d'1 km et 58% de ceux qui habitent entre 1 et 5 km.

Les familles monoparentales sont plus nombreuses (87%) à opter pour les transports en commun que les parents qui vivent en couple avec le père/ou la mère de l'enfant (76%) et les familles recomposées (84%).

Les parents qui travaillent, au moins à temps partiel, ont moins recours à ce moyen de transport pour leur enfant (79%) que les parents qui ne travaillent pas (88%) ou les parents sous un autre statut (81%).

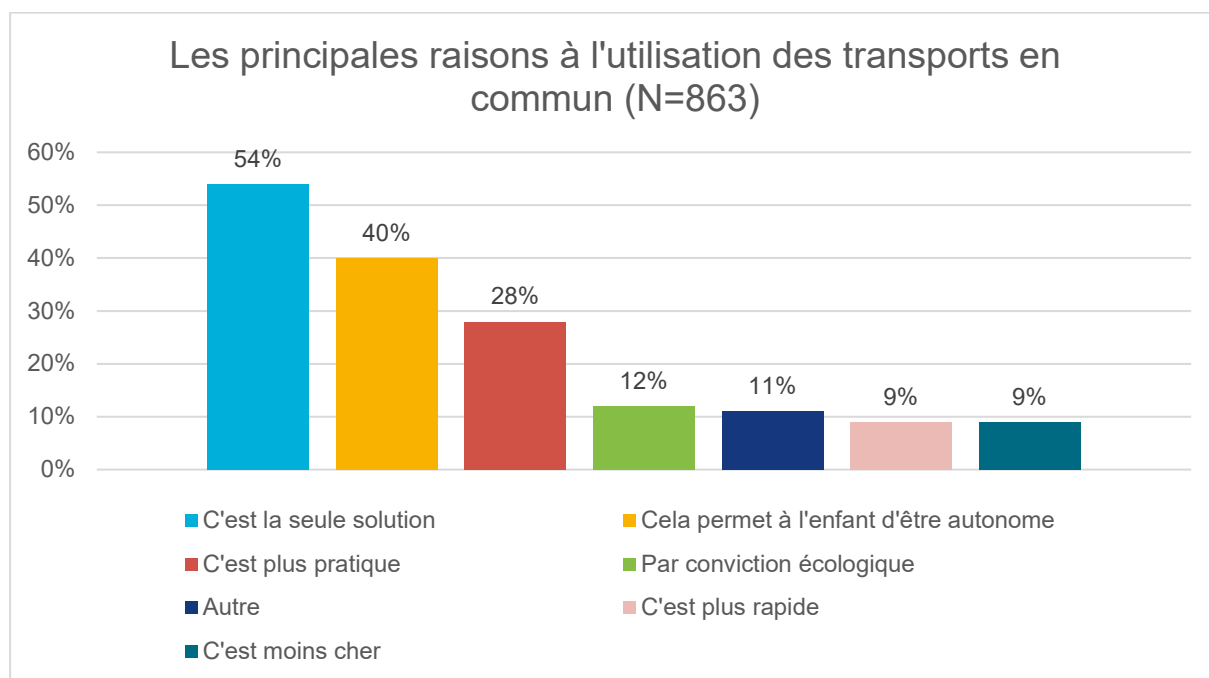
<sup>a</sup> Il convient toutefois à nouveau d'attirer l'attention sur le biais potentiel lié au moyen de diffusion du questionnaire sur ce résultat.

La tranche de revenus des parents influence le choix. Les enfants issus de familles qui ont des revenus plus élevés, plus de 5000 euros par mois, sont 68% à prendre les transports en commun une fois par semaine au moins, contre 87% de ceux issus des familles aux revenus les plus bas (moins de 2000 euros).

Au plus les enfants grandissent et s'autonomisent, au plus ils prennent les transports en commun pour aller à l'école : 70% des moins de 12 ans, 74% des 12-13 ans, 81% des 14-15 ans, 91% des 16-17 ans et 92% des 18 ans et plus. Il n'y a quasi pas de différence selon le genre de l'enfant puisque 51% des filles prennent au moins une fois par semaine les transports en commun et 48% des garçons.

## Plus de la moitié des familles qui recourent aux transports en commun le font car c'est la seule solution

Les principales raisons pour lesquelles l'enfant se déplace en transport en commun sont les suivantes (plusieurs réponses étaient possibles). Il s'agit de la seule solution pour 54% des familles. Elles sont 40% à trouver que cela permet au jeune d'être autonome et 28% à trouver les transports en commun plus pratiques. 12% font ce choix pour des raisons écologiques, 9% parce que c'est plus rapide et 9% parce que c'est la solution la moins chère.



Les parents qui ont les revenus les plus faibles (moins de 2000 euros) sont 61% à ne pas avoir d'autres solutions (pas de voitures, problème d'organisation familiale...) contre 37% des revenus plus élevés (plus de 5000 euros) et 54% des revenus moyens (entre 2000 euros et 5000 euros).

Les parents qui travaillent sont davantage à choisir les transports en commun pour permettre à l'enfant d'être autonome (42%) et par conviction écologique (14%) que les autres parents. Les familles dont les revenus sont supérieurs à 5000 euros par mois sont 69% à choisir l'autonomie de l'enfant comme raison principale contre seulement 29% des familles qui gagnent moins de 2000 euros par mois et 40% entre 2000 et 5000 euros par mois.

## Plus de la moitié des adolescents ne sont pas satisfaits des mesures Covid dans les transports en commun

Le questionnaire se poursuit par des questions concernant le degré de satisfaction de l'enfant par rapport à ses déplacements en transport en commun.

Les déplacements domicile-école secondaire en Wallonie  
Enquête auprès de plus de 1000 familles

Avant de détailler les modalités sélectionnées par les familles pour chaque proposition, nous avons additionné les « insatisfaits » et « très insatisfaits » ainsi que les « satisfaits » et « très satisfaits ».

	<b>Satisfaits et très satisfaits</b>	<b>Insatisfaits et très insatisfaits</b>
<b>Desserte</b>	48%	36%
<b>Ponctualité</b>	38%	39%
<b>Rapidité</b>	40%	31%
<b>Confort</b>	27%	43%
<b>Prix</b>	38%	25%
<b>Mesures anti Covid</b>	17%	52%
<b>Correspondance avec le reste du réseau</b>	15%	38%

Concernant la desserte, c'est-à-dire les arrêts et lignes à proximité du domicile et de l'école, la moitié des jeunes sont satisfaits ou très satisfaits (48%), 15% ont un avis neutre sur cette question et 36% ne sont pas ou pas du tout satisfaits. Ils sont un peu moins à être satisfaits ou très satisfaits de la ponctualité des transports (38%), contre 26% d'insatisfaits et 13% de pas du tout satisfaits (22% ont un avis neutre). Quant à la rapidité de ce moyen de transport, 31% ne sont pas ou pas du tout satisfaits, 29% ont un avis neutre, 34% sont satisfaits et 6% très satisfaits.

Leurs avis sur le confort des transports en commun sont plutôt partagés : 4% sont très satisfaits et 23% satisfaits, 28% sont neutres, 25% ne sont pas satisfaits et 18% pas du tout satisfaits. De manière générale, le prix est plutôt satisfaisant pour les parents interrogés (29% satisfait, 9% très satisfait, 6% ne savent pas, 32% a un avis neutre contre 16% pas satisfait et 9% pas du tout satisfait).

Par rapport aux mesures anti Covid-19, 30% des jeunes ne sont pas du tout satisfaits et 22% pas satisfaits. Seulement 3% sont très satisfaits et 14% satisfaits. C'est la seule proposition qui recueille plus de la moitié de répondants insatisfaits. 29% des enfants ont un avis neutre et 3% ne savent pas. On peut donc conclure que les mesures prises dans les transports en commun pour lutter contre la crise sanitaire ne sont pas suffisantes selon la majorité des adolescents.

Enfin, la plupart des jeunes ne sont pas ou pas du tout satisfaits de la correspondance avec le reste du réseau (19% et 19%), 27% ont un avis neutre, 20% ne sont pas concernés ou n'ont pas d'avis, contre seulement 13% d'enfants satisfaits et 2% très satisfaits.

## Le transport scolaire, peu utilisé mais indispensable

### Moins d'1 élève sur 10 prend le transport scolaire pour se rendre à l'école

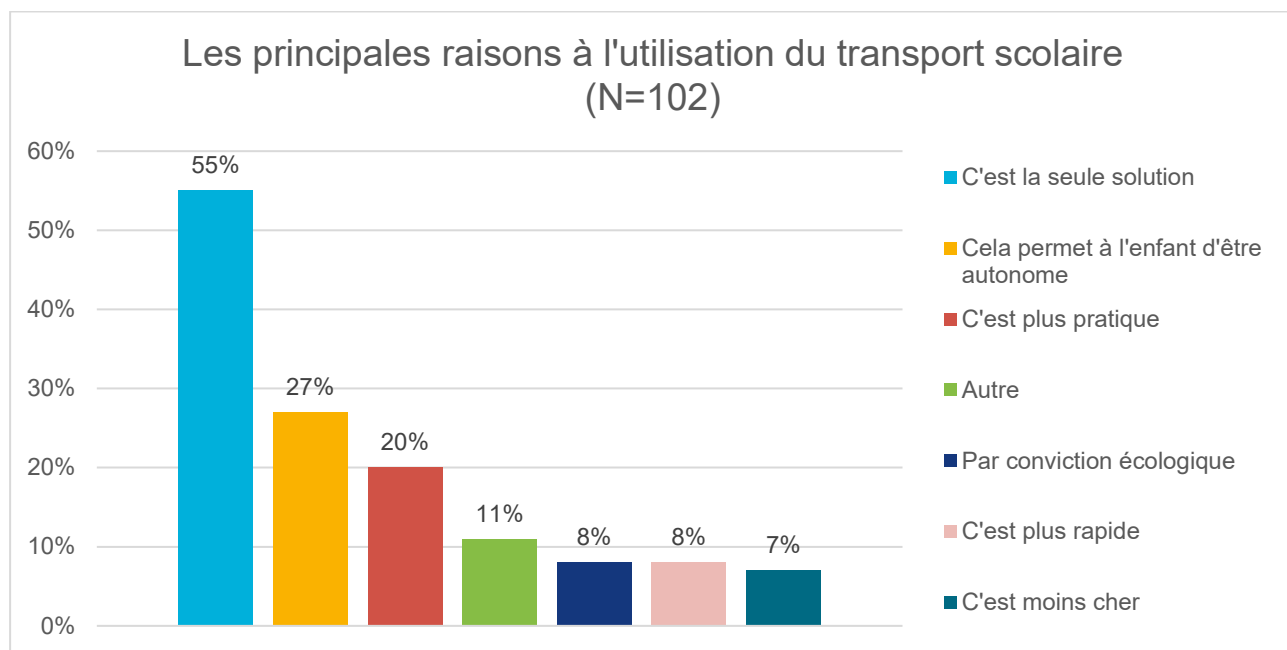
Les jeunes de notre échantillon ne sont que 8% à prendre le transport scolaire vers l'enseignement ordinaire au moins une fois par semaine. Le transport scolaire est un service de bus spécifique organisé par la Wallonie en vue d'assurer les déplacements domicile-école. Ce résultat tombe à 1% pour les trajets vers l'enseignement spécialisé (l'échantillon est dès lors très petit – seulement 14 familles ont répondu « oui » à la question de savoir si leur enfant recourait au transport scolaire vers l'enseignement spécialisé).

62% des jeunes qui recourent au transport scolaire habitent à plus de 10 km de l'école (dont 24% à plus de 20 km), 23% habitent à une distance comprise entre 5 et 10km et 10% à une distance entre 1 et 4km.

### Pour la moitié des familles concernées, le transport scolaire est la seule solution

Nous avons ensuite demandé les principales raisons pour lesquelles les jeunes se déplacent en transport scolaire. Plusieurs réponses étaient possibles.

Le transport scolaire est la seule solution pour plus de la moitié des jeunes qui y ont recours (55%). Les familles sont 27% à trouver que ce moyen de transport permet à au jeune d'être plus autonome et 20% trouvent la solution plus pratique. Elles ne sont que 8% à choisir la réponse « c'est plus rapide » ou « par conviction écologique » comme raisons principales. 7% optent pour le transport scolaire parce que c'est moins cher.





## Les mesures anti-Covid, le plus gros motif d'insatisfaction

Nous nous sommes ensuite penchés sur le degré de satisfaction de l'enfant par rapport au transport scolaire. Comme pour la question portant sur la satisfaction des transports en commun, nous avons premièrement additionné les « insatisfaits » et « très insatisfaits » ainsi que les « satisfaits » et « très satisfaits ».

