

Quelle place pour le vélo dans les déplacements des familles à Bruxelles ?

Résultats de l'enquête menée en 2023



Nous remercions chaleureusement Eva Van Enoo, Claire Pelgrims, John Nieuwenhuys et Alice de Walque pour leurs précieux conseils et relecture de certaines étapes clés de la présente étude.

Nous remercions particulièrement Charline, Thierry, Abel, Yves, Didier, Ines et Estelle qui ont été d'une aide primordiale au sein des écoles pour contacter et réunir les participants de notre étude.

Enfin, nous remercions bien sûr l'ensemble des élèves et parents d'élèves qui ont accepté de nous accorder du temps pour répondre à nos questions.

Table des matières

1. Introduction	4
2. Etat de l'art	6
2.1. Etat des lieux : la place du vélo dans le cadre des déplacements domicile-école à Bruxelles	6
2.2. Entrer dans la mobilité par l'immobilité	8
2.3. Comment comprendre & interpréter cette « immobilité » des enfants ?	9
2.3.1. Attitudes parentales & représentation du risque	10
2.3.2. Normes socioculturelles & motilité	12
2.3.3. Forme urbaine : les enfants oubliés de l'urbanisme	13
2.3.4. Habitudes modale, Conduite de vie & Effet de seuil	15
3. Volet 1 : L'impact des nouveaux aménagements cyclables sur les déplacements domicile-école	17
3.1. Introduction	17
3.2. Méthodologie	17
3.3. Sélection de 10 écoles participantes	17
3.4. Résultats	19
3.4.1. Entretiens qualitatifs	19
3.4.2. Enquête quantitative	22
4. Volet 2 : Focus Groups Parents-Elèves – spécificités du déplacement domicile-école et rapport au vélo	36
4.1. Introduction	36
4.2. Objectif	36
4.3. Méthodologie	36
4.4. Sélection des participants	36
4.5. Analyse des résultats	36
4.5.1. Quelles dispositions restrictives à l'usage du vélo pour les familles dans le cadre de leurs déplacements domicile-école ?	37
4.5.2. Quelles dispositions incitatives à l'usage du vélo pour les familles dans le cadre de leurs déplacements domicile-école ?	42
5. Discussion & pistes d'actions	50
5.1. Constat n°1 : Une attention à porter aux besoins spécifiques des enfants et leurs accompagnants dans la mise en œuvre des itinéraires cyclables	50
5.2. Constat n°2 : Légitimité accordée à l'école en tant qu'acteur pour une mobilité plus active des élèves	51
5.3. Constat n°3 : Au-delà des frontières de l'école, inclure les parents et acteurs extrascolaires	52
5.4. Constat n°4 : pour une approche holistique des besoins des familles	53
5.5. Constat n°5 : Identifier les moments clés, « le bon projet au bon moment »	54

1. Introduction

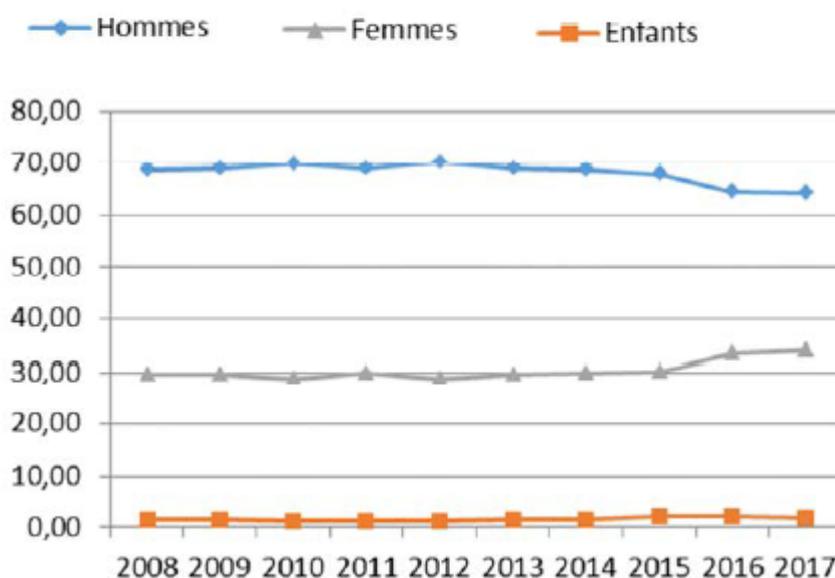
« À Bruxelles, le vélo a le vent en poupe, tous motifs de déplacements confondus »¹ ! C'est ainsi que se titrait l'un des articles de la RTBF s'intéressant à l'évolution de la pratique du deux-roues à Bruxelles. Ce constat est confirmé par l'Observatoire du vélo. Depuis 1998, Pro Velo recense le nombre de personnes roulant à vélo dans le cadre de ses comptages périodiques : le résultat est sans appel quant

à l'augmentation du nombre de cyclistes qui a plus que quadruplé entretemps.

Toutefois, une analyse des profils observés nous amène à constater que le public enfant semble peu augmenter (figure 1).

Figure 1 :

Evolution de la part des hommes, femmes et enfants parmi les cyclistes. Source : Pro Velo (2018)



En 2017, Pro Velo a mené une enquête auprès des nouveaux cyclistes bruxellois. Celle-ci soulignait le poids de la perception d'insécurité routière et du manque d'aménagements cyclables comme principaux freins à la pratique du vélo du point de vue des répondants de l'enquête. Au regard des exigences en matière de sécurité que les parents sont en droit d'attendre pour leurs enfants, on peut se demander si ces mêmes facteurs ne pèsent pas plus encore sur la mise en selle des plus jeunes.

Ces différents constats nous invitent à pousser plus loin notre compréhension de la pratique du vélo chez les enfants. Si cette enquête nous invite évidemment à recueillir les propos des enfants, nous nous intéressons également au regard des

parents sur cette question.

Pour cette étude, nous avons choisi de nous intéresser plus précisément aux élèves de 5^{ème} et 6^{ème} primaire scolarisés en Région Bruxelles-Capitale. Ce choix repose sur le fait que plusieurs études démontrent qu'à l'âge de 10 ans, les élèves sont tout à fait capables de se déplacer à vélo, s'ils disposent de l'apprentissage et du soutien nécessaire de leur entourage (B. Rubbio, 2021).

Précisons également que nous distinguons dans cette étude trois formes de pratique du vélo chez les élèves ou familles :

1. <https://www.rtbef.be/article/a-bruxelles-le-velo-a-le-vent-en-poupe-tous-motifs-de-deplacements-confondus-10513386>, consulté le 24.01.2022

Elèves conduits à vélo	Elèves qui ne roulent pas sur leur propre vélo, mais sont conduits via un vélo cargo ou siège vélo enfant par exemple.
Elèves accompagnés à vélo	Elèves qui roulent sur leur propre vélo, mais sont accompagnés ou encadré par un adulte.
Elèves roulant à vélo en autonomie	Elèves qui roulent sur leur propre vélo en autonomie (ils ne sont pas accompagnés d'un adulte).

La présente étude s'intéresse plus précisément aux (non-) pratiques du vélo en autonomie ou accompagné chez les élèves de 5ème et 6ème primaire. Deux volets sont consacrés dans cette étude :

- Le premier volet se concentre sur l'aspect « infrastructure ». Depuis la réalisation de l'enquête sur les nouveaux cyclistes en 2017, de nouveaux aménagements ont été créés (rues cyclables, rues scolaires, pistes cyclables séparées...) réduisant ainsi potentiellement les deux freins évoqués plus haut (insécurité routière et manque d'infrastructures). Au travers de ce premier volet, nous étudions l'impact de ces aménagements sur la pratique du vélo chez les enfants (en autonomie ou accompagné), et plus particulièrement dans le cadre de leurs déplacements domicile-école.

- Le second volet porte sur la perception du vélo chez les enfants et chez leurs parents. Nous étudions d'une part la pratique du vélo du point de vue des enfants : l'image du vélo, le ressenti, l'aspect ludique, la relation avec les parents... Parallèlement, nous étudions la pratique du vélo (en autonomie ou accompagné) chez les enfants à travers le discours des parents : la différence de perception du danger pour soi ou pour ses enfants, l'aspect logistique et organisationnel, la relation avec les enfants.

2. Etat de l'art

Notre travail commence par une analyse de la littérature existante sur le sujet. Il existe en effet plusieurs travaux, notamment universitaires, traitant directement et indirectement de la place du vélo dans le cadre des déplacements domicile-école. L'analyse de ces différents travaux nous sera précieuse pour une bonne compréhension du contexte et des enjeux.

Nous distinguerons les enfants se déplaçant à vélo (éventuellement accompagnés) des enfants transportés à vélo.

Plusieurs domaines sont explorés :

- Types de déplacements à Bruxelles (distance parcourue, motif de déplacement, caractéristiques urbanistiques, etc.)
- Compétences et socialisation : se déplacer au quotidien, une pratique qui s'apprend
- Qualité des aménagements cyclables perçue
- Concept de motilité et normes socioculturelles
- Habitude modale et routinisation des pratiques de mobilité
- Représentation du risque et cycle rétroactif

2.1. Etat des lieux : la place du vélo dans le cadre des déplacements domicile-école à Bruxelles

Une étude récente estime à 3,3 millions le nombre total de déplacements qui sont réalisés chaque jour en Région de Bruxelles-Capitale, ce qui représente 25 millions de kilomètres parcourus (Janssens D. et al., 2023). Dans ce sens, les déplacements domicile-école ne représentent bien sûr qu'une partie des déplacements en lien avec la Région de Bruxelles-Capitale (RBC). Pour la population active et les personnes scolarisées, ils constituent néanmoins l'épine dorsale des routines de déplacements quotidiens. Mais

quel poids représentent-ils réellement dans le paysage bruxellois ?