	Satisfaits et très satisfaits	Insatisfaits et très insatisfaits
<b>Distance de l'arrêt de ramassage</b>	53%	19%
<b>Sécurité à l'arrêt</b>	36%	29%
<b>Ponctualité</b>	34%	31%
<b>Temps de trajet</b>	38%	33%
<b>Confort</b>	40%	34%
<b>Sécurité dans le bus</b>	37%	28%
<b>Encadrement de l'accompagnateur</b>	19%	16%
<b>Bien-être de votre enfant</b>	30%	20%
<b>Rapidité</b>	34%	25%
<b>Impact sur l'organisation familiale</b>	29%	21%
<b>Mesures anti Covid</b>	22%	41%

7% sont très satisfaits, 46% satisfaits et 22% ont un avis neutre sur la distance entre leur domicile et l'arrêt. Par contre, 19% sont insatisfaits ou très insatisfaits (8% ne savent pas ou ne sont pas concernés).

Près 3 enfants sur 10 ne sont pas satisfaits ou très insatisfaits de la sécurité à l'arrêt (19% et 10%), 3 enfants sur 10 ont un avis neutre (32%) et un peu plus de 3 enfants sur 10 sont satisfaits ou très satisfaits (31% et 5%) (4% ne sont pas concernés ou ne savent pas).

La ponctualité des bus scolaires est satisfaisante ou très satisfaisante pour 34% des enfants, neutre pour 31% et insatisfaisante ou très insatisfaisante pour 31% (4% ne sont pas concernés ou ne savent pas). Quant au temps de trajet, 33% des enfants sont satisfaits et 5% très satisfaits. Par contre, 22% sont insatisfaits et 11% très insatisfaits (25% ont un avis neutre et 4% ne sont pas concernés ou ne savent pas). Le confort durant le trajet convient à 4 enfants sur 10 (40% satisfaits ou très satisfaits), 14% sont très insatisfaits et 20% insatisfaits. Les enfants sont 21% à avoir un avis neutre et 6% à ne pas être concernés ou ne pas savoir. La rapidité du trajet est satisfaisante pour 29%, très satisfaisante pour 5%, neutre pour 37%, insatisfaisante pour 13% et très insatisfaisante pour 12% (4% ne sont pas concernés ou ne savent pas).

Concernant la sécurité dans le transport scolaire, il est interpellant de constater que 28% ne sont pas satisfaits ou très insatisfaits (30% ont un avis neutre, 37% sont satisfaits ou très satisfaits et 4% ne sont pas concernés ou ne savent pas). Par contre, les chiffres sont différents par rapport à l'encadrement dans le bus puisqu'ils sont seulement 16% à être insatisfaits ou très insatisfaits, 40% à avoir un avis neutre et 19% à être satisfaits ou très satisfaits. 24% des répondants ne savent pas. A la question du bien-être des enfants, 20% sont satisfaits ou très satisfaits, 24% sont neutres, 30% satisfaits ou très satisfaits et 7% ne savent pas.

L'impact sur l'organisation familiale est satisfaisant ou très satisfaisant pour 29%, neutre pour 40%, très insatisfaisant ou insatisfaisant pour 21% (10% ne sont pas concernés ou ne savent pas).

Quant aux mesures pour lutter contre la propagation du coronavirus, seulement 22% sont satisfaits ou très satisfaits et 41% sont insatisfaits ou très insatisfaits (5% ne sont pas concernés ou ne savent pas).

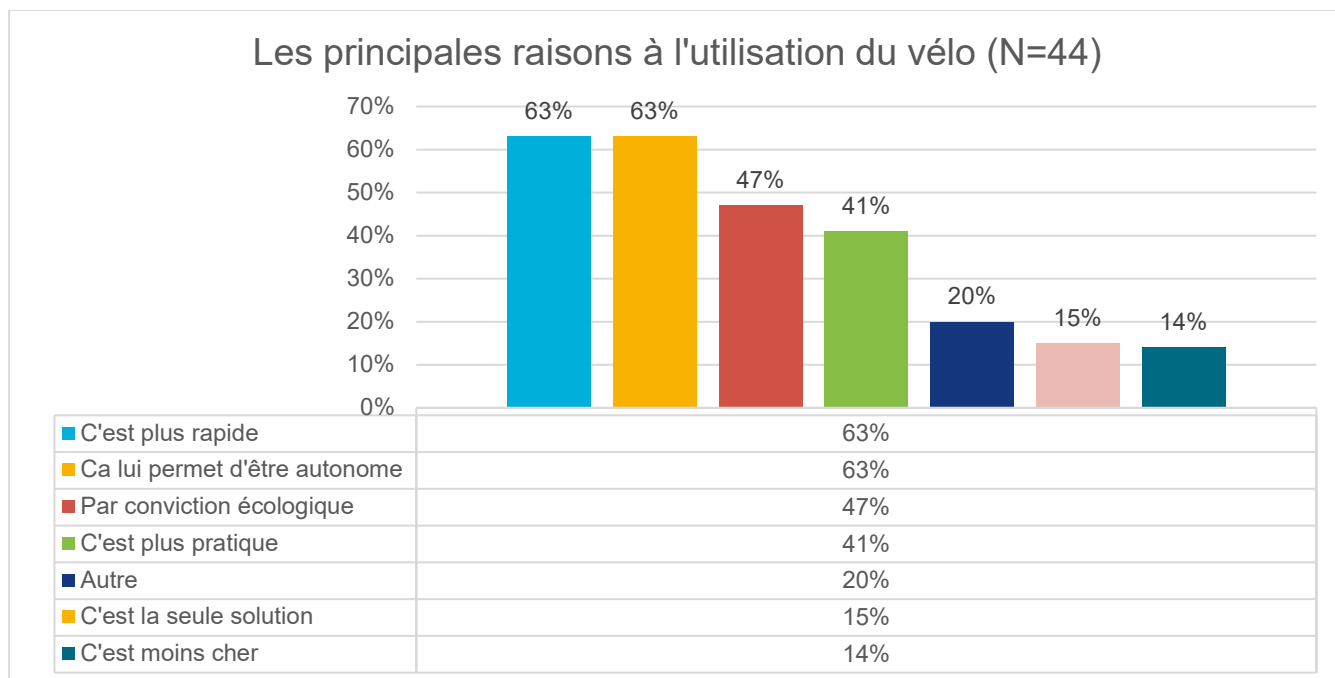
## La petite reine ne règne pas

### Moins d'un adolescent sur 20 se rend au moins une fois par semaine à vélo à l'école

4% à peine des adolescents effectuent les trajets domicile-école au moins une fois par semaine à vélo. L'échantillon est dès lors assez réduit pour cette question (44 répondants).

### Pour 6 jeunes sur 10, le vélo est le moyen de transport le plus rapide

Les raisons principales pour lesquelles le jeune se déplace à vélo sont les suivantes (plusieurs réponses étaient possibles) : pour 63%, il s'agit du moyen de transport le plus rapide et qui permet d'être autonome ; 47% le font par conviction écologique ; ils sont 41 % à trouver le vélo plus pratique ; 15% indiquent qu'il s'agit de la seule solution (pas de voiture, problèmes d'organisation familiale ...) ; 14% que c'est moins cher.



### Pour 7 jeunes sur 10, il n'y a pas assez de pistes cyclables et celles qui existent ne sont pas assez sécurisées

Le degré de satisfaction de l'enfant concernant ses déplacements à vélo varie selon les questions posées<sup>9</sup>. Encore une fois, nous avons tout d'abord additionné les « insatisfaits » et très insatisfaits » ainsi que les « satisfaits et « très satisfaits ».

	Satisfaits et très satisfaits	Insatisfaits et très insatisfaits
<b>Sécurité</b>	37%	47%
<b>Rapidité</b>	87%	7%

<sup>9</sup> Même remarque sur la taille de l'échantillon.

Les déplacements domicile-école secondaire en Wallonie  
Enquête auprès de plus de 1000 familles

<b>Pistes cyclables en suffisance</b>	13%	69%
<b>Pistes cyclables suffisamment sécurisées</b>	16%	74%
<b>Emplacement pour garer son vélo</b>	61%	31%

Par rapport à la sécurité de manière générale, 47% insatisfaits ou très insatisfaits, 37% sont satisfaits ou très satisfaits et 17% ont un avis neutre. Ils sont 69% à être insatisfaits ou très insatisfaits du nombre de pistes cyclables et seulement 13% à trouver qu'il y en a en suffisance (14% neutre et 1% je ne sais pas).

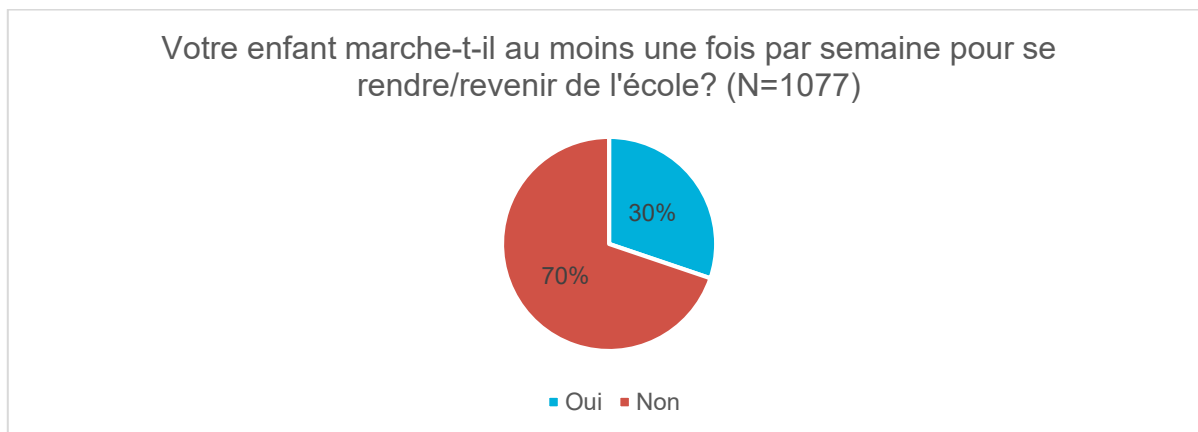
Quant à la présence de pistes cyclables suffisamment sécurisées, 47% sont très insatisfaits, 27% insatisfaits et seulement 8% satisfaits et 8% très satisfaits (7% neutres et 4% ne savent pas). La sécurité des pistes cyclables est donc un gros problème pour les déplacements des jeunes vers ou depuis l'école.

La majorité des enfants sont satisfaits de la rapidité du trajet avec ce moyen de transport (44% très satisfait et 43% satisfait contre seulement 7% très insatisfait et 6% neutre). Concernant les emplacements pour garer son vélo à l'école, 37% des enfants sont satisfaits et 24% très satisfaits, 22% très insatisfaits et 9% insatisfaits (8% neutres).

## La marche, un mode de déplacement couru pour les petites distances

### La marche à pied : plébiscitée par les jeunes pour les trajets de moins de 5 km

A la question de savoir si les jeunes marchent – au moins une fois par semaine – pour se rendre à l'école ou en revenir, 70% des familles ont répondu par la négative.



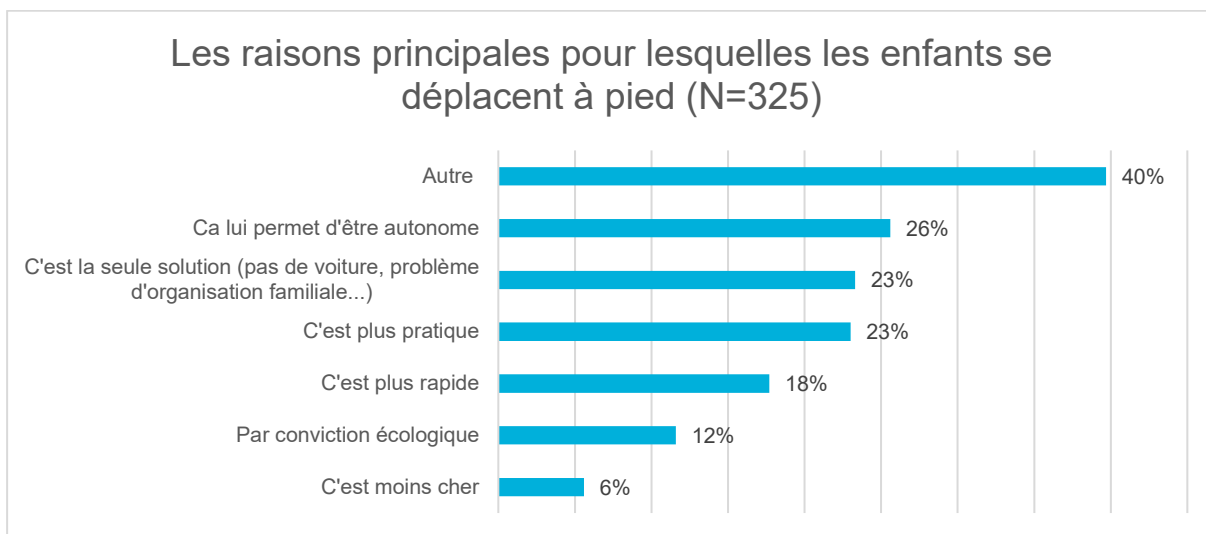
La propension à marcher pour se rendre à l'école est toutefois, assez logiquement, fortement liée à la distance domicile-école. Les élèves habitant à moins d'1 km de leur établissement scolaire sont ainsi 91% à y aller à pied, comme 59% de ceux dont la distance est de 1 à 4 km. A partir de 5 km, les déplacements à pied deviennent très minoritaires.

Les enfants dont les parents ont des revenus de moins de 2.000€ par mois sont un peu plus nombreux à marcher pour se rendre à l'école (36%).

Ce sont surtout les enfants vivant en zone urbaine ou semi-urbaine qui marchent au moins une fois par semaine (41 et 36%) quand ceux vivant en zone rurale ne sont que 21% dans ce cas.

### Pour 1 famille sur 4, la marche permet l'autonomie de l'adolescent

Nous avons demandé aux parents de choisir parmi plusieurs propositions, les principales raisons pour lesquelles leurs enfants se déplacent à pied.



40% des familles ont sélectionné en premier la proposition « autre ». Cette proposition était accompagnée d'une question ouverte où ils pouvaient indiquer leurs raisons. Dans les messages qu'ils nous ont laissés, on retrouve que la marche est un complément d'un autre moyen de transport pour 48 parents (sur 325 répondants à cette question). Pour 47 parents, c'est pour pallier ponctuellement ou structurellement au bus parce que celui-ci est rempli, fréquemment en retard ou qu'il n'y a plus de bus quand l'adolescent finit sa journée. Les autres raisons évoquées, qui rassemblent chaque fois moins de 5 parents, concernent la proximité de l'école, la peur du Covid, le besoin d'activité physique...

La raison suivante est de l'autonomie des enfants (26%), suivie par « c'est la seule solution » (23%), « c'est plus pratique » (23%), « c'est plus rapide » (18%), « par conviction écologique » (12%) et enfin « car c'est le moyen de transport le moins cher » (6%).

Les familles avec les plus bas revenus (moins de 2000€ par mois) invoquent plus fréquemment le déplacement à pied comme « la seule solution » (pas de voiture, problème d'organisation familiale...): elles sont 29% à choisir cette raison principale (contre 23% pour le reste de notre échantillon).

Les familles à hauts revenus (plus de 5.000€ par mois) ont quant à elles choisi le fait que cela permettait à leur enfant d'être autonome (51%) ou que c'était plus pratique (42%). Deux raisons qui sont moins invoquées par les familles ayant des revenus inférieurs à 2000 euros (14 et 9%) et par les familles ayant des revenus entre 2000 et 5000 euros (30 et 29%).

## Plus de 4 familles sur 10 trouvent qu'il y a trop peu de trottoirs sur le chemin de l'école et qu'ils sont trop étroits

Les parents dont les enfants recourent parfois à la marche ont été interrogés sur le degré de satisfaction de leur enfant concernant une série d'aménagements lors de ces déplacements à pied de et vers l'école : état des trottoirs, largeur des trottoirs, feux de signalisation/passages piétons, trottoirs tout le long du trajet. Ils ont également été interrogés sur leur sentiment au regard de la sécurité et de la rapidité des déplacements à pied.

	Satisfaits et très satisfaits	Insatisfaits et très insatisfaits
<b>Etats des trottoirs</b>	46%	30%
<b>Sécurité</b>	40%	31%
<b>Rapidité</b>	49%	24%
<b>Trottoirs présents tout le long du trajet</b>	43%	43%
<b>Largeurs des trottoirs</b>	35%	44%
<b>Feux de signalisation/passages piétons là où c'est nécessaire</b>	40%	38%

Si l'on regroupe les familles satisfaites et très satisfaites, on retrouve comme premier motif de satisfaction la rapidité de ce mode de déplacement (49%), puis l'état des trottoirs (46%), puis la présence de trottoirs (43%), la sécurité (40%), la présence de feux/passages piétons (40%) et enfin la largeur des trottoirs (35%).

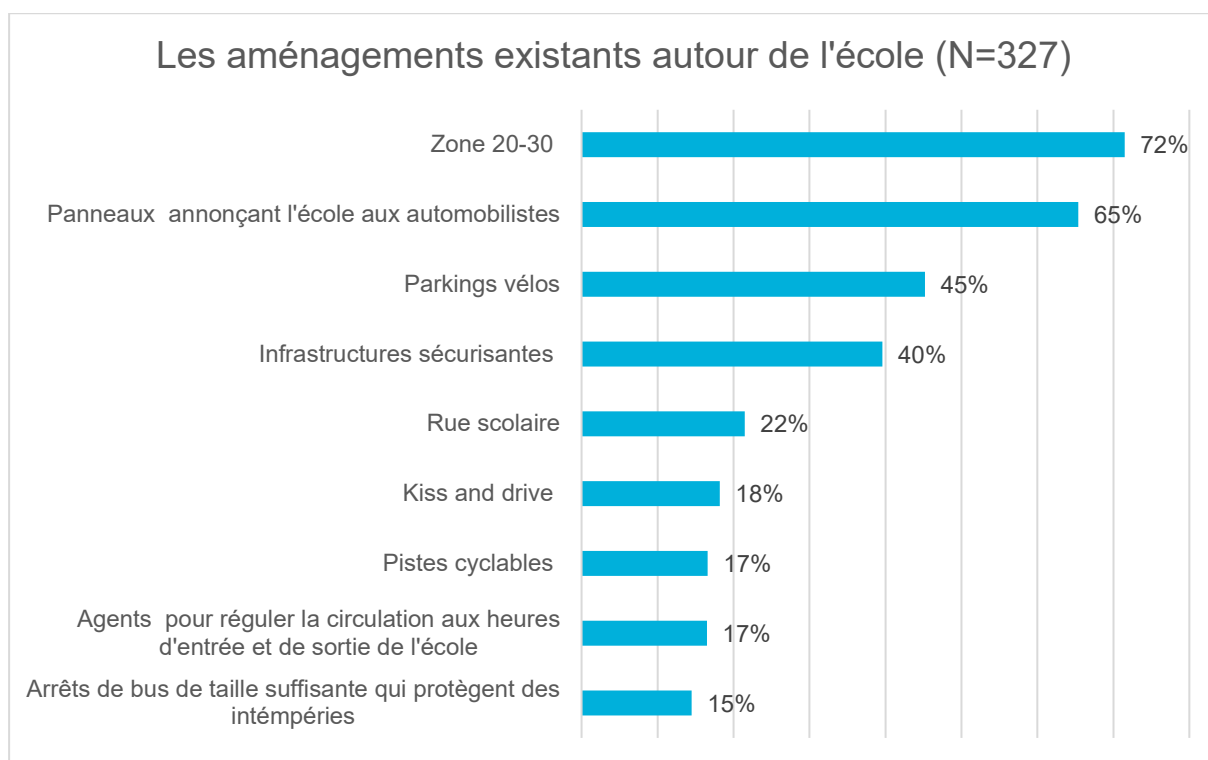
Si l'on fait le même calcul concernant les insatisfaits et très insatisfaits, on retrouve en premier la largeur des trottoirs (44%), puis la présence de trottoirs (43%), la présence de feux de signalisation et de passages pour piétons (38%), la sécurité (31%), l'état des trottoirs (30%) et enfin la rapidité (24%).

## Les aménagements aux abords des écoles, encore assez limités

### Les pistes cyclables et arrêts de bus décents très rares aux abords des écoles

Si les zones limitant la vitesse autour des écoles et les panneaux annonçant l'école aux automobilistes sont très fréquents, les autres aménagements destinés à améliorer la mobilité et la sécurité des élèves autour des établissements font défaut dans la majorité des cas.

On constate ainsi que moins de 2 familles sur 10 ont relevé la présence de pistes cyclables, d'agents pour régler la circulation et d'arrêts de bus de taille suffisante qui protègent des intempéries aux abords de l'école des enfants.



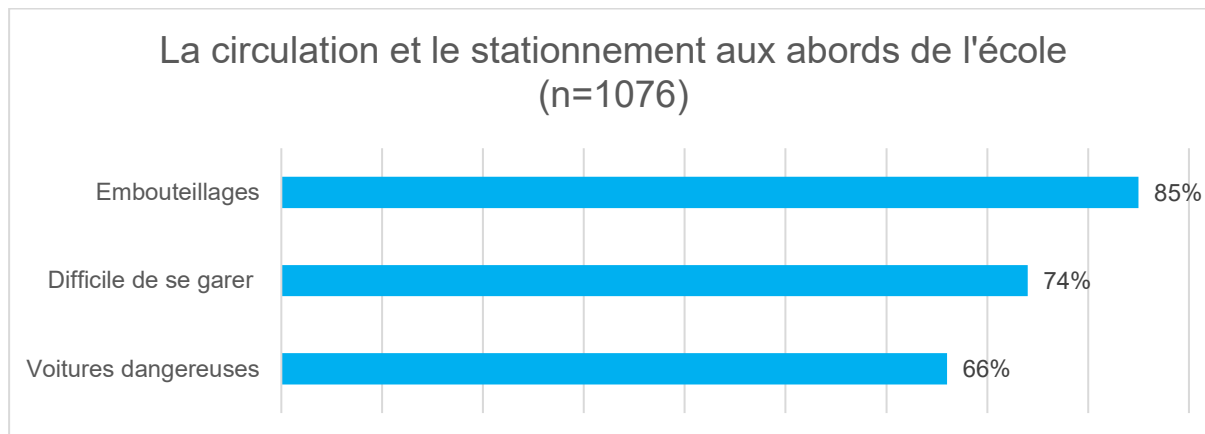
L'aménagement majoritairement mis en place autour de l'école des enfants est donc une zone 20/30. Elle a été indiquée par plus de 7 familles sur dix dans le questionnaire (72%). Vient ensuite la présence de panneaux annonçant l'école aux automobilistes (65%).

40% des familles signalent des infrastructures pour sécuriser les déplacements des piétons (feux de signalisation, passages piétons rehaussés).

Moins deux familles sur dix mentionnent l'existence de pistes cyclables et d'agents pour réguler la circulation aux heures d'entrée et de sortie de l'école (17%). Toutefois, l'existence de parking vélos est mentionnée par 45% des familles.

Enfin, seuls 15% des familles ont déclaré que des arrêts de bus de taille suffisante qui protègent des intempéries étaient aménagés.

## 2 parents sur 3 estiment que les automobilistes aux abords de l'école représentent un danger pour leur enfant



La voiture reste bien présente aux abords de l'école et crée des problèmes majeurs : plus de huit parents sur dix ont répondu faire face à des embouteillages aux abords de l'école de leur enfant (85%) et près de huit parents sur dix ont également répondu qu'il était difficile de s'y garer (74%).

Pire : pour deux tiers des parents, la voiture constitue un danger aux abords de l'école de leur enfant (66%) – seuls 19% estiment que ce n'est pas le cas.

C'est dans la Province du Hainaut que les parents ont le plus considéré que la voiture constituait un danger aux abords de l'école (76%) et dans le Brabant wallon que les parents estiment qu'elle l'est le moins (49% ont répondu par l'affirmative).

## Aménagements aux abords de l'école depuis la crise Covid : dans 14% des cas

Seuls 14% des répondants ont déclaré des aménagements/infrastructures en matière de mobilité avaient été mis en place aux abords de l'école depuis la crise Covid. Dans 52% des cas, rien n'a été mis en place. Il faut relever qu'une part importante des familles (34%) ont répondu qu'elles ignoraient si quelque chose avait été fait en la matière.