Une étude relativement récente de T. Ermans et al. (2017), nous permet de relever plusieurs enseignements importants à cet égard. Tout d'abord, l'étude nous apporte plus de précisions sur les volumes de déplacements domicile-école liés à la Région de Bruxelles-Capitale :

Figure 2 :

Nombre d'élèves (hors établissements internationaux), évolutions et volumes de leurs déplacements selon le type de flux. Source : T. Ermans & al. (2017)

	Elèves	Pari dans le total	Fréquence hebdomadaire de jours avec un déplacement	Fréquence hebdomadaire de déplacement*	Déplacements un jour ouvrable (lu - ve)*
	vol.	%	vol./semaine	vol./semaine	vol./jour ouvrable
	A	B	C	D = A x C x 2	E = D / 5
• Elèves liés à la RBC	257 138	100,0	4,5	2 314 000	463 000
Internes (X)	212 097	82,5	4,5	1 909 000	382 000
Entrants (Y)	35 663	13,9	4,5	321 000	64 000
Sortants (Z)	9 378	3,6	4,5	84 000	17 000
Elèves bruxellois (X + Z)	221 475	86,1	4,5	1 993 000	399 000
• Elèves scolarisés en RBC (X + Y)	247 760	96,4	4,5	2 230 000	446 000

* Les résultats présentés sont arrondis au millier. Ce tableau ne reprend pas les étudiants de l'enseignement supérieur.

Sources : Communauté française et Vlaamse Gemeenschap 2014-2015, via IBISA

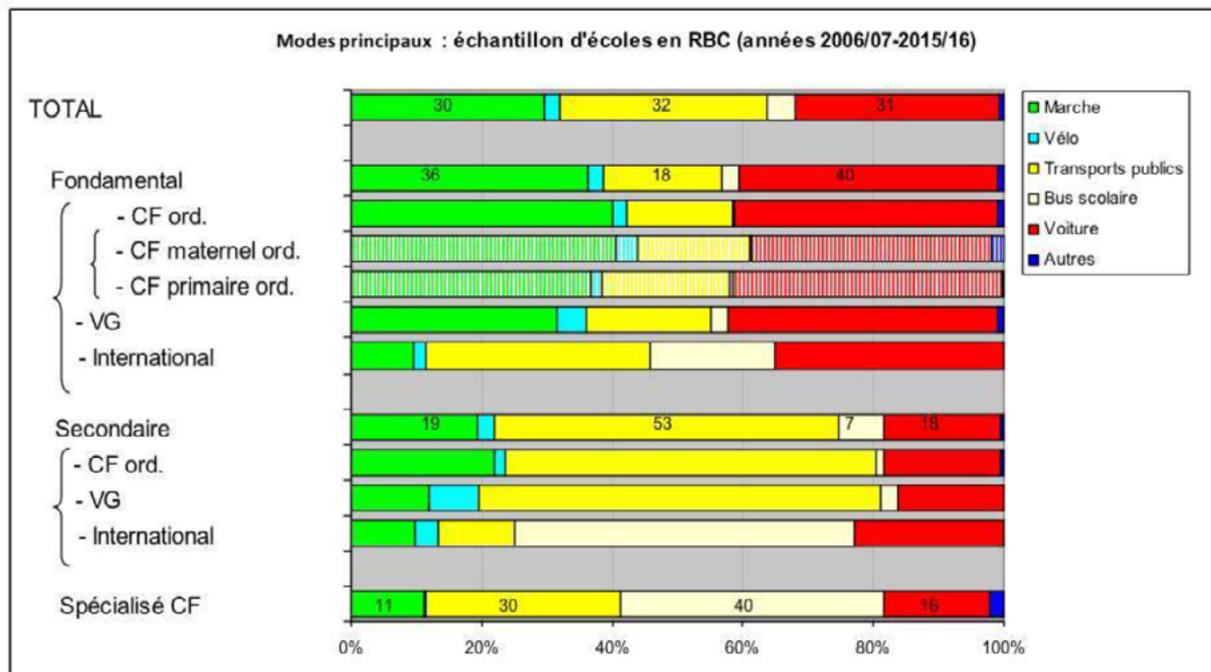
Comme nous pouvons le constater dans ce tableau, on estime à plus de 463 000 déplacements le nombre de déplacements journaliers d'élèves (fondamental et secondaire) entre leur domicile et leur école à en Région Bruxelloise. Précisons que cette estimation ne tient pas compte d'un éventuel accompagnement par le parent d'élève.

Cette estimation peut être complétée par une autre

information essentielle, à savoir les distances moyennes parcourues entre le domicile et l'école. A cet égard, les auteurs estiment que plus de 80% des distances domicile-école sont inférieures à 5km à vol d'oiseau. Cette information laisse penser qu'il existe un très haut potentiel à la pratique du vélo entre le domicile et l'école. Pourtant, la place du vélo dans ces déplacements domicile-école est presque inexistante à ce jour :

Figure 3 :

Part des modes de déplacement dans l'enseignement obligatoire : mode principal (selon la plus grande distance). Source : *ERMANS T. & al. (2017)*



Remarques : (1) Ces données incorporent les écoles internationales et (2) les données relatives aux écoles maternelles, reprises en hachuré, doivent être lues avec beaucoup de précaution : elles ne reposent que sur une partie des écoles fondamentales.

Sources : Plans de déplacements scolaires, années variables de 2006 à 2014, et prédiagnostics scolaires 2014

Notons également que dans le fondamental, où les élèves ont moins d'autonomie en termes de mobilité, la part des transports publics est notablement plus réduite, avec seulement 18 %, tandis que la part des élèves conduits en voiture s'élève à 40 %. Dans le cadre de trajets domicile-école, souvent courts, la marche représente, avec 36 %, le deuxième mode principal. Dans le secondaire, c'est en revanche le transport public qui domine. Il s'agit en effet du mode de transport utilisé dans un peu plus de la moitié des cas (57 % pour l'enseignement francophone, et 62 % pour le néerlandophone). On constate en revanche des parts beaucoup plus faibles aussi bien pour la marche (dans le cadre de trajets souvent plus longs) que la voiture qui se partagent à peu près équitablement la deuxième position avec 19% des suffrages. La part modale du vélo parmi ces trajets domicile-école semble quant à elle tout à fait minime dans le paysage des déplacements domicile-école. Ce premier constat est également appuyé par les résultats de l'Observatoire du vélo qui révèle que la part d'enfants se déplaçant sur leur vélo stagne depuis plusieurs années (voir figure 1).

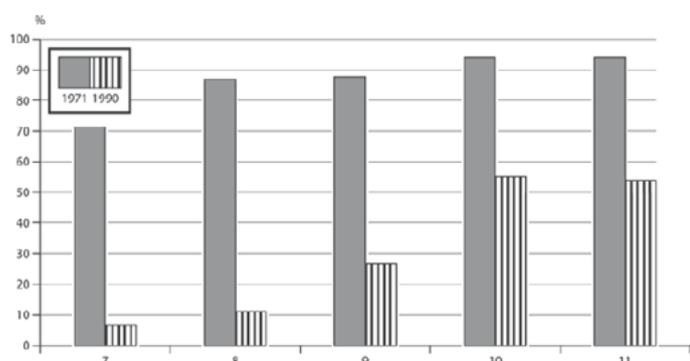
Un tel constat dépasse d'ailleurs largement le contexte bruxellois. Comme le souligne Amar (2004), la proportion d'élèves allant à pied ou à vélo à l'école est en régression constante depuis des décennies, descendant jusqu'à 20% en moyenne dans les pays européens. Ce phénomène est complexe et implique un grand nombre de facteurs et d'acteurs. Comme le souligne une récente étude menée par la ligue des familles², les trajets des parents d'élèves rassemblent une série de spécificités dont il faut tenir compte : déplacements en chaîne (domicile-crèche-école-travail-école-activités extrascolaires-courses...), entravés (car les enfants se déplacent moins aisément, et moins rapidement, car il faut transporter davantage d'affaires...) et à organiser selon des contraintes horaires plus importantes (avec notamment des contraintes horaires liées à l'école qui s'ajoutent à celles liées au travail)³. Interroger la mobilité des élèves et de leurs accompagnants nécessite donc inévitablement de tenir compte d'une série de contraintes spécifiques à ce public cible.

2.2. Entrer dans la mobilité par l'immobilité

Comme l'expliquait l'auteur E. Filatre (2020), la recherche montre que, depuis les années 1940, la place des enfants dans l'environnement public et en particulier dans leur quartier, a décliné. Ainsi, l'âge des premières sorties sans surveillance a été repoussé, le nombre de lieux visités par les enfants a diminué et a souvent été réduit à l'environnement immédiat du domicile, les restrictions imposées par les parents se sont renforcées et les activités sont devenues de plus en plus supervisées par des professionnels.

Une recherche anglaise démontrait d'ailleurs cette baisse « vertigineuse » d'autonomie pour les enfants dans leurs déplacements lors d'une étude comparative entre 1971 & 1990. (Figure 4)

Figure 4 :
Proportion d'enfants se déplaçant seuls selon l'âge en 1971 et 1990 à Londres. Source: Hilman M. (1993) in HUGUENIN-RICHARD F. (2010)



On observe donc une réduction de la mobilité autonome des enfants qui, comme le constate Sandrine Depeau et Thierry Ramadier (2005), a des conséquences multiples, à la fois sur le développement de l'autonomie des enfants, puisque leurs expériences spatiales sont fortement limitées, mais également sur leur dépendance à l'adulte. Sandrine Depeau expliquera même que les enfants entrent dans la mobilité par l'immobilité. L'auteure a notamment étudié les pratiques de pédibus pour effectuer les trajets domicile-école chez des élèves de primaire dans l'agglomération rennaise et a pu montrer la place importante des choix parentaux dans la mobilité des enfants qui, en tant que valeurs et normes, conduisent à réduire l'autonomie des enfants dans leur mobilité (Depeau, 2013). Dans le même sens, V. Kauffmann

(2005) explique combien le contexte urbain mobilise plutôt des restrictions de mobilité avant tout pour des raisons sécuritaires largement associées aux dangers que représente la fréquentation de la rue. Ces contextes urbain et périurbain induisent ainsi un déplacement des étapes d'acquisition de la mobilité autonome de l'enfance vers l'adolescence.