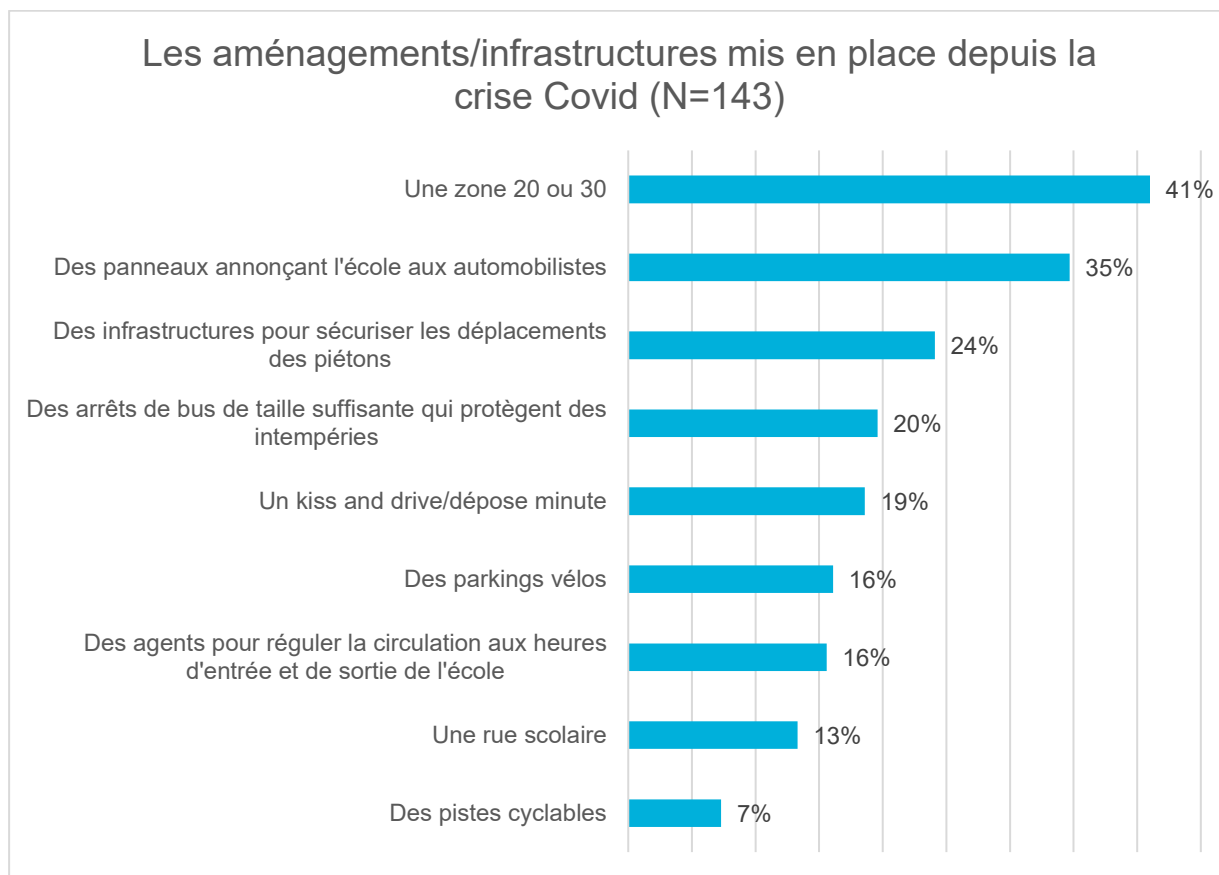
Quand un aménagement a été mis en place depuis la crise Covid, c'est à nouveau la création d'une zone 20 ou 30 qui revient le plus fréquemment (41%).

Le deuxième aménagement cité est l'installation de panneaux annonçant l'école aux automobilistes (35%), puis la création d'infrastructures pour sécuriser les déplacements des piétons – passages piétons surélevés, feux de signalisation (24%).

On retrouve ensuite des arrêts de bus de taille suffisante qui protègent des intempéries (20%), un kiss and drive/dépose-minute (19%).

Selon les familles, les écoles ou les pouvoirs publics ont également créé des places de parkings vélos (16%), ont engagé des agents pour réguler la circulation aux heures d'entrée et de sortie de l'école (16%) ont créé une rue scolaire (13%) et enfin, en dernier lieu, des pistes cyclables (7%).

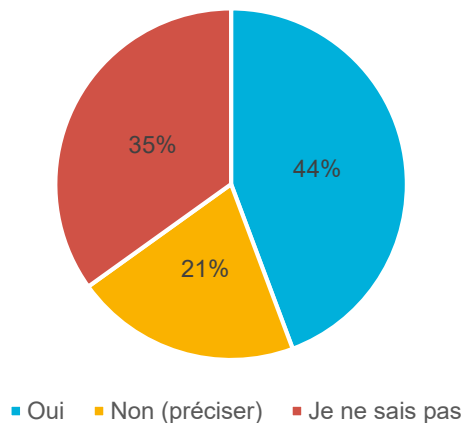




## Adéquation des aménagements autour des écoles : les familles partagées

Pour 44% des familles, les aménagements actuels pour que leur enfant puisse se déplacer aux abords de l'école en toute sécurité, sont suffisants. Une part importante des familles (35%) ont affirmé ignorer si tel était le cas, ce qui peut se lire en parallèle de nos données indiquant que seule une petite minorité d'enfants effectuent parfois des trajets vers l'école à pied (voir *supra*).

### Les aménagements autour de l'école sont-ils suffisants pour les déplacements des enfants ? (N=1075)



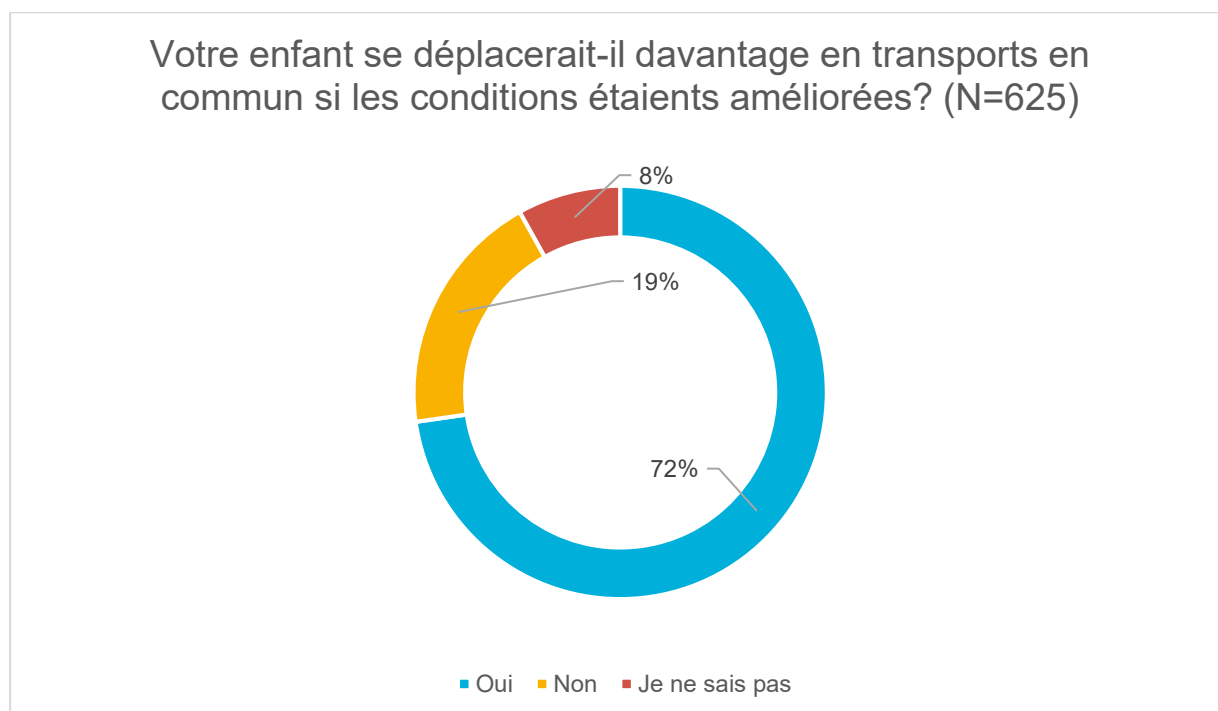
Parmi les parents qui ont répondu par l'affirmative, ce sont les parents qui habitent en zone rurale qui sont le plus satisfaits (47%), suivis de ceux habitant en zone semi-urbaine (38%). Les parents qui habitent en zone urbaine sont le moins satisfaits puisqu'ils sont moins de 30% à avoir répondu par l'affirmative.

Parmi les 21% de parents qui ont répondu que les aménagements n'étaient pas suffisants et ont laissé un commentaire pour préciser ce qu'ils auraient souhaité, on retrouve la création d'infrastructures pour les piétons (trottoirs, passages pour piétons), les cyclistes (pistes cyclables, parkings vélo), les utilisateurs de transports en commun (arrêt) ou la création de la signalisation ou un meilleur éclairage. Ils souhaitent également l'amélioration de ces infrastructures : sécurisation, élargissement, éclairage, signalisation... De nombreux parents mentionnent les comportements dangereux des automobilistes et le non-respect par ceux-ci des trottoirs, des zones 20 ou 30... en proposant la création de casse-vitesse, la mise en place d'agents pour réguler la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, l'exclusion des voitures dans la rue de l'école.

## Les familles prêtes à faire évoluer leurs habitudes de transport vers l'école quand c'est possible

Nous avons ensuite interrogé les familles pour savoir si les jeunes se déplaceraient (davantage) via des modes plus doux ou moins polluants si des améliorations étaient mises en place. Et si oui, à quelles conditions. Nous leur avons posé la question pour les transports en commun, la marche et le vélo. Les jeunes et leurs familles se montrent largement prêts à faire évoluer leurs habitudes quand c'est possible (en particulier quand la distance domicile-école le permet et quand le trajet de l'adolescent vers l'école ne s'intègre pas dans une chaîne d'autres déplacements familiaux) et à conditions d'importances améliorations des infrastructures et de l'offre de transports en commun.

### 7 jeunes sur 10 iraient davantage à l'école en transports en commun si les conditions étaient améliorées



Dans 72% des familles, les enfants se déplaceraient (davantage) en transports en commun pour aller ou revenir de l'école si les conditions (desserte, fréquence, temps de trajet, etc.) étaient améliorées<sup>10</sup>. Dans un peu moins d'une famille sur cinq (19%), cela ne changerait rien et 8% des parents ignorent si leur enfant se déplacerait davantage en transports en commun dans ce cas de figure.

Ce sont surtout les enfants les plus jeunes qui seraient prêts à prendre davantage les transports en commun si les conditions étaient améliorées.

<sup>10</sup> L'échantillon exclut ici ceux qui effectuent déjà aujourd'hui tous leurs déplacements en transports en commun.

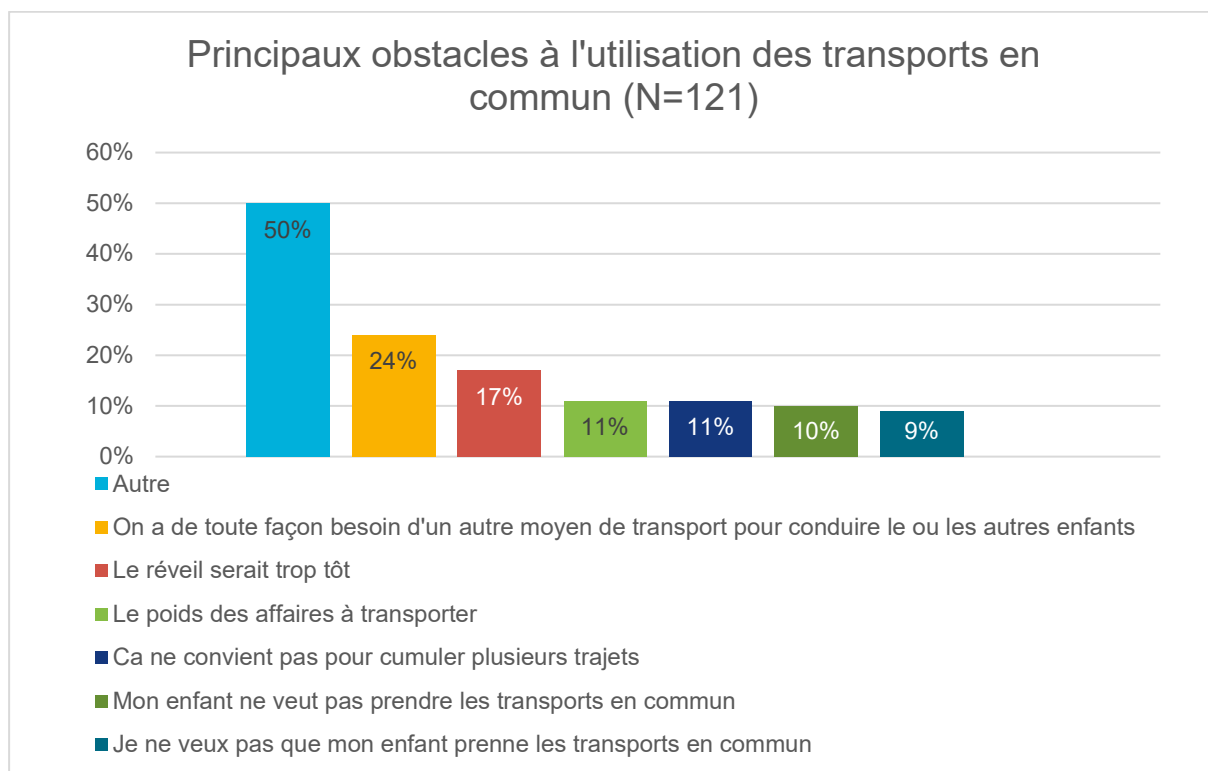
## 1 parent sur 4 a besoin d'un autre moyen de transport pour conduire le reste de la fratrie

Dans une famille sur dix, malgré l'amélioration des conditions des transports en commun, les enfants ne les utiliseraient pas davantage pour se déplacer. Nous leur en avons demandé les raisons.

La moitié des parents (50%) ont choisi de répondre individuellement à cette question en précisant leur motif dans le questionnaire. Parmi ces parents, la moitié évoque la proximité de l'école et du domicile, ce qui fait que l'enfant s'y rend à pied. Pour 18% de ces parents, l'enfant s'y rend par un autre moyen de transport qui convient bien (encore une fois majoritairement à pied) et pour 12% parce que l'enfant s'y rend à vélo, ce qui offre plus de flexibilité que les transports en commun. Pour 6%, le mode de déplacement actuel fonctionne bien avec les horaires des parents. Pour le reste des répondants, les réponses sont trop spécifiques pour pouvoir les regrouper.