Pourtant, la mobilité autonome est une composante essentielle de l'habiter. Les travaux de J. Devaux et al. (2016) rappellent à cet égard que la mobilité autonome permet entre autres de s'affranchir de la tutelle parentale et d'apprendre à trouver sa place dans l'espace public. En effet, toujours selon ces auteurs, cette mobilité est à la base de dispositions, de manières d'habiter qui structureront en partie leur vie future et leur insertion professionnelle. Les enfants seraient tout à fait capables de trouver leur place si on leur en laissait la possibilité. J. Torres (2007) estime par exemple que les aménagistes auraient tendance à sous-estimer la capacité des enfants à façonner par eux-mêmes leur environnement. Les travaux de ce dernier s'intéressent justement à la pratique du vélo chez les enfants et ce que représente la « conduite du vélo » dans son développement. À travers plusieurs recherches sur le terrain, l'auteur a pu constater que le vélo est une notion beaucoup plus complexe que ce que l'on peut imaginer en la circonscrivant au domaine du transport et, plus concrètement depuis les dernières années, à celui de la mobilité douce ou du transport actif. Il s'avère, par exemple, que les enfants conçoivent le vélo comme une activité polyvalente, susceptible d'avoir divers sens et d'être associée à différentes valeurs. Celles-ci, évoquées souvent en termes « d'avantages », apparaissent non seulement nombreuses et variées, mais aussi complémentaires. D'ailleurs, dans le discours des jeunes, la possibilité de bénéficier de plusieurs de ces avantages à la fois (e.g. se déplacer, faire du sport et s'amuser en même temps) apparaît comme étant en soi une valeur importante du vélo. Jeu, entraînement physique, mobilité efficiente, abordable et non polluante, le vélo est donc mis en valeur par les enfants de par ses diverses dimensions (ludique, économique, environnementale...).

Malheureusement, les enfants sont rarement impliqués dans les processus de planification du transport et d'aménagement urbain. Ils sont donc généralement limités dans leur mobilité par des milieux et par des politiques de déplacement qui répondent aux besoins, aux habitudes et aux moyens des adultes et, particulièrement, des adultes motorisés (Commission européenne, 2002).

2. WOELFLE A., TIRMARCHE C. (2019), « Mobilité des parents : tais-toi et rame », La Ligue des Familles, Bruxelles, pp. 1-23.

3. Ibid., p.2

2.3. Comment comprendre & interpréter cette « immobilité » des enfants ?

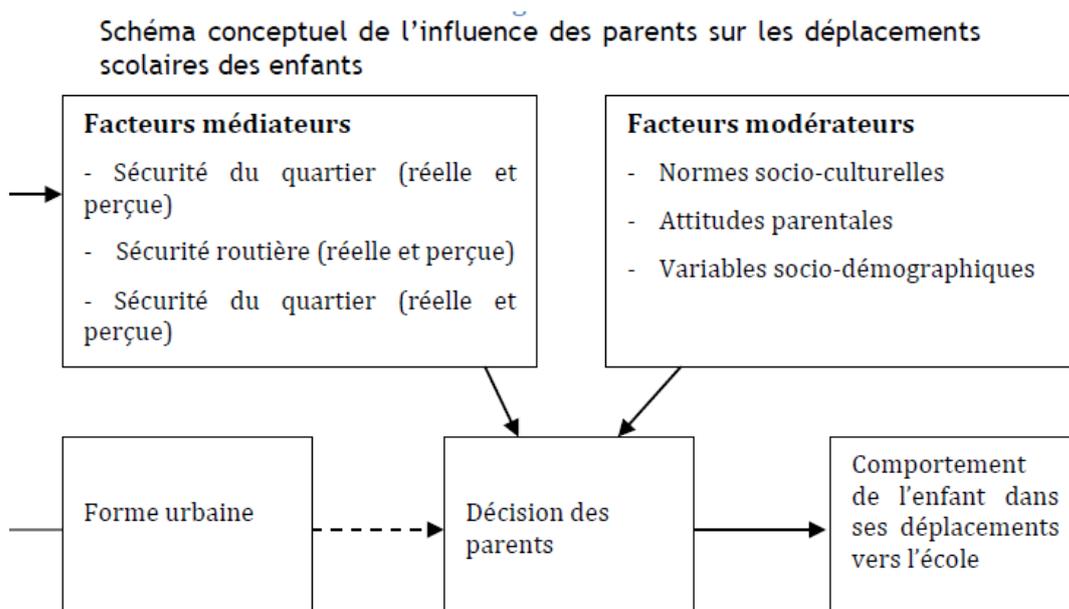
Alors que tous s'accordent sur ce constat de perte d'autonomie des enfants en matière de mobilité, les facteurs pour expliquer ce phénomène invitent en revanche à de multiples interprétations et facteurs divergents. Ceci nous indique d'ores et déjà que le phénomène est plus complexe qu'il n'y paraît. Nous pouvons introduire ce point avec les travaux de T. Mc Millan (2005) qui tente justement de représenter par le biais d'un schéma systémique les différents facteurs déterminant les pratiques modales des enfants. Cette interprétation se base sur son enquête réalisée aux Etats-Unis, et révèle différentes catégories de facteurs : ceux liés à la sécurité du quartier (réelle ou perçue), les normes socio-culturelles et les attitudes parentales, mais également

la forme urbaine. Pour ce dernier point, l'auteure a constaté notamment que l'augmentation de la longueur des blocs, la largeur des rues et la diminution de la présence de trottoirs dans les rues des collectivités ont entraîné une diminution de la marche à pied et de l'activité physique. L'ensemble de ces facteurs influent sur les décisions parentales par rapport à la mobilité quotidienne de leurs enfants. Par ailleurs, T. McMillan explique que le trajet domicile-école est souvent considéré comme un événement non pas isolé et donc réfléchi en tant que tel, mais lié à une mobilité plus large, souvent en relation avec les déplacements vers le lieu de travail des parents dans une perspective de maximisation de l'utilité d'un déplacement.

Figure 5 :

Schéma conceptuel de l'influence des parents sur les déplacements scolaires des enfants.

Source : McMILLAN T. (2005)



Ce modèle est intéressant dans la mesure où il permet entre autres de situer le rôle des perceptions parentales sur les pratiques de déplacements des écoliers, sans oublier pour autant le poids d'autres facteurs directs & indirects tels que les normes socio-culturelles, les variables sociodémographiques, etc.

D'autre part, ce modèle nous invite également à comprendre combien ces comportements modaux des enfants dépendent d'une multiplicité de facteurs directs & indirects. Si l'on souhaite influencer les pratiques modales des enfants vers une mobilité plus douce et active, il est indispensable de mieux comprendre le processus décisionnel des parents en matière de mobilité.

2.3.1. Attitudes parentales & représentation du risque

M. Flamm (2004) nous rappelle l'importance que revêt le vécu affectif des modes de déplacement dans la constitution des préférences modales et, plus généralement, des comportements individuels de mobilité. Ceci fait également écho à l'étude d'A. Fernandez-Heredia (2014) qui précise que, réel ou perçu, la notion de « risque » est un facteur déterminant dans sa relation à l'usage du vélo. Dans la perspective d'une approche compréhensive des comportements de mobilité, il est donc primordial de disposer d'informations quant à la manière dont les individus « vivent » les déplacements – ou plus exactement : comment ils « vivent » les différents modes de déplacement.

Dans le cas précis des déplacements domicile-école, l'auteure M. Cloutier (2008) souligne que la représentation du risque des parents en lien avec l'environnement routier est de plus en plus reconnue comme étant un facteur important dans le choix du mode de transport vers l'école. La représentation du risque est en fait le jugement intuitif auquel la majorité des gens vont se fier lorsqu'ils sont confrontés à un danger. Ce point est également corroboré par les travaux de B. Rubbio et al. (2021), selon lesquels la peur des parents en matière de sécurité est un des principaux obstacles à la pratique active des enfants et des adolescents. Ce constat pourrait être interprété du fait de conditions environnementales généralement peu favorables à l'égard du transport actif selon J. Torres (2007). Parmi les facteurs environnementaux défavorables au transport actif l'auteur mentionne l'étalement urbain, la ségrégation de fonctions ainsi que la rareté (et dans certains cas la mauvaise qualité) des aménagements adressés aux piétons et aux cyclistes (Gilbert et OBrien, 2005).

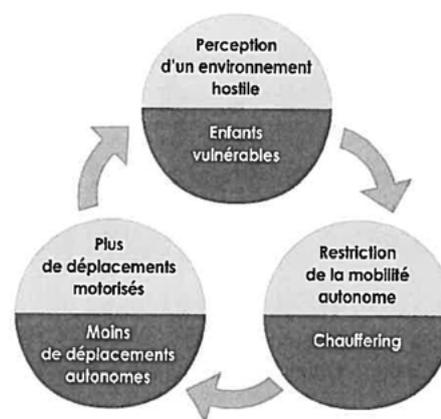
Ceci fait échos aux résultats de l'étude de la Ligue des Familles (WOELFLE A., TIRMARCHE C. (2019)), qui soulignait que seul un parent sur dix déclarait se sentir en sécurité à vélo avec ses enfants. Un résultat marquant qui est à mettre en perspective avec le fait que 77% des parents bruxellois souhaiteraient emprunter davantage le vélo si les conditions étaient améliorées toujours selon la même étude.