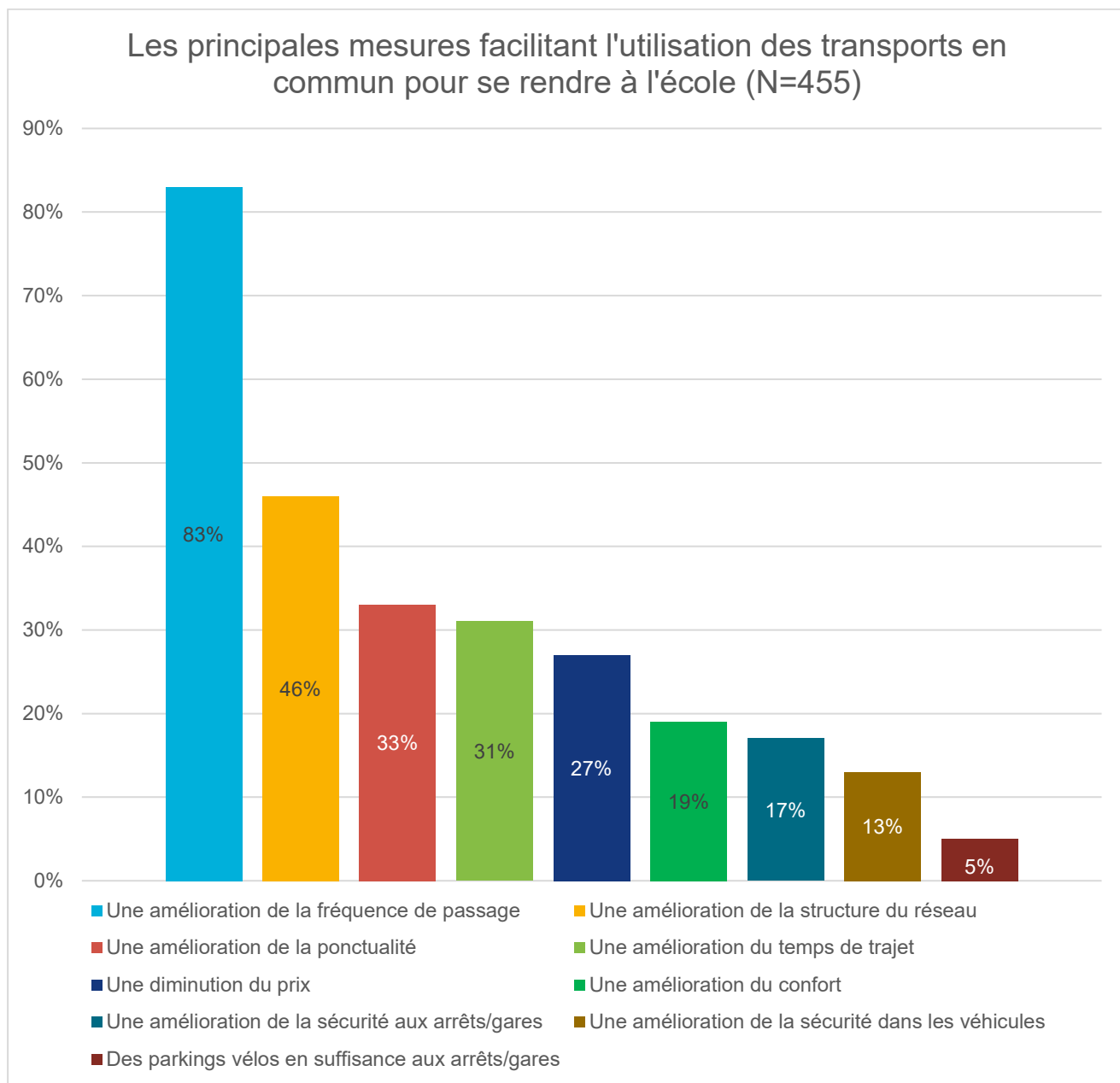
Si nous revenons maintenant aux autres raisons proposées dans notre questionnaire, après la catégorie autre, les trois raisons invoquées sont les suivantes :

1. Le fait d'avoir de toute façon besoin d'un autre moyen de transport pour conduire le ou les autres enfants (24%) ;
2. Le fait que le réveil des enfants devrait sonner trop tôt (17%) ;
3. Le poids des affaires à transporter (cartable, sac...) qui serait trop conséquent (11%).



## Les transports en commun : oui, à condition d'en améliorer la fréquence

Nous avons par la suite questionné les familles sur les principales mesures qu'elles jugeaient nécessaires pour que les enfants prennent davantage les transports en commun. Chaque répondant pouvait en sélectionner trois parmi une liste.



La mesure la plus plébiscitée, et de loin, par les familles est celle de l'amélioration de la fréquence de passage : elles sont plus de huit sur dix à l'avoir choisie (83%).

Ensuite, près d'une sur deux (46%) réclame une amélioration de la structure du réseau (correspondances faciles, nombre de lignes ...).

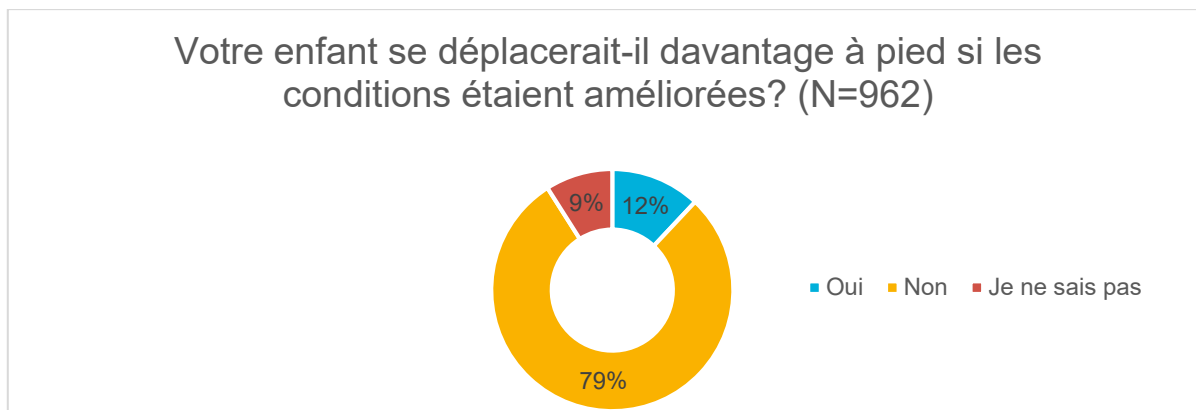
Pour 33% des familles, une des mesures principales doit être l'amélioration de la ponctualité tandis que 31% souhaitent une amélioration du temps de trajets. La diminution du prix des transports en commun est plébiscitée par près de 27% d'entre elles.

Les parents habitant en zone rurale sont sans surprise plus nombreux à demander la création d'arrêts de bus plus près de chez eux (30%) que ceux habitant en zone urbaine (18%).

Plus de la moitié des parents qui habitent en zone urbaine souhaitent voir une amélioration de la ponctualité des transports en commun (55%), pour 34% en zone semi-urbaine et 26% en zone rurale. L'amélioration de la structure du réseau est quant à elle sensiblement plus souhaitée par les parents qui habitent en zone rurale (49%) que ceux habitant en zone semi-urbaine (48%) et en zone rurale (30%).

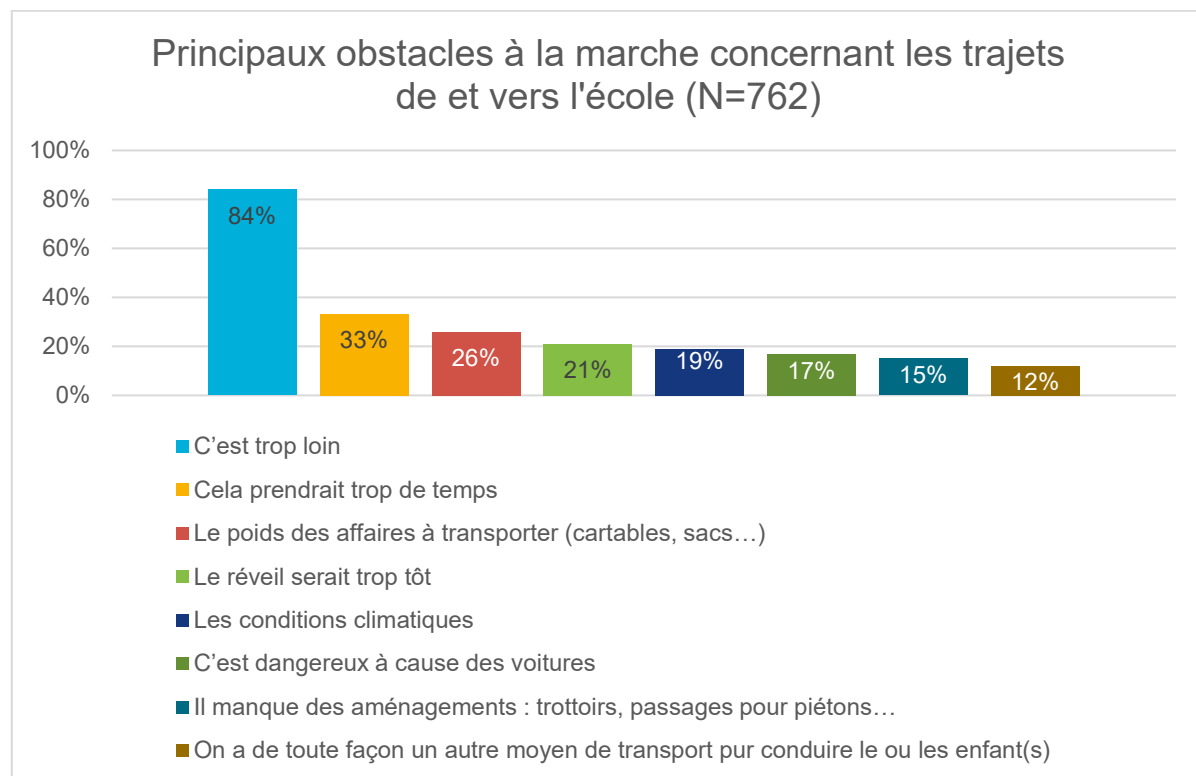
## Opter davantage pour la marche : possible ou souhaitable pour 1 jeune sur 10 seulement

Lorsqu'on demande aux familles si les jeunes se déplaceraient plus à pied pour aller ou revenir de l'école si les conditions de circulation étaient améliorées, elles sont près de 8 sur 10 (79%) à répondre négativement<sup>11</sup>. Sur l'ensemble des répondants, 12% seulement répondent par l'affirmative. 9% répondent ne pas savoir.



## Pour 8 familles sur 10, l'école est trop loin pour s'y rendre à pied

Les 79% de familles ayant répondu par la négative à la question précédente pouvaient ensuite choisir parmi 14 motivations différentes pouvant expliquer leur réponse. Les réponses ayant été les plus retenues par les parents sont, par ordre décroissant :



<sup>11</sup> L'échantillon exclut ici ceux qui effectuent déjà aujourd'hui tous leurs déplacements à pied.

La première explication fournie par les répondants est très majoritairement la distance trop importante (84%), suivie du temps pris pour les trajets qui augmenterait excessivement (33%), du poids des différents bagages que devrai(en)t porter le(s) enfant(s) (26%), et de l'heure du réveil trop tôt (21%). En dessous de la barre des 20% sont principalement mentionnés les conditions climatiques (19%), le danger lié à la circulation automobile environnante (17%), et enfin l'existence d'alternatives plus intéressantes en matière de transports (12%).