Comme l'explique alors J. Torres, ces restrictions de mobilité liées à cette perception négative de l'environnement va la plupart du temps être compensée par l'accompagnement de l'enfant en voiture, contribuant alors à ce phénomène que l'auteur nomme « chauffering ». Ce terme fait référence aux déplacements en voiture que les adultes (les parents) effectuent pour conduire les enfants vers les lieux où ceux-ci réalisent leurs activités quotidiennes :

Loin de contrer la perte de mobilité des enfants, le chauffering peut perpétuer et même aggraver celle-ci. En effet, dans un contexte peu favorable au transport actif et en tant que remède à la perception d'insécurité, l'utilisation de la voiture s'avère contre-productive à plusieurs égards : elle suppose, par exemple, une plus grande présence automobile sur l'espace public, ce qui peut se traduire par une hostilité à l'égard des cyclistes et des piétons, ainsi que par un renforcement de la perception d'insécurité chez les parents. Il s'agit, comme le représente la figure 6, d'un cycle rétroactif qui génère de moins en moins de déplacements autonomes chez les enfants et de plus en plus de dépendance à la motorisation.⁴

Ce modèle « rétroactif » qui interroge la représentation du risque dans son rapport direct et indirect avec les pratiques de mobilité infantine n'est pas nouveau, et avait déjà été mis en avant par P. Osborne (2005) :

Figure 6 : **Le cycle rétroactif de la mobilité infantine.** Source : J. Torres (2005)

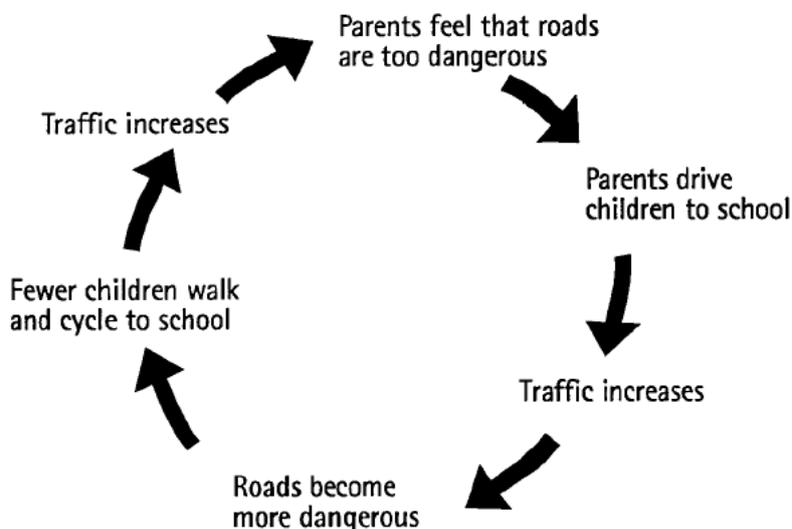


En tant qu'adultes, nous nous soucions tous du bien-être des enfants... nous voulons qu'ils soient en bonne santé, nous voulons qu'ils profitent de la vie, nous voulons qu'ils soient en sécurité... alors de plus en plus, nous les mettons dans des voitures. L'ironie de la chose, c'est qu'en transportant davantage d'enfants en voiture, nous rendons les conditions plus désagréables pour les autres enfants qui se rendent à l'école à pied ou à vélo. Un cercle vicieux se crée, davantage de trajets en voiture sont effectués et le danger de la circulation augmente.⁵

4. TORRES MICHEL J-J. (2007), La recherche par le projet d'aménagement : Comprendre le vélo chez les enfants à travers les projets « Grandir en ville » de Montréal et de Guadalajara, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Philosophiae Doctor en aménagement, Université de Montréal. p.90.

5. OSBORNE P. (2005), « Safe routes for children : what they want and what works », Children, youth and Environments 15(1), p.236

Figure 7 :
Modèle rétroactif. Source : P. Osborne (2005)



Toutefois, M-S. Cloutier (2008) attire notre attention sur le fait que cette représentation du risque ne repose pas uniquement sur « l'objectivité » de ce risque en termes de charges de trafic ou de risque réels. D'autres facteurs influencent ces représentations :

Type de facteurs d'influence	Exemples de variables
<i>Individuel</i>	enfant : âge et sexe parents : sexe, emploi, statut socio-économique et familial, ethnicité mobilité quotidienne
<i>Sociétal</i>	attention médiatique programme de prévention et d'information
<i>Environnemental</i>	quartier de résidence : trafic, risque réel défavorisation sociale
<i>Psychologique</i>	expériences vécues, antécédents d'accidents sentiment de contrôle connaissance et croyances des risques et des règles

Tableau 1 :
Facteurs d'influence sur les représentations du risque routier. Source : M-S. Cloutier (2008)

En appliquant ces enseignements au cadre de notre étude, nous comprenons ainsi combien une représentation du risque élevée va non seulement influencer négativement le choix individuel de pratiquer le vélo, mais peut également avoir une influence négative à l'échelle sociétale en raison de ce phénomène « chauffering ». Ceci souligne l'importance de comprendre comment cette représentation du risque se développe et interfère avec les choix de pratique modale auprès des élèves et leurs parents.

2.3.2. Normes socioculturelles & motilité

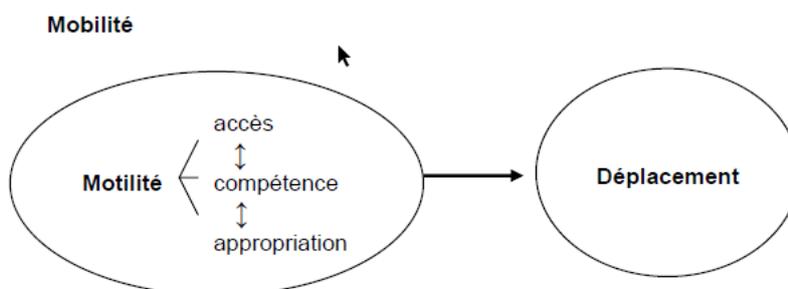
Comme l'expliquent bien Belton-Chevalier et al. (2019), la mobilité quotidienne est une « pratique sociale qui repose sur l'incorporation de dispositions spécifiques »⁶. Autrement dit, prendre les transports en commun ou conduire une automobile, fréquenter les espaces publics urbains, interagir avec des inconnus, etc. ne sont pas des compétences innées. Elles supposent un apprentissage. « Cet apprentissage est d'abord conscient : nous apprenons à conduire en passant le permis, les parents expliquent à leurs enfants comment se repérer dans le réseau de transports, ils leur apprennent à faire du vélo, etc. ». Mais l'apprentissage est aussi inconscient : « il repose sur un certain nombre de dispositions incorporées dans différentes sphères de socialisation, comme la famille, l'école ou le quartier »⁷. Prenons l'exemple de l'usage des transports en commun. Selon les auteurs, il ne faut pas se limiter aux dispositions objectives telles que leur coût ou leur accessibilité relative. En effet, il faut également tenir compte d'autres dispositions opérantes telles que la manière dont les individus ont été socialisés aux transports publics. A titre d'exemple, « la

socialisation précoce à la voiture, en particulier l'accès à l'automobile dans l'enfance (...) est un élément clé dans la compréhension de l'intensité de la conduite automobile »⁸. Autrement dit, si nous avons été habitués à être conduits à l'école en voiture durant notre enfance, nous serons plus enclins à reproduire ce mode de transport ultérieurement.

Pour représenter ce processus d'apprentissage et de dispositions incorporées, V. Kauffmann propose d'utiliser le concept de « Motilité » qui peut être défini comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage. L'auteur décompose la motilité en facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'évaluation des possibilités). Ces trois dimensions font système, elles se coproduisent et ne peuvent être abordées séparément, comme l'illustre l'exemple de l'acquisition de la motilité chez l'enfant, un enjeu clé de la vie familiale qui se développe de façon non linéaire par étapes (V. Kauffmann & E. D. Wildmer, 2005).

Figure 8 :

Conceptualisation schématique de la motilité. Source : Olivier Walser (2006)



6. Belton et al. p.108

7. Ibid.

8. Ibid., p.109

Si nous appliquons ce concept à la pratique du vélo, nous pouvons imaginer comment ces différentes facettes de la motilité interagissent. Dans l'enfance, cela commence tout d'abord par l'accès à un vélo (mise à disposition d'un vélo (par l'école, la famille, etc.), la qualité du vélo, etc.) avant de démarrer un éventuel processus d'apprentissage qui permettra à l'enfant d'acquérir la compétence de rouler à vélo seul (acquérir un bon équilibre, apprendre à pédaler, freiner, etc.). Ce processus pourra alors éventuellement se poursuivre par l'autorisation de se déplacer seul à vélo de la part de l'accompagnant ou professeur tout d'abord. Comme on peut facilement le concevoir, tout au long de ce processus interviennent différents facteurs modérateurs (socioculturels, environnementaux, etc.). Prenons le cas de l'accessibilité à un vélo pour démarrer cet apprentissage qui peut dépendre des moyens financiers de la famille, l'espace disponible pour éventuellement stationner un vélo ou encore des valeurs que celle-ci associent au vélo.

Nous pouvons également citer les récents travaux de G. Vieille Marchiset et al. (2018) qui se sont intéressés plus précisément à la problématique des différences d'usage du vélo chez les enfants (et leur rapport aux espaces publics) en

fonction du genre. Les auteurs soulignent une différenciation sexuée, nette et persistante, en termes de contrôle du vélo, d'aisance technique dans et hors du quartier et surtout de poids de socialisations distinctes au risque et des contraintes familiales liées à la division par sexe. Les auteurs observent que l'aisance technique, notamment au niveau des habiletés complexes, est moindre chez les filles. Le sentiment de sécurité se dégrade également à leur niveau. Mais aussi, les limitations familiales, notamment de la part des mères, s'exercent davantage sur elles. Ce constat peut être mis en perspective des travaux de D. Sayagh (2018) qui observait à Strasbourg un véritable clivage sexué en matière de pratique du vélo entre adolescents et adolescentes. Selon l'auteur, filles et garçons ne sont pas soumis aux mêmes injonctions socialisatrices lorsqu'il s'agit de se déplacer seul ou de s'aventurer/traîner dans l'espace public.

On comprend ainsi combien certaines contraintes (sociales, économiques, familiales, etc.) peuvent s'immiscer dans ce processus et l'influencer tant négativement que positivement.

2.3.3 Forme urbaine : les enfants oubliés de l'urbanisme

Beaucoup d'anthropologues constatent que la ville est davantage pensée pour les adultes. Aujourd'hui, plus qu'il y a cinquante ans, les enfants et les adolescents semblent avoir moins d'autonomie dans leurs déplacements. Déjà en 1999, L. Bonanomi expliquait que, depuis plus de trente ans, les « enfants sont les oubliés de l'urbanisme ». « En confrontant les besoins et les modes d'occupation de l'espace propre aux enfants avec la place qui leur est affectée, les dysfonctionnements du système urbain dans sa relation avec l'enfant apparaissent clairement », affirme encore Q. Calmettes⁹. Selon ces auteurs, l'environnement construit peut constituer pour l'enfant une première barrière de type spatiale. Ils vont plus loin en affirmant que ce problème

d'intégration relève souvent, dans le même temps, d'une barrière sociale constituée elle, d'une absence de prise en considération du réel statut de l'enfant et de ses besoins par l'adulte. Les adultes voudraient, selon ces auteurs toujours, un environnement éducatif où le petit peut jouer ; cependant les enfants et les adolescents auraient besoin de lieux où ils peuvent improviser leur propre vie sociale et agir indépendamment.

Dimitri Germanos a étudié la question de l'intégration de l'enfant à l'échelle d'un espace urbain en particulier. Il nous propose le schéma récapitulatif de sa recherche (fig. 9)¹⁰.

9. CALMETTES Q., Écologie urbaine, in WALSER O. (2006), (Eco) mobilité de l'enfant en milieu urbain, Mémoire de DESS, Faculté des Géosciences et de l'Environnement, Université de Lausanne. p.29.

10. GERMANOS D., La relation de l'enfant à l'espace urbain : perspectives éducatives et Culturelles in WALSER O. (2006), (Eco) mobilité de l'enfant en milieu urbain, Mémoire de DESS, Faculté des Géosciences et de l'Environnement, Université de Lausanne. p.30.

Figure 9 :

Intégration spatio-culturelle de l'enfant dans un espace urbain. Source : D. Germanos in O. Walser (2006)

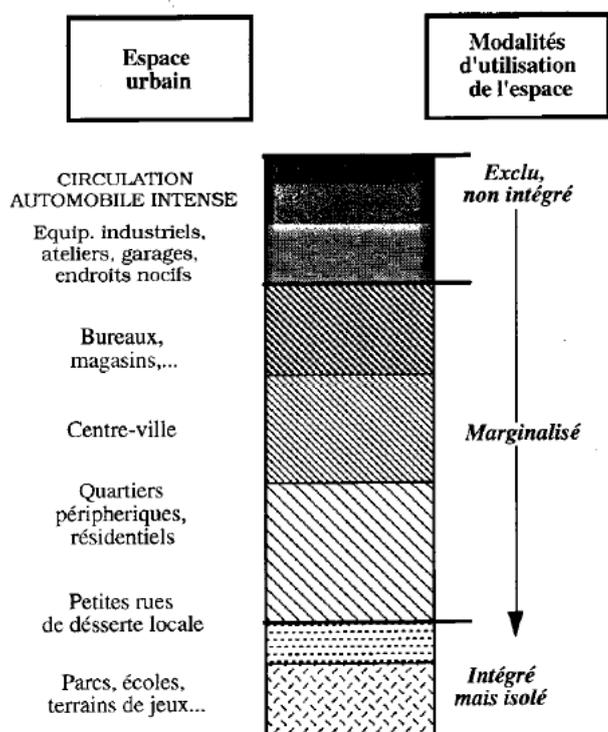


Figure 10 :

Proportion d'accompagnement selon le type de rue.

Source : HUGUENIN-RICHARD F. (2010)

Proportion d'accompagnement selon le type de rue

	Enfant non accompagné	Enfant accompagné
Boulevard ou Avenue	14 %	86 %
Rue locale à 50 km/h	25 %	75 %
Rues en zone 30	33 %	67 %

Toutefois, ces dernières années, un grand nombre d'aménagements urbains de l'espace public ont été pensés de manière à « pacifier » le trafic automobile et ainsi repenser le partage de cet espace pour les différents usagers et surtout d'assurer un bon niveau de sécurité pour les plus vulnérables. À l'heure d'aujourd'hui, il peut être intéressant d'interroger comment de tels aménagements ont réussi ou non à réintégrer ces publics « oubliés » tels que les enfants dans l'espace urbain.

Nous pouvons à ce propos citer l'étude de F. Huguenin-Richard (2010) qui s'est penchée sur le cas des zones 30 en France. La question que pose cet article est la suivante : « en réduisant la vitesse et le trafic automobile, ces aménagements répondent aussi aux enjeux du transport durable qui vise, entre autres, à promouvoir la marche à pied. Qu'en est-il au sujet plus spécifique de la mobilité des enfants, dont nous savons qu'elle se caractérise pour l'essentiel par une faible part de déplacement autonome et une dépendance marquée à l'automobilisme ? Autrement dit, la mise en zone 30 d'un quartier permet-elle une mobilité plus autonome des enfants et une plus grande pratique de la marche à pied ? » Pour tenter de répondre à cette question, l'auteure a réalisé une série d'observations non participantes dans différents sites en zone 30 à Paris. Tout en restant prudente dans ses conclusions, l'auteure souligne qu'en comparant les résultats de ses observations selon trois types de voie de circulation (les boulevards ou avenues avec vitesse limitée à 50 km/h, les rues locales à faible trafic avec vitesse limitée à 50 km/h et les rues en zone 30), on observe une augmentation de la proportion d'enfants non accompagnés par un adulte dans les zones où le trafic automobile a été pacifié – même si cette proportion demeure assez faible (cf. Tableau 2).

Si cette étude révèle des résultats relativement encourageants en termes d'impacts d'aménagement spécifique tel qu'une zone 30 sur les déplacements piétons enfants, l'auteure invite à explorer cette thématique plus en profondeur. Enfin, si ces observations mettent en évidence que les enfants non accompagnés par un adulte sont légèrement plus nombreux dans les rues où la circulation est pacifiée, cela ne signifie pas pour autant que cet aménagement soit garant d'une plus grande pratique de la

marche ni d'une plus grande autonomie de l'enfant. Selon l'auteure toujours, l'aménagement de la rue seul ne règlera pas l'affaire pour développer la marche chez les enfants : il est nécessaire d'accompagner ce processus d'autres actions comme la sensibilisation des parents, des habitants des quartiers concernés et des automobilistes eux-mêmes, ou encore l'éducation à la sécurité routière des enfants.

2.3.4 Habitudes modale, Conduite de vie & Effet de seuil

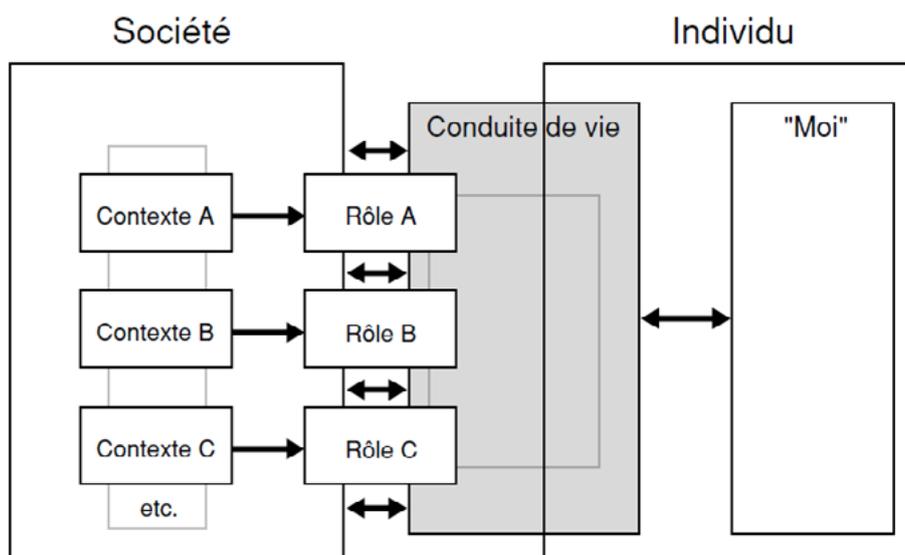
Dans les chapitres précédents, nous nous sommes intéressés à différents paramètres qui sont amenés à influencer directement ou indirectement les pratiques de déplacement scolaire tels que repris dans le schéma conceptuel de T. Mc Millan (2005). Toutefois, il convient de rajouter à ce schéma une dimension importante à savoir la « routinisation » des activités et déplacements. Il ne s'agit pas ici d'intégrer un facteur « supplémentaire » à ce schéma mais plutôt de mieux appréhender la façon dont les individus vont jouer de ces différents paramètres qui s'imposent à lui.

Nous pouvons à cet égard reprendre le concept de « Conduite de vie » présenté par M. Flamm (2004), que l'auteur définit comme « l'arrangement des arrangements » propres à chacun des rôles endossés par l'individu. Celle-

ci est envisagée comme une construction personnelle ; elle n'est donc ni socialement déterminée, ni simplement assumée passivement. Dans le cadre de la construction de sa conduite de vie, l'individu intègre activement toutes les conditions qui lui sont imposées par les différents contextes sociaux dans lesquels il évolue ; ce faisant, il parvient en général à façonner un cadre structurant qui permet d'atténuer le sentiment de contrainte et, surtout, de dégager des marges de manœuvre. Cette dernière perspective ouvre la possibilité de concevoir la conduite de vie comme une entité qui se place entre l'individu et la société : en effet, il apparaît que la conduite de vie obtient une certaine indépendance fonctionnelle et structurelle vis-à-vis de la personne qui l'a produite.