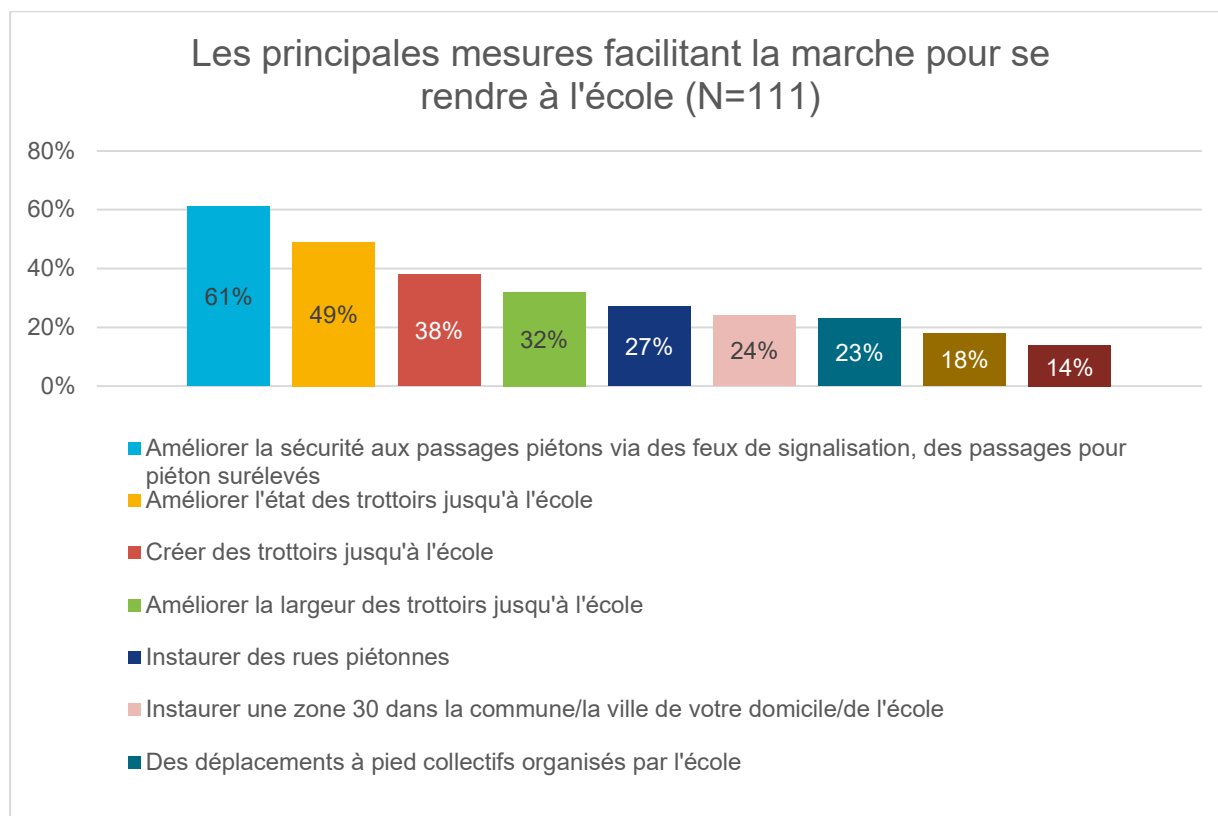
Les parents habitant en zone rurale sont près de 90% à juger la distance trop importante que pour que leurs enfants puissent rejoindre leurs écoles à pied. Les parents vivant en zone urbaine ont de leur côté signalé plus souvent que les autres que leur enfant ne veut pas se rendre à pied à l'école.

Le genre de l'enfant engendre également certaines variations dans les réponses fournies par les répondants. Ainsi, lorsque l'enfant est une fille, les parents sont 7,5% à mentionner une autre raison de sécurité pour ne pas laisser leur enfant aller à pied à l'école, alors qu'ils ne sont que 3,1% lorsque c'est un garçon.

Enfin, 1% des parents indiquent que leur réponse s'explique par une situation de handicap (temporaire ou permanent) dans la famille.

## La marche : oui, à condition de sécuriser les passages pour piétons

Les familles ont également été interrogées sur les trois principales mesures grâce auxquelles leurs enfants iraient davantage à pied à l'école. Parmi 9 propositions, chaque famille pouvait en sélectionner trois.

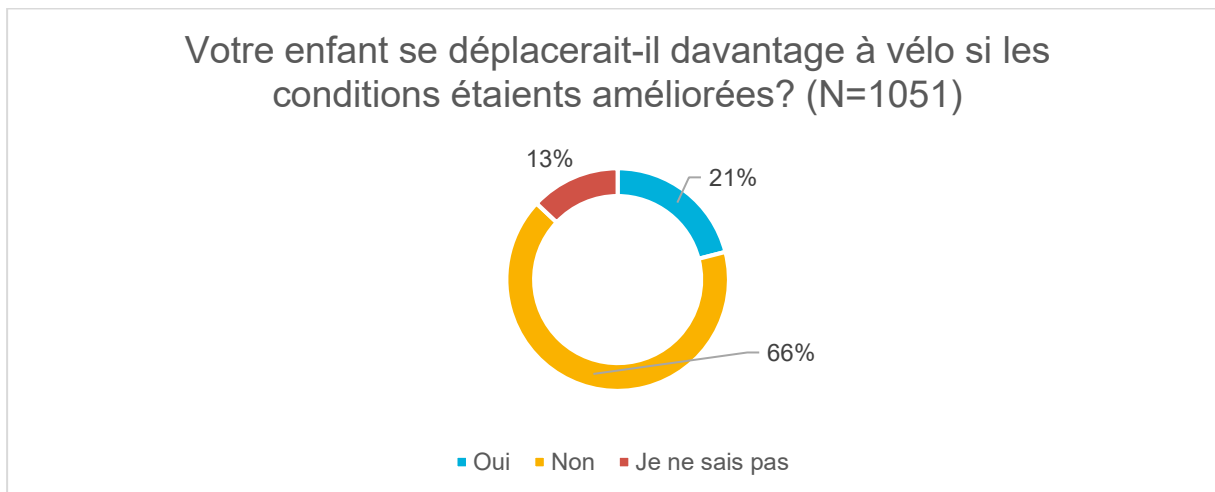


Les trois principales mesures qui ont été retenues par les répondants sont le fait d'améliorer la sécurité aux passages piétons via des feux de signalisation (ou des passages surélevés), améliorer l'état des trottoirs jusqu'à l'école, et la création de trottoirs jusqu'à l'école avec respectivement 61%, 49% et 38%. Par ordre décroissant sont également plébiscités l'amélioration de la largeur des trottoirs (32%), l'instauration de rues piétonnes (27%), l'instauration d'une zone 30 (24%), les déplacements à pied collectifs organisés par l'école (23%) et les trajets à pied organisés avec d'autres élèves sans implication de l'école (18%).

Concernant les différences en matière de territoires, 45% des parents habitant en zone rurale demandent la création de trottoirs alors qu'ils sont 38% en moyenne pour l'ensemble des répondants à demander de même.

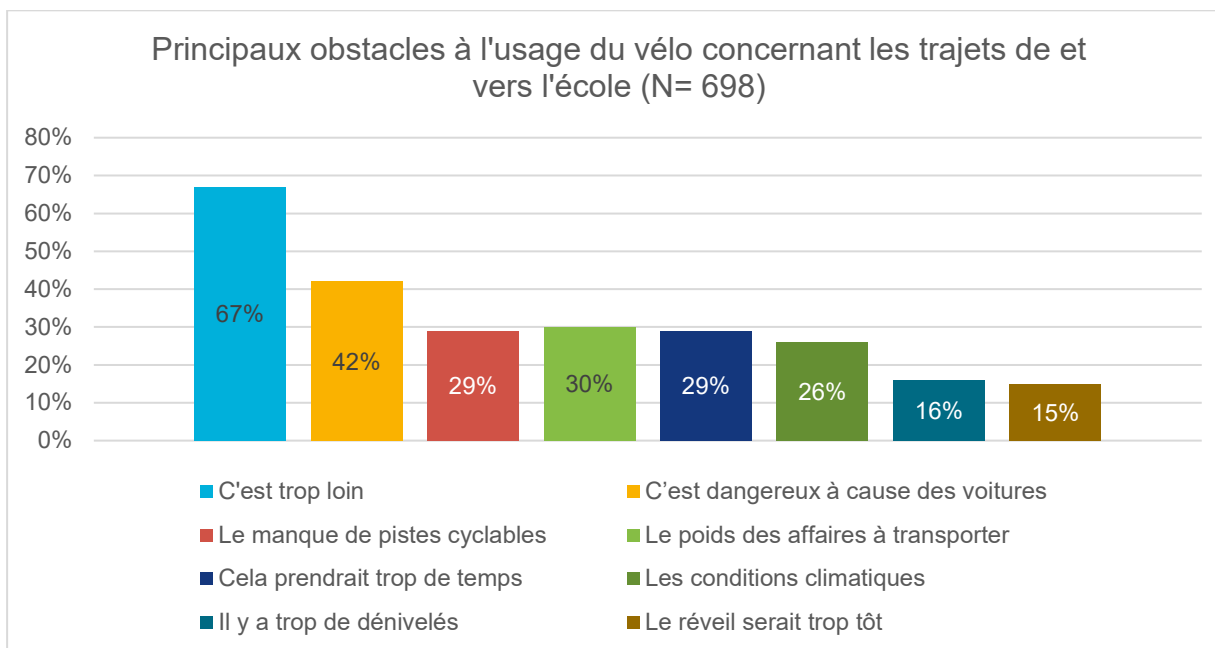
## Adopter le vélo : envisageable dans 2 familles sur 10

À la question « votre enfant se déplacerait-il davantage à vélo de/vers l'école si les conditions étaient améliorées ? », 66% ont répondu négativement, 21% positivement, 13% ne savaient pas<sup>12</sup>.



## Pour près de 7 familles sur 10, l'école est trop loin pour y aller à vélo

L'ensemble des parents ayant choisi « non » ont été invités à préciser les motifs de leur choix parmi un éventail de suggestions. Voici les réponses les plus significatives qui en ressortent :



<sup>12</sup> L'échantillon exclut ici ceux qui effectuent déjà aujourd'hui tous leurs déplacements à pied.



La distance trop importante entre le domicile et l'école se dégage clairement dans les réponses avec un score de 67%. Les principales autres réponses choisies par les parents sont le danger à cause des voitures (41%), le manque de pistes cyclables (29%), le poids des affaires à transporter (30%), le temps que prendrait le trajet (29%) et les conditions climatiques (26%). En dessous de la barre des 20%, mais au-dessus de celle des 10%, le dénivelé trop important (16%) et le réveil qui serait trop matinal (15%) sont également retenus par les répondants.

Plusieurs réponses, non reprises dans le graphe ci-dessus, avoisinent ensuite les 10% : c'est le cas de l'enfant qui ne veut pas se déplacer à vélo ou le parent qui ne veut pas que son enfant pratique le vélo (10% chacun), mais aussi pour d'autres raisons de sécurité (10%), ou à cause du manque de places de parking pour les vélos à l'école (10%).

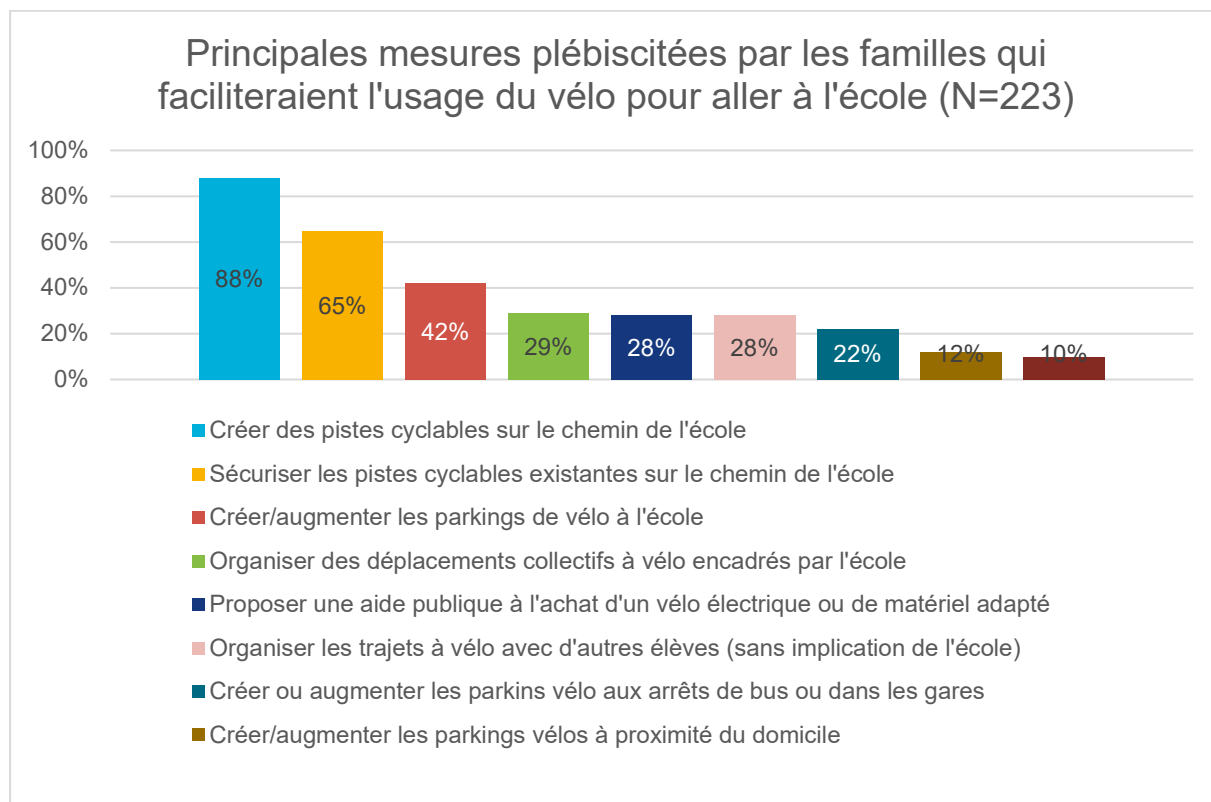
En matière de lieu de vie, les familles habitant en zone urbaine ont beaucoup plus fréquemment cité le manque de places pour les vélos à la maison ou à proximité (28% contre 5% en moyenne pour les deux autres zones) et le manque de places de parking pour vélos à l'école (57% contre 37% en moyenne pour les deux autres zones).