Figure 11 :

Proportion d'accompagnement selon le type de rue. Source : M. FLAMM



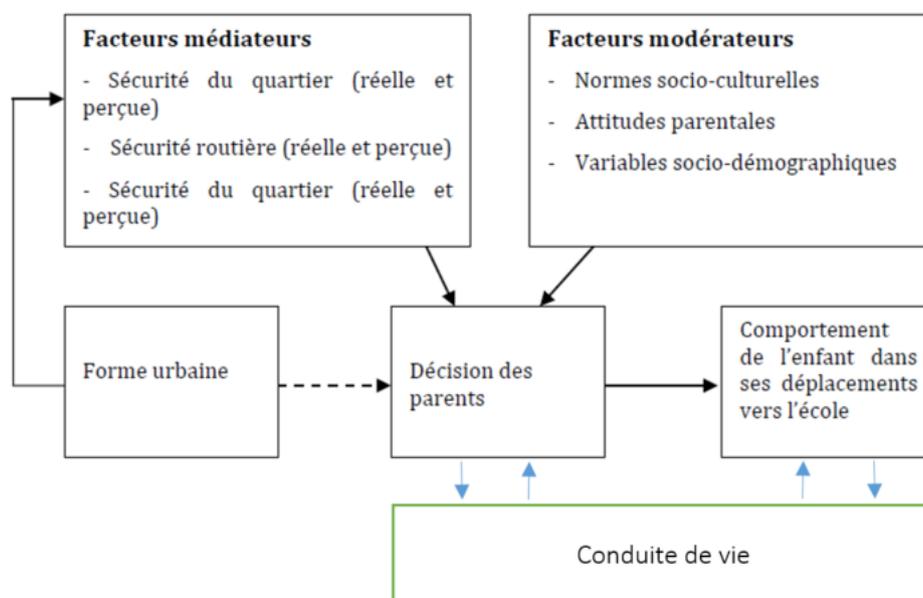
Nous pouvons ici faire écho aux contraintes mises en avant par l'étude menée par la ligue des familles¹¹ et déjà citée plus haut. Pour rappel, l'étude mettait justement en avant les différentes spécificités dont il faut tenir compte dans l'analyse des trajets réalisés par les parents d'élèves. En effet, le fait d'accompagner son enfant vers l'école va vraisemblablement s'intégrer dans un ensemble plus large de contraintes à savoir des contraintes horaires plus importantes (avec notamment des contraintes horaires liées à l'école qui s'ajoutent à celles liées au travail), des déplacements en chaîne (domicile-crèche-école-travail-école-activités extrascolaires-courses...) mais aussi entravés (car les enfants se déplacent moins aisément, et moins rapidement, car il faut transporter davantage d'affaires...).

Si l'on reprend ce concept de « conduite de vie » nous pouvons imaginer que pour faire face à cet ensemble de contraintes, les accompagnants seront vraisemblablement

amenés à constituer des arrangements qui vont revêtir une certaine stabilité ou régularité dans le temps. Prenons l'exemple d'un enfant de 6ème primaire qui serait autorisé le jeudi à se rendre seul à pied pour rejoindre une activité extrascolaire située à proximité, ou encore d'un arrangement avec les grands-parents afin de venir rechercher en voiture les enfants à l'école tous les mercredi après-midi. Autant d'arrangements qui peuvent être relativement stables dans le temps.

Dans la vie de tous les jours, un individu peut ainsi se retrouver en quelque sorte « prisonnier » de sa conduite de vie, dans le sens qu'il n'agit pas librement. Ce concept nous invite ainsi à « nuancer » la notion de « décision » en matière de mode de transport et intégrer le fait qu'une grande part de la vie quotidienne de tout un chacun est caractérisée par une relative absence de réflexivité.

Figure 12 : Schéma conceptuel de l'influence des parents sur les déplacements scolaires des enfants. Source : McMILLAN T. (2005), adapté par PRO VELO (2023)



11. WOELFLE A., TIRMARCHE C. (2019), « Mobilité des parents : tais-toi et rame », La Ligue des Familles, Bruxelles, pp. 1-23.

3. Volet 1 : L'impact des nouveaux aménagements cyclables sur les déplacements domicile-école

3.1. Introduction

Les différents travaux exposés ci-dessus nous permettent d'entrevoir les nombreux facteurs et dispositions dont il faut tenir compte au moment d'étudier la mobilité des familles. En prenant pour objet d'étude la pratique du vélo auprès des élèves de 5ème et 6ème primaire en Région Bruxelles-Capitale, nous devons inévitablement tenir compte de ces différentes dimensions qui s'imposent à elle.

Dans ce premier volet, nous proposons tout d'abord de nous intéresser aux usages, aux accessibilités et aux représentations qui sont associées au vélo auprès de ce public. Nous tenterons ensuite d'interroger comment les différents outils de forme urbaine sont amenés à influencer positivement ou non ces pratiques.

3.2. Méthodologie

La méthodologie d'enquête utilisée pour ce premier volet repose sur deux phases :

1. Entretiens qualitatifs – parents & personnes ressources

Un total de 15 entretiens qualitatifs ont été menés auprès de parents d'élèves et représentants d'établissements scolaires. Ces échanges ont adopté le format d'un entretien qualitatif individuel d'environ 45 minutes. Le but de ces entretiens est d'explorer la thématique et de préparer la deuxième phase quantitative de ce volet d'enquête.

2. Entretiens quantitatifs – parents d'élèves

Sur base des résultats des entretiens qualitatifs, un questionnaire quantitatif a été rédigé puis distribué auprès des parents d'élèves de 5ème et 6ème primaire au sein de 10 écoles situées en Région Bruxelles-Capitale.

3.3. Sélection de 10 écoles participantes

Afin de réaliser cette étude, nous avons décidé de sélectionner un total de 10 écoles pour participer aux différentes étapes de l'enquête. Afin de réaliser cette sélection, trois critères ont été retenus :

- **Critère géographique :**

Nous avons veillé à retenir une sélection représentative du territoire de Bruxelles. Pour respecter ce critère nous avons, entre autres, évité de sélectionner deux écoles situées sur la même Commune de Bruxelles.

- **Environnement cyclable :**

Nous avons veillé à sélectionner d'une part des écoles bénéficiant de nouveaux aménagements ou projets renforçant l'environnement cyclable en abord ou à proximité proche de l'école (rue scolaire, piste cyclable, piétonnier, etc.) et d'autre part des écoles dont l'environnement immédiat n'a fait l'objet d'aucun ménagement spécifique lors de ces dernières années.

- **Critère linguistique :**

Nous avons veillé à retenir un minimum de deux écoles néerlandophones.

Sur base de ces différents critères, les écoles suivantes ont été identifiées et ont accepté de participer à la présente étude. Notons toutefois que trois écoles préalablement identifiées ont refusé de participer à l'étude et ont donc dû être remplacées.

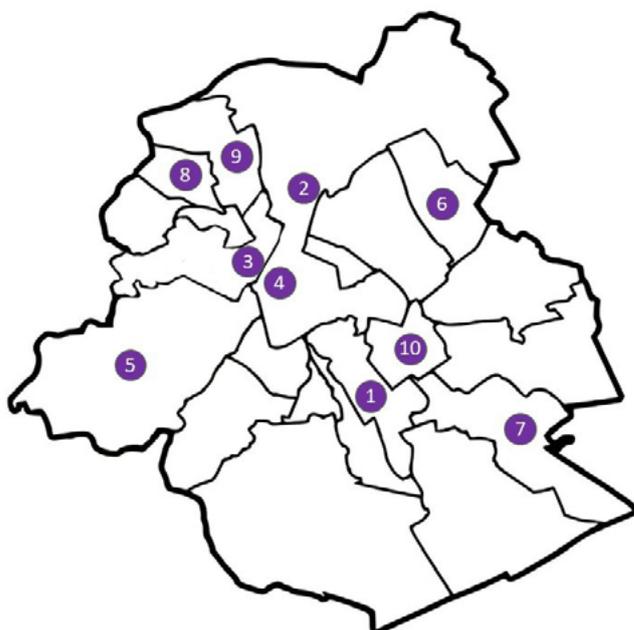
Tableau 2 :

Liste des écoles pilotes ayant contribué à l'étude Source : Pro Velo

Ecole	Commune	Langue	Nouvel aménagement	Type	Description de l'aménagement (s'il y en a un)
Ecole 8 Bois de la Cambre	Ixelles	FR	Oui	Rue scolaire	Nouvelle rue scolaire
Ecole Sainte Ursule	Molenbeek	FR	Non	Piste cyclable séparée	On note toutefois le développement d'une piste cyclable séparée à proximité de l'école (Chaussée de Gand)
Ecole Tivoli	Laeken	FR	Non		
Lutgardis School	Etterbeek	NL	Oui	Rue scolaire	Nouvelle rue scolaire
Léon Lepage	Bruxelles ville	FR	Oui	Piétonnier	Ecole située à proximité immédiate du nouveau piétonnier de Bruxelles (Bourse)
Centre scolaire de la Sagesse	Ganshoren	FR	Oui	Rue cyclable	Nouvelle rue scolaire
Ecole Scherdemael P14	Anderlecht	FR	Oui	Rue cyclable	Nouvelle rue scolaire
Sint-Pieterscollege	Jette	NL	Oui	Rue cyclable	Nouvelle rue scolaire
L'autre école	Auderghem	FR	Non		
Clair-Vivre	Evere	FR	Non		

Tableau 3 :

Cartographie des écoles pilotes ayant contribué à l'étude. Source : Pro Velo



1. Ecole 8 – Bois de la Cambre (Ixelles)
2. Ecole Tivoli (Laeken)
3. Ecole Sainte-Ursule (Molenbeek)
4. Ecole Léon Lepage (Ville de Bruxelles)
5. Ecole Scherdemael (Anderlecht)
6. Ecole Clair-Vivre (Evere)
7. Autre Ecole (Auderghem)
8. Centre scolaire Notre Dame de la Sagesse (Ganshoren)
9. Sint-Pieterscollege (Jette)
10. Lutgardisschool (Etterbeek)

3.4. Résultats

3.4.1. Entretiens qualitatifs

15 personnes ont participé individuellement aux entretiens qualitatifs. Chaque entretien a duré entre 30 et 45 minutes.

Ces entretiens ont été réalisés sous le format semi-directif. Cette méthode combine attitude non-directive pour favoriser l'exploration de la pensée dans un climat de confiance et projet directif pour obtenir des informations sur des points définis à l'avance. Pour réaliser ces entretiens, un guide a donc été préétabli reprenant une série de thèmes à aborder avec les répondants :

- Description de l'itinéraire vers et au retour de l'école
- Conduire son enfant à l'école : initiation à la pratique et ressenti
- Description de la forme urbaine autour et en abord d'école
- Représentations et perceptions liées au vélo
- Évolution observée en termes de pratique du vélo des élèves et parents d'élèves

Sur base des informations collectées, une analyse a été réalisée par mise en catégorie des données par induction. Autrement dit, les réponses ont été étudiées pour en déceler les thèmes récurrents afin de nous permettre ensuite de regrouper les réponses selon différentes catégories de réponse.

- **Un environnement qui reste avant tout « dangereux » et « inconfortable » malgré la présence de nouveaux équipements**

Lors des entretiens qualitatifs, nous avons invités les répondants à décrire l'environnement modal de leur école. Et ce sont avant tout les notions de danger et d'insécurité qui sont soulignées de façon récurrente tant de la part des référents d'école que des parents d'élèves. Ces ressentis semblent avant tout liés aux charges de trafic élevées aux heures de rentrée et sortie scolaire qui rendent la cohabitation entre voitures et modes actifs difficile, en particulier pour les enfants. Mais aussi, dans certains cas, par les vitesses encore élevées qui sont pratiquées par certains usagers de la voirie et notamment le non-respect des zones limitées à 30 km/h. Ces déclarations sont particulièrement appuyées pour les répondants qui se rendent à des écoles situées à proximité d'un grand axe routier.

C'est un environnement très dangereux (réponse très rapide du répondant). Jeudi matin il y a encore eu une jeune fille qui s'est fait renversée par un camion, elle est à l'hôpital et a le pied cassé. Elle a des broches au niveau du pied. C'est un miracle qu'il n'y ait pas plus d'accidents. (...) Les vitesses

pratiquées sont très élevées, les aménagements ne sont pas bien faits, il n'y a pas de casse vitesse devant l'école. Il y a beaucoup de camions. Et le seul aménagement cyclable qu'il y a, c'est celui du côté de l'avenue du port, mais il n'y a pas moyen de traverser cette avenue. (Réfèrent Tivoli)

Je dirais que l'environnement est insécurisant du point de vue trafic, vraiment un trafic de transit. En fait, les gens évitent le piétonnier, donc passent par ici. Le prolongement de notre rue est devenu une petite ceinture. J'ai l'impression qu'il y a plus de trafic qui passe par notre rue. (Réfèrent Six Jetons)

Le problème s'est aggravé et la densité du quartier a augmenté. Après le confinement, la situation a empiré. (Réfèrent Sint-Pieterscollege)

Nous on essaie de pousser le plus possible au vélo. Mais le problème c'est que les parents ont peur pour la sécurité. Et bon, même s'ils peuvent rouler sur le trottoir, cela reste compliqué. (...) Ici l'environnement de l'école est encore chouette, on est proche de la campagne. Mais malgré ça, on reste dans un environnement hostile au vélo en raison du manque de pistes cyclables, et alors le trafic qui reste intense. (Réfèrent Scherdemael)

Plusieurs répondants relèvent également « l'encombrement » et le « danger » lié au trafic automobile. Toutefois, dans certains cas, les réponses semblent souligner avant tout un sentiment « d'inconfort » en termes de cohabitation des vélos avec les automobilistes plutôt qu'un réel « danger » perçu.

Il y a quand même beaucoup de trafic (...) Même pour moi, arriver le matin à vélo c'est complexe. Ce n'est pas le point le plus sécurisé. Après ce n'est pas extrêmement dangereux non plus. (Réfèrent Claire-Vivre)

C'est très désagréable quand on arrive à vélo. Le gros problème c'est qu'il y a plusieurs croisements, avec beaucoup de trafic, et peu de visibilité. Donc régulièrement, on a un stress avec une voiture qui s'arrête vraiment tard. (Parent Clair-Vivre)

Ce n'est pas dangereux, en revanche ce n'est pas non plus très confortable. En fait, c'est surtout encombré par les piétons qui vont marcher sur la piste cyclable par exemple. Les piétons ne sont pas toujours attentifs au vélo. (Réfèrent Sainte-Ursule)

Alors il y a forcément beaucoup de voitures, comme devant toutes les écoles, beaucoup d'enfants aussi qui sont déposés en voiture toujours. (...) parfois les voitures commencent à former des bouchons, déjà dans la rue perpendiculaire qui précède, donc là il faut un peu jongler entre le trottoir et la route. Soit tu attends derrière les

voitures dans les pots d'échappement. Soit tu prends les trottoirs et tu te faufiles à côté. (Parent Centre Scolaire la Sagesse)

• Nouveaux aménagements cyclables : quel impact ?

Bien que les notions d'insécurité et d'inconfort semblent dominer lorsqu'il s'agit de décrire l'environnement de l'école, plusieurs répondants soulignent malgré tout une évolution notable de l'environnement modal en termes « d'apaisement ». Pour ce référent de l'école de Scherdemael par exemple, la création d'une rue scolaire n'a pas eu un impact sur tout le monde, mais a tout de même amené certains parents à diminuer l'usage de la voiture pour conduire leurs enfants à l'école.

Il y a toujours eu énormément de trafic dans cette rue. C'est pourquoi j'ai fait une demande d'installation de rue scolaire à mon entrée en fonction. Et bon maintenant c'est mieux (...). Bon il y aura toujours des réfractaires. Mais beaucoup ont réadapté leur approche. Il y en a certains qui viennent à pied avec leurs enfants à l'école alors qu'avant ils prenaient la voiture. Mais même, certains parents laissent depuis leurs enfants venir de façon autonome à l'école à partir de la 4ème primaire ! C'est bien aussi. Donc beaucoup ont adapté leur regard. D'autres non... (Ecole Scherdemael)

Plusieurs répondants soulignent l'évolution positive de l'environnement pour la pratique du vélo grâce à de nouveaux aménagements en abord d'école, mais aussi à l'aide de la zone 30 instaurée à Bruxelles. Un cas intéressant concerne également l'école Sainte-Ursule pour laquelle notre répondant signale un effet d'apaisement, induit entre autres par la présence de la nouvelle rue scolaire d'une autre école située à proximité.

Je suis là depuis 2003 et par exemple je vois qu'il y avait beaucoup d'instituteurs qui prenaient leur voiture. Puis, petit à petit, ils ont été découragés de prendre leur voiture. Il faut vraiment arriver tôt pour pouvoir se garer par exemple. Un autre élément aussi c'est qu'il y a une école à proximité qui est devenue rue scolaire. Donc une école qui est théoriquement barrée avec des agents de sécurité de la commune qui viennent assurer la gestion de cette fermeture. Et ça c'est quelque chose qui a quand même amélioré la sécurité à proximité de l'école. C'est une belle amélioration. (Sainte-Ursule)

On sent quand même qu'il y a un certain apaisement. On sent quand même que les automobilistes sont plus respectueux. (Parent Autre Ecole)

Je trouve que la généralisation de la zone 30 km/h à Bruxelles aide plus. Car comme ils ne peuvent plus dépasser cette vitesse, les automobilistes ont un peu plus de patience

derrière un vélo. (Réfèrent Sacré-Cœur Ganshoren)

Moi je trouve que la zone 30 va apporter beaucoup de bien. Ça va apaiser les abords d'école. En revanche, il ne faut pas que les enfants s'imaginent que c'est journée sans voiture pour autant. (Réfèrent L'Autre Ecole)

Ainsi, bien que l'environnement ne semble pas encore optimal pour se rendre vers l'école en sécurité, plusieurs référents d'école et parents semblent partager le sentiment d'une réelle amélioration. Celle-ci serait liée aux nouvelles infrastructures (zone 30, rue scolaire, etc.) mais aussi pour certains à une attitude plus respectueuse des automobilistes vis-à-vis des cyclistes ou piétons par exemple.

• Un problème qui se déplace ?

Bien que plusieurs répondants relèvent une évolution positive de l'environnement pour la pratique du vélo, ce ressenti ne fait pas pour autant l'unanimité. Un point intéressant qui a été évoqué par deux référents d'écoles concerne le fait que certains aménagements réalisés en abord d'école (rue scolaire, rue cyclable) n'ont pas réellement solutionné les problèmes rencontrés par les cyclistes. Les aménagements auraient à l'inverse induit un « déplacement du problème ».

Sur notre site situé au niveau de la rue Jean-Baptiste Verbeyst, il y a une nouvelle rue cyclable. Mais le problème s'est déplacé. La rue en tant que telle est sûre maintenant, mais pas nécessairement dans les rues aux alentours (Réfèrent Sint-Pieters).

Il y a une toute nouvelle rue cyclable qui a été créée au niveau de l'avenue Van Overbeek. Ici en fait (avenue Van Overbeke) la route est devenue prioritaire aux vélos mais ce n'est pas encore dans la tête des gens et cela fait très peur. Avant on avait deux bandes cyclables sur les deux voies et je trouvais ça beaucoup mieux. Maintenant, ok c'est une priorité vélo sur la rue cyclable. Mais le problème c'est que ce n'est pas respecté, du coup rouler en plein milieu de la rue quand on a plein de voitures derrière, ça stresse un peu. (Réfèrent Sacré-Cœur Ganshoren)

Notons également pour le référent de l'école de Tivoli, autour de laquelle aucun aménagement cyclable récent n'a été réalisé, la situation semble là aussi se dégrader au fil du temps :

D'année en année, il y a plus de voitures, plus de trafic, plus de voitures stationnées... Et donc même si on est en zone 30, c'est pas du tout respecté. Et quand on vient à vélo, on se fait encore klaxonner dessus parce qu'on n'a rien à faire là. (Réfèrent Tivoli)

• Une prise en considération des obstacles rencontrés sur le chemin de l'école

Une référente d'école (Clair-Vivre), elle-même cycliste au

quotidien, attire notre attention sur le fait que ce n'est pas tellement l'environnement direct de l'école qui pose problème, mais les différentes rues aux alentours pour parvenir à proximité de l'école. Cet aspect semble faire écho au ressenti de plusieurs parents ayant l'habitude de conduire leurs enfants à l'école. En effet, lorsqu'il leur est demandé de décrire leur trajet à vélo vers l'école et d'évoquer (entre autres) les éventuelles difficultés rencontrées pour arriver à l'école, c'est rarement l'environnement direct de l'école qui est cité prioritairement comme un frein à l'usage du vélo. Ce sont plutôt les obstacles rencontrés dans les rues aux alentours, voire les rues ou carrefours à proximité de leur domicile de départ, qui sont évoqués.