Certaines tendances se dégagent en fonction du territoire de résidence des parents

- En Brabant wallon, 17% des parents indiquent que leur enfant ne veut pas se rendre à vélo à l'école, alors que la moyenne sur l'ensemble du territoire wallon est de 10%.
- Dans la province de Liège, 23% des familles mentionnent les dénivelés trop importants, alors que la moyenne sur l'ensemble du territoire wallon est de 16%.
- Dans la province du Luxembourg et de Namur, respectivement 79% et 73% des familles ont motivé leur réponse négative par les distances trop importantes entre l'école et le domicile, alors que la moyenne sur l'ensemble du territoire wallon est de 67%.

## Le vélo : oui, à condition de créer des pistes cyclables sécurisées

Les répondants ont également été interrogés sur les principales mesures grâce auxquelles les enfants pourraient davantage aller à vélo à l'école :

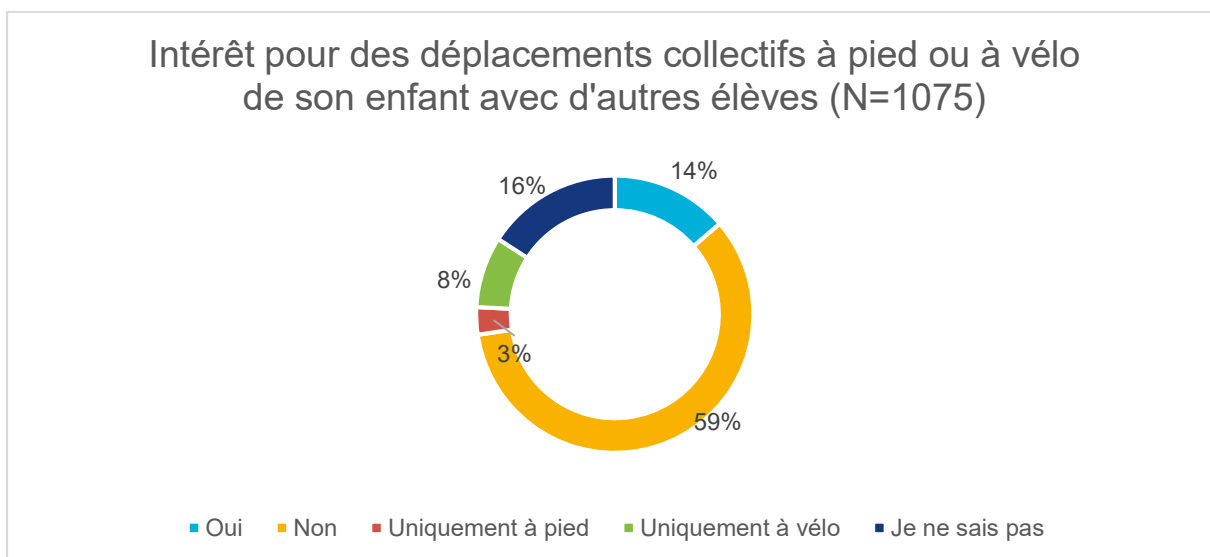


Les familles ont indiqué à 88% « créer des pistes cyclables sur le chemin de l'école » comme mesure prioritaire. Elles sont 65% à souhaiter une meilleure sécurité sur les pistes cyclables sur le chemin de l'école, et 42% à vouloir une augmentation des parkings vélos à l'école.

Quatre propositions se talonnent ensuite de peu : organiser des déplacements collectifs à vélo encadrés par l'école (29%), proposer une aide publique à l'achat d'un vélo électrique ou de matériel adapté (28%), organiser les trajets à vélo avec d'autres élèves sans implication de l'école (28%), et enfin créer ou augmenter les parkings vélos aux arrêts de bus ou dans les gares (22%).

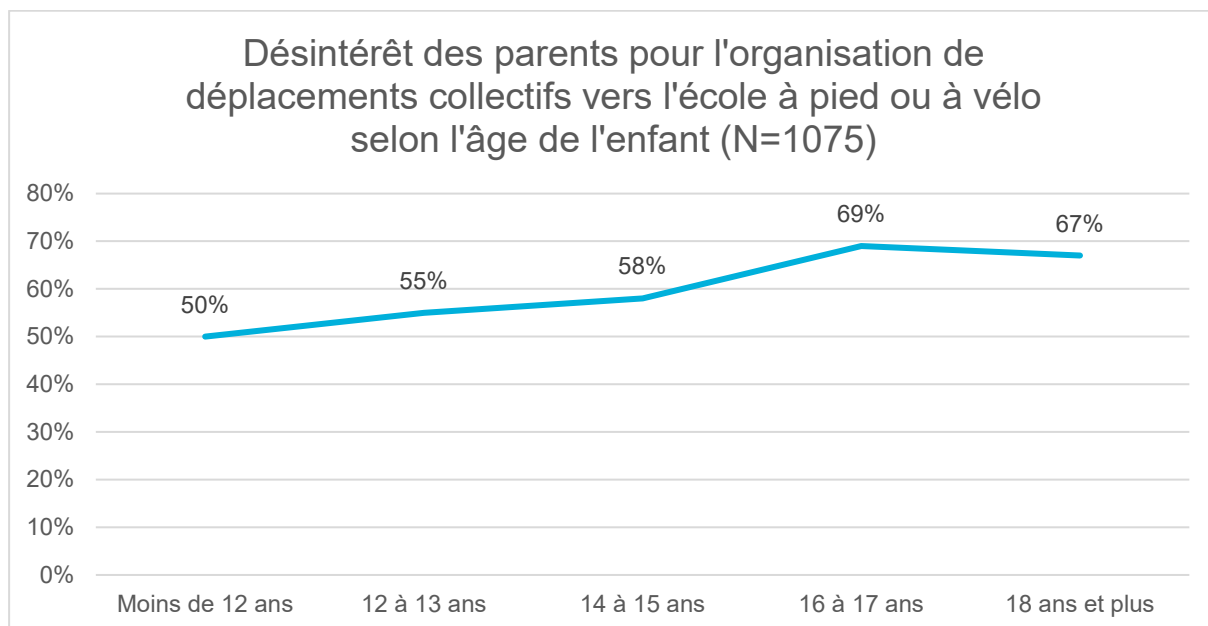
## 1 famille sur 4 intéressée par des déplacements collectifs à pied ou à vélo vers l'école

Les parents ont été questionnés sur leur intérêt concernant l'organisation de déplacements collectifs à pied ou à vélo pour leur enfant avec d'autres élèves effectuant des trajets similaires. En voici les résultats :



Les familles répondent majoritairement non (59%) quand on leur demande si elles sont intéressées par l'organisation de trajets collectifs à vélo avec d'autres élèves, ce qui n'est pas surprenant dans la mesure où tant ceux qui habitent très près de l'école que ceux qui habitent très loin n'ont pas d'intérêt à recourir à un tel dispositif. Mais 25% tout de même sont demandeuses : 14% répondent positivement tant pour le vélo que pour la marche à pied, 8% ne seraient intéressées par la formule que dans le cadre de trajets à vélo, et 3% par des trajets uniquement à pied. 16% indiquent ne pas savoir. La proposition « oui, mais uniquement si encadré par un adulte » n'a été sélectionnée par aucun répondant.

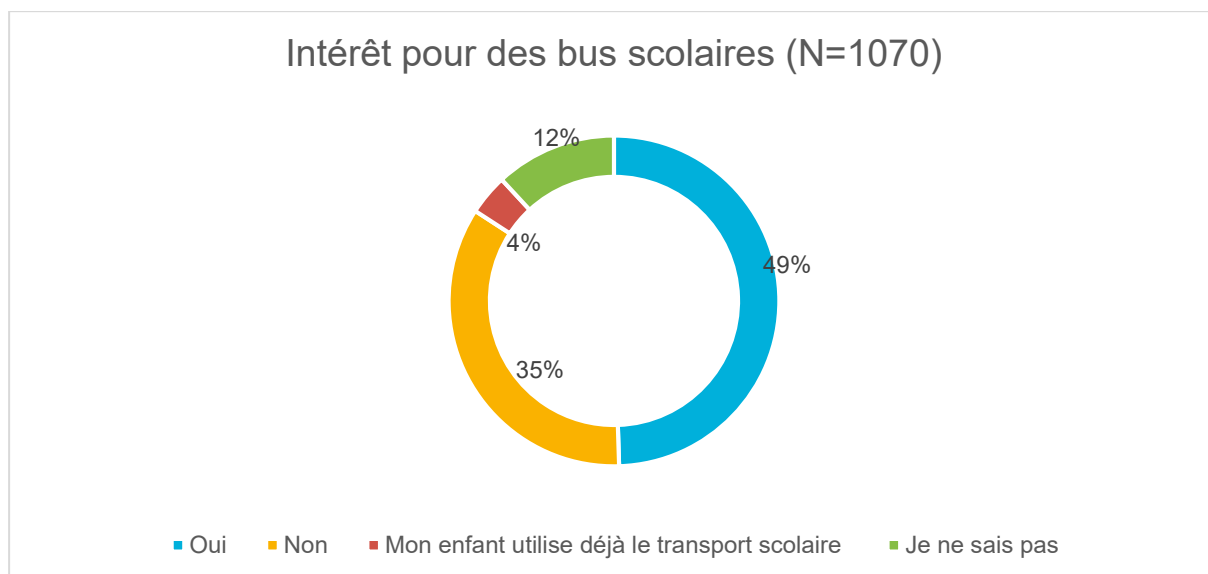
Les réponses varient de manière importante selon l'âge des enfants. Plus les enfants sont jeunes, plus les familles sont demandeuses de déplacements collectifs organisés vers l'école.



Les parents étaient également invités à répondre à la question « Seriez-vous intéressé par des déplacements collectifs à pied/à vélo pour votre enfant avec d'autres élèves faisant des trajets similaires, mais bénéficiant cette fois d'un encadrement et une organisation proposés par l'école? ». Lorsqu'on les interroge sur cette possibilité, les parents sont 58% à répondre non, contre 16% qui répondent oui. 10% répondent uniquement à vélo et 3% uniquement à pied. 14% indiquent ne pas savoir.

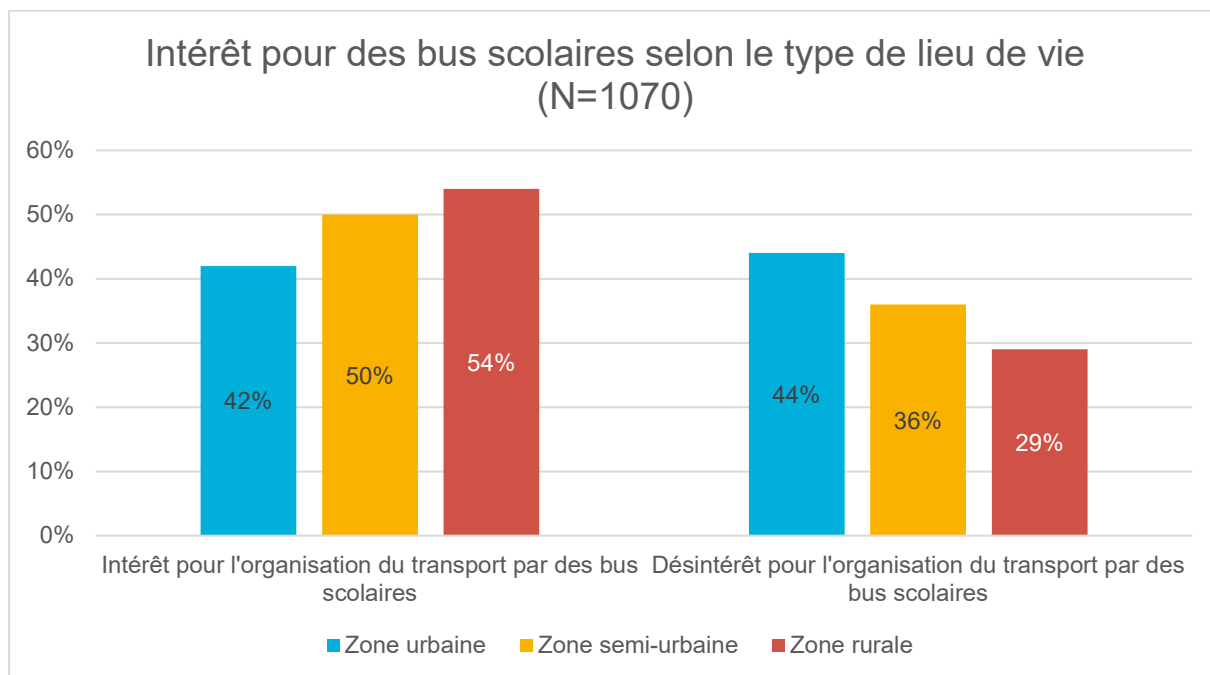
## La moitié des familles sont intéressées par le transport scolaire

À la question « seriez-vous intéressé par des bus scolaires qui passeraient prendre votre enfant et le ramener près de chez vous ? », sur l'ensemble des familles interrogées, 50% ont répondu positivement à cette question, 35% non, 12% que leur enfant recourt déjà au transport scolaire et 11% ne savent pas.



Les habitants de la province de Liège (56%) sont plus nombreux que la moyenne régionale (50%) à être intéressés, tandis que ceux du Brabant wallon sont plus nombreux à ne pas être intéressés (43%) que la moyenne régionale (35%).

Les réponses à cette question varient également selon le type de territoire :



Ainsi, le taux de réponses « oui » pour cette proposition est plus grand chez les personnes résidant en zone rurale (54%) que celles résidant en zone semi-urbaine (50%) ou en zone urbaine (42%).

Les personnes ne travaillant pas sont significativement plus intéressées par cette formule de trajet (61%) que la moyenne générale (50%).

## Et si les jeunes choisissaient seuls ? La voiture garde la cote

Enfin, les familles étaient interrogées sur le moyen par lequel leur enfant voudrait se rendre à l'école (même si les parents ne sont d'accord avec ce choix). Les jeunes souhaitent à 42% être véhiculés en voiture en tant que passagers. Les autres réponses sont en ordre décroissant le bus (20%), je ne sais pas (14%), le vélo (7%), le transport scolaire (5%) et la voiture en tant que conducteur (3%).

Selon l'âge des enfants, les réponses sont sensiblement différentes. Le transport scolaire (7% contre 5% de moyenne sur l'ensemble des tranches d'âge) et le vélo (9% contre 7% en moyenne sur l'ensemble des tranches d'âge) sont particulièrement plébiscités chez les jeunes de 12 à 13 ans. Chez ceux de 16-17 ans et 18 ans et plus, la voiture en tant que conducteur est davantage choisie (respectivement 7 et 21% contre 3% de moyenne sur l'ensemble des catégories d'âge).

Les parents dont l'enfant est une fille indiquent plus fréquemment (46% contre 37%) que leur enfant préfère voyager en voiture en tant que passager. Ceux ayant un garçon ont opté plus fréquemment pour le vélo : 10% contre 4% pour les filles.

## Commentaires libres des familles : nombreuses attentes concernant les bus

En toute fin de questionnaire, nous avons proposé aux familles de laisser un commentaire à propos des déplacements vers l'école secondaire. 343 familles nous en ont laissé un.

On retrouve beaucoup de commentaires portant sur les transports en commun et plus particulièrement le bus. L'un des problèmes les plus évoqués par ces parents (une centaine de fois) concerne la fréquence des bus : « renforcer encore mieux l'offre de bus aux heures de pointe pour éviter aux enfants d'être laissés sur le trottoir et de devoir attendre le bus suivant et d'être en retard à l'école », « Il manque de créneaux horaires et les bus sont souvent surchargés », « Il faut adapter les heures de bus (plus tôt) et en mettre plus. Nous avons 1 ligne le matin (7h34) et le soir (17h26). En dehors de ces heures, mon enfant arrive en retard ou ne peut pas revenir à la maison. Je n'ai pas le permis et mon conjoint commence le travail entre 5 et 6h du matin et termine entre 18h30 et 20h30 (horaires coupés). Aucun covoiturage n'est disponible ».

Une cinquantaine de ces familles expriment leur mécontentement face à la surcharge des bus « Le plus gros problème avec les bus est le nombre d'enfants qui s'entassent littéralement dans ces bus le matin ! Il faudrait au minimum doubler ces bus ! Jamais elle n'a l'occasion de s'asseoir... et en temps Covid c'est vraiment un nid à propagation ! » Ce qui fait que plusieurs parents nous expliquent que leur enfant manque le bus et arrive en retard à l'école : « Trop de bus manqués parce qu'ils sont complets ou trop d'attente à certaines heures de fin de cours », « les bus sont souvent tellement bondés que les jeunes ne peuvent pas monter et attendent 1h le suivant ».

Une cinquantaine de parents nous ont fait part également du fait que les horaires de transports en commun n'étaient pas adaptés aux horaires d'école ; certains enfants sont régulièrement en retard le matin ou attendent plusieurs dizaines de minutes à la sortie des cours : « Le bus est systématiquement en retard. 20 minutes de retard tous les jours. Arrivée à 8h26 au lieu de 8 h06 et donc trop tard pour l'école où l'accès doit se faire au plus tard pour 8h20. Mon fils est donc régulièrement sanctionné par son établissement scolaire et ce à cause du problème de ponctualité du bus. L'horaire de cette ligne doit être adaptée à la densité du trafic à l'heure de pointe matinale. Pensez à tous les enfants qui n'ont pas d'autres choix que le bus pour se rendre à l'école », « École qui finit à certaines heures et bus qui ne coïncide pas donc soit il ne sait pas arriver à temps et doit attendre 1h, soit il doit attendre 35 min », « Mes enfants doivent parfois attendre 40 min à la gare pour avoir le train du retour parce que la fin de l'école ne correspond pas avec un départ de train... 40 min dans une gare c'est long !! », « Le mercredi est une catastrophe pour lui, un des bus, le dernier, il doit l'attendre une bonne heure alors qu'il n'est qu'à 5 km de la maison, mais la route est trop dangereuse et sans accotement pour y circuler à pied sans danger ». Des familles mentionnent aussi des horaires plus spécifiques comme les heures de fourche et les périodes d'examen lors desquelles les horaires de transport en commun ne coïncident pas du tout.

Parmi les autres problèmes évoqués concernant les transports en commun, une cinquantaine de familles ont laissé un commentaire touchant à la fiabilité et/ou à la ponctualité : « Mon fils met plus ou moins 2h de trajet en bus, car soit il passe et ne s'arrête pas, ou le bus ne passe pas ou ils ne sont pas à l'heure. Si tous serait correcte mon fils ne mettrait que 1h10 de trajet gr », « Souvent les bus ont beaucoup de retard ou ne passent pas, détour, ce qui met les enfants en retard à l'école et il arrive aussi souvent que les chauffeurs ne s'arrêtent pas à l'arrêt donc pas de bus avant 1h », « Dommage que le bus n'attende pas à l'arrêt s'il a de l'avance, du coup retard à l'école ou arrivée tardive le soir à la maison et doit attendre 1h, en plus seul ».

Une trentaine de familles ont évoqué le manque de desserte à proximité de leur domicile : « Malgré que notre enfant prenne le bus, l'arrêt le plus proche pour le reprendre est à 10 km de notre maison. Nous devons donc aller la rechercher à cet arrêt en voiture », « Pas assez de transports en commun dans les villages et autour des villes ».

Pour terminer avec les transports en commun, une quinzaine de familles ont évoqué leurs inquiétudes par rapport au non-respect des mesures Covid dans les transports en commun : que ce soit parce que d'autres usagers ne respectent pas les mesures ou tout simplement parce que le bus est plein à craquer : « *Aucun respect des mesures Covid 19 dans les TEC. Impossible de valider les trajets vus que les bus sont pleins. Aucun respect du port du masque. Distance corps à corps. Distribution gratuite du virus. Yes* », « *La sécurité dans les bus est déplorable, mon enfant est déjà tombé plusieurs fois dans le bus par manque de place assise et à la manière dont le chauffeur roule, de plus, en cette période de pandémie, des transports en commun bondés je trouve cela inadmissible* ».

Pour terminer, une cinquantaine de parents évoquent des problèmes de sécurité et/ou le manque d'infrastructures cyclables/piétonnes/arrêts de transports en commun. Parmi ces parents, plusieurs demandent une amélioration des infrastructures existantes. « *Pour des trajets à peine supérieurs au km, l'option d'organiser les transports en commun est peu utile voire crédible. Par contre avoir des trottoirs de minimum 1m partout et 1m50 aux endroits très fréquentés est un minimum. Mettre des radars pour le comportement des automobilistes serait bienvenu* », « *Il voudrait aller plus souvent en vélo à l'école. Malheureusement, le manque criant d'infrastructures ne le permet pas. Très dommageable à plusieurs niveaux* », « *le souci que j'ai c'est l'absence total de trottoir sur la portion de trajet entre notre domicile et l'arrêt (route arborée sombre et dangereuse). Pareil pour l'autre arrêt qu'il pourrait alternativement utiliser en empruntant soit une route de campagne hyper étroite et encaissée qui devrait être réservée aux usagers lents mais ne l'est pas ou un chemin pédestre (mais hyper boueux et casse-gueule). Je dois donc la déposer et la rechercher en voiture (5 min de trajet) alors qu'elle pourrait le faire en 20min de marche (...)* », « *Consécutivement à un déménagement prévu au printemps 2022, la distance passera à 2,5 km et le vélo sera d'autant plus intéressant. Les gros problèmes sur le nouveau trajet seront la traversée d'artères importantes* ».

## Conclusion

Dans la lignée de l'étude de la Ligue des familles consacrée aux déplacements en famille<sup>13</sup>, ce focus sur la mobilité des élèves wallons du secondaire montre que les adolescents, qui recourent encore largement à la voiture aujourd'hui pour aller à l'école, sont prêts à faire évoluer leur comportements en faveur de modes de déplacement plus écologiques.

Pas moins de 7 élèves sur 10 iraient davantage à l'école en transports en commun si les conditions étaient améliorées. Et en ce qui concerne les modes de déplacements plus actifs, derrière des pourcentages qui semblent extrêmement faibles – 1 élève sur 10 seulement prêt à opter davantage pour la marche, 2 sur 10 pour le vélo –, on voit que le principal obstacle a trait à la distance domicile-école. Mais pour ceux pour qui n'habitent pas trop loin de leur établissement scolaire, les raisons invoquées pour ne pas recourir à la marche ou au vélo sont des éléments sur lesquels il est politiquement possible d'agir pour changer les choses.

La distance domicile-école est donc effectivement, et assez logiquement, un facteur déterminant la capacité à faire évoluer son mode de déplacement. 80% des élèves de notre échantillon habitent à 5 km ou plus de leur école, rendant le recours à la marche difficile au quotidien. Parmi les 20% qui habitent plus près, la très grande majorité effectuent déjà leurs déplacements à pied. Les élèves qui ne sont pas prêts à renoncer à leur moyen de transport actuel en faveur de la marche sont d'ailleurs 84% à citer la trop longue distance et 33% le temps que cela leur prendrait. Toutefois, la troisième raison invoquée a trait au poids des affaires à transporter (en particulier le cartable). Un élément sur lequel il est donc possible d'agir pour favoriser ce mode de déplacement quand la distance le permet.

Distance domicile-école également mentionnée, d'ailleurs, comme premier obstacle à un recours accru au vélo (par 67% des répondants). 1 élève sur 2 habite à plus de 10 km de son école secondaire ; 1 sur 5 à plus de 15 km. Quand la distance le permet, les élèves demandent avant tout de meilleures conditions de sécurité pour se rendre à l'école à vélo. Les familles sont très nombreuses à constater le manque d'infrastructures adaptées (pistes cyclables aux abords de l'école dans 17% des cas seulement, parkings vélo dans une minorité (45%) d'établissements) et à réclamer des pistes cyclables supplémentaires (88% parmi les élèves qui sont prêts à se rendre davantage à l'école à vélo) et sécurisées (65%), ainsi que des parkings pour vélos (42%). Pour les élèves les plus jeunes (12-13 ans), l'organisation de déplacements collectifs à vélo ou à pied vers l'école pourrait également contribuer (pour une famille sur deux) au recours à ces modes de déplacement.

Enfin, c'est donc surtout le recours accru aux transports en commun qui semble possible et souhaitable pour les familles, à condition ici aussi d'importantes améliorations en la matière. La très grande majorité (7 sur 10 donc !) des élèves seraient prêts à y recourir ou à les utiliser davantage dans de meilleures conditions, c'est-à-dire, pour une écrasante majorité (83%), si les fréquences de passage étaient améliorées, mais aussi les correspondances et le nombre de lignes (46%). Quand le recours aux transports en commun n'est pas une option, c'est en premier lieu (24%) parce que les parents ont besoin de la voiture pour conduire le reste de la fratrie – en conformité, ici aussi, avec l'enquête de la Ligue des familles de 2019 qui mettait en avant les déplacements en chaîne comme spécificité de la mobilité des familles, à prendre en compte dans les politiques de mobilité.

Le Covid semble quant à lui avoir, deux ans après le début de la crise sanitaire en tout cas, un rôle relativement marginal dans le choix des modes de transports des adolescents vers l'école puisque, même si un utilisateur de transports en commun sur deux se dit mécontent des mesures anti-Covid qui y sont appliquées, seuls 6% des élèves ont souhaité ou pu changer de moyen de transport en raison du virus.

---

<sup>13</sup> « Mobilité des parents : tais-toi et rame », décembre 2019 : <https://www.laligue.be/Files/media/501000/501940/fre/2019-12-20-etude-mobilite-des-parentsv3.pdf>

Les déplacements domicile-école secondaire en Wallonie  
Enquête auprès de plus de 1000 familles

**Janvier 2022**

Le Service Etudes et Action politique  
de la Ligue des familles

[etudes@liguedesfamilles.be](mailto:etudes@liguedesfamilles.be)