Alors moi j'habite dans une rue qui est devenue rue cyclable. Mais même cette rue-là, il y a des gens qui ne respectent pas. Ça m'est arrivé de me faire klaxonner dans une rue cyclable parce que je ne me mets pas suffisamment sur le côté. (...) Ma fille je ne pourrais jamais la laisser rouler seule. Parce que pour arriver à l'école depuis chez nous on doit notamment traverser des carrefours trop dangereux. (Parent Sacré Cœur Ganshoren)

On essaie de prendre les petites rues tant que possible. Mais forcément on doit traverser le boulevard Lambert à un moment donné, c'est un grand axe et donc là c'est un peu chaud, il faut vraiment faire attention. (...) Ce sont des grands axes, il y a des trams, il y a des voitures, ce sont des carrefours ou ça vient de tous les côtés, il y a des bus aussi, donc là on doit vraiment faire très attention. (Parent Clair-Vivre)

C'est un constat évoqué par de nombreux répondants. Pour ce parent d'un élève qui doit se rendre à l'école Tivoli, c'est le passage obligé par une rue embouteillée sans aménagement cyclable (rue Picard) qui constitue une difficulté à la pratique du vélo. La répondante utilise d'ailleurs le terme fort de « rempart » lorsqu'elle décrit la stratégie utilisée pour « protéger » son fils lorsqu'elle l'accompagne pour un trajet domicile-école.

A partir du moment où il est rentré en première primaire, on a toujours été à vélo. (...) Il était tout seul sur son vélo (sans « follow me ») et on l'accompagnait. (...) Mon dernier il est assez prudent, donc c'était assez rassurant. Et puis il était bien équipé avec son gilet et son casque. Il y avait juste la rue Picard qui était assez stressante avec toutes ces voitures garées en perpendiculaire dans la rue, donc il fallait toujours faire attention (...). Du coup je lui demandais de rouler derrière moi donc je faisais un peu rempart au cas où. (Parent Tivoli)

Le constat est identique pour ce parent d'élève qui décrit une véritable « stratégie » pour assurer la sécurité de son enfant lorsqu'il s'agit de l'accompagner sur le trajet de l'école.

À Etterbeek il n'y a pas de piste cyclable séparée. (...) Quand on va ensemble je fais hyper attention, je demande à mes enfants de s'arrêter à chaque carrefour et alors moi j'accélère et décélère pour être derrière eux ou à côté selon le type de rue où on est. Alors moi je suis quand même un peu angoissée (rires). Donc je roule un peu comme une folle à gauche derrière devant pour chaque fois m'assurer de sécuriser les traversées ou autre. (Parent Autre Ecole)

Il n'y a pas de piste cyclable donc je demande à ma fille de rouler sur le trottoir lorsque c'est embouteillé. D'ailleurs même moi cela m'arrive de rouler sur les trottoirs avec les enfants parce que cela me paraît plus sécurisé. Ou alors je roule à deux de front, pour protéger ma fille sur le côté. Mais du coup ça amène parfois du conflit avec les automobilistes. Voilà ce n'est pas très confortable parce qu'on sent que ça s'énerve derrière quand je fais ça. (Parent Clair-Vivre)

Ces explications semblent faire écho à ce dicton utilisé pour qualifier la qualité d'un réseau cyclable qui explique que « La solidité d'une chaîne n'excède pas celle de son maillon le plus faible ». En effet, pour ces parents « cyclistes », il semble que ce soit avant tout l'itinéraire vers l'école dans sa continuité qui doit être pris en compte pour considérer la faisabilité d'un trajet vélo par l'enfant. Dès lors, une école bénéficiant d'un environnement proche de qualité (à l'aide d'un aménagement de type rue cyclable ou rue scolaire) ne suffira probablement pas à encourager la pratique du vélo si d'autres obstacles sont présents sur le trajet vers l'école, marqué par exemple par la traversée d'un carrefour dangereux.

Toutefois, plusieurs parents expliquent adapter leurs itinéraires pour éviter les grands axes et privilégier les petites rues plus apaisées. Ainsi, effectuer un détour sur le chemin de l'école à vélo pour suivre des rues apaisées ne semble pas être un obstacle :

J'arrive assez vite à m'extirper des grands boulevards pour passer dans des rues plus apaisées. Parfois pour varier on prend d'autres chemins, mais on se rend compte qu'ils sont moins sécurisés, il y a plus de voitures. (Parent Sacré-Cœur Ganshoren)

On essaie de prendre les petites rues tant que possible. Mais forcément on doit traverser le boulevard Lambert à un moment donné, c'est un grand axe et donc là c'est un peu chaud il faut vraiment faire attention. (...) Ce sont des grands axes, il y a des trams, il y a des voitures, ce sont des carrefours ou ça vient de tous les côtés, il y a des bus aussi, donc là on doit vraiment faire très attention. (...) Et voilà, après ça j'essaie un maximum de prendre des petites rues. Pour m'écarter un max de la grande route. Mais voilà, on est à un moment obligé de passer par là. (Parent Clair-

Vivre)

- **Des enfants qui poussent leurs parents**

Si tant les référents que les parents d'élèves font part de leurs doutes et sentiments « d'insécurité » ou « d'inconfort » sur le trajet de l'école, qu'en est-il du ressenti des enfants ? Si, à ce stade, nous n'avons pas encore pu les rencontrer directement, plusieurs parents nous ont toutefois fait part de l'enthousiasme de leurs enfants lorsqu'il s'agit de se rendre à vélo à l'école :

Mais pour mes enfants, ils préfèrent à 1000% se déplacer à vélo. S'ils pouvaient aller à vélo tous les jours ils le feraient. C'est vrai que si on habitait plus près, mon mari pourrait se permettre de les conduire à vélo et de rechercher sa camionnette après. (Parent Autre Ecole)

On utilise le vélo parce que ça va vite et parce que les enfants aiment bien. (...) Les enfants ont une sensation d'autonomie qu'ils aiment beaucoup. (Parent Clair-Vivre)

Et puis les enfants poussent aussi. Ma fille de 11 ans elle aime bien aller à vélo, et puis elle a des copines qui viennent à vélo donc il y a une sorte d'émulation. (Parent Sacré-Cœur Ganshoren)

Oui mon fils il adore aller à l'école. D'ailleurs il rentre déjà seul à vélo, il fait le trajet avec un copain d'école (Parent Tivoli).

Ces quelques réponses semblent déjà indiquer un ressenti particulièrement positif de la part des élèves lorsqu'il s'agit de se déplacer à vélo. Notons d'ailleurs le sentiment « d'autonomie » comme facteur d'explication relevé par l'un des parents d'élèves. Si certains parents semblent inquiets à l'idée de laisser leur enfant rouler « seul » dans la circulation, certains répondants ont toutefois expliqué avoir osé les laisser franchir le pas, aidé notamment par les formations et cours donnés au sein de l'établissement scolaire pour apprendre aux élèves les règles du code de la route ou encore à rouler à vélo dans la circulation.

Alors j'ai fixé arbitrairement à l'âge de 12 ans le moment où mon plus grand pouvait rouler seul. Donc voilà, je l'ai autorisé à commencer, d'abord sur le trottoir, même si je ne pense pas que ce soit légal, et puis après il a été sur la route progressivement. Eh bien, il avait été formé par le Brevet du Cycliste. Donc ça c'était vraiment très positif, parce qu'ils ont fait des gros progrès en matière d'autonomie dans la rue. La compréhension des règles et des dangers... Cela a été très important pour moi en tant que parent pour oser le lancer. A partir de là, les choses ont pu avancer tout doucement. Et c'est vrai qu'au début c'est une expérience subjective d'un papa stressé par les bagnoles, et euh au fur et à mesure ça s'atténue. (Parent

Sacré-Cœur Ganshoren)

Ma fille de 11 ans, elle roule toute seule. Jusqu'à l'année dernière elle roulait à côté de nous. Mais maintenant elle est beaucoup plus rapide pour se préparer, donc elle part toute seule avec son vélo. En fait l'année dernière ils ont fait la formation Brevet du Cycliste, et ça tous les enfants l'ont faite. (...) Nos enfants c'est vrai qu'ils pratiquent le vélo depuis longtemps, mais en fait le fait de le faire à l'école et puis de proposer le brevet à tous les enfants c'est super. Ça fait une formation plus cadrée, ou tu vas vraiment pouvoir passer en revue le code de la route, ça apporte encore une dimension supplémentaire à leur capacité à rouler seul à vélo. (...) Alors ma fille, c'est l'année dernière, en 5ème, qu'elle a commencé à rouler seule. Et là cette année c'est complètement confirmé quoi. Voilà et ses activités elle les fait seule maintenant. Oui vraiment je suis assez fière d'elle, parce qu'elle fait beaucoup de déplacements, et différents déplacements. Elle ne fait pas que le trajet école-maison, elle va aussi à ses activités à l'académie, à l'école de danse aussi. (Parent Clair-Vivre)

Alors maintenant il ne va pas tout seul à l'école, mais par contre depuis le 5ème primaire il rentre seul à vélo. En fait il a fait tellement de fois le même trajet qu'il le connaît par cœur. Et donc les dernières années quand on allait à vélo on le laissait aller devant, ça permettait de l'observer, de regarder s'il traversait pas n'importe comment. Euh... Il y a juste un carrefour qui est un peu plus dangereux donc là on lui demande de traverser au passage piéton et pas comme s'il roulait sur la route. (Parent Tivoli)

3.4.2. Enquête quantitative

Questionnaire

Sur base de notre état de l'art ainsi que de l'analyse des entretiens individuels qualitatifs, un questionnaire a été rédigé puis distribué en format papier à tous les parents d'élèves de 5ème et 6ème primaire inscrits auprès de l'une des dix écoles pilotes (cf. ci-dessus).

Dans le cadre de ces questionnaires, plusieurs thèmes sont abordés :

- **Trajet domicile-école**

Cette section étudie différents aspects du trajet domicile-école pour les élèves de 5ème et 6ème primaire ainsi que de leurs éventuels accompagnants. Nous nous intéressons bien sûr au mode de déplacement utilisé pour réaliser ce trajet par l'élève mais aussi au taux d'accompagnement des élèves sur le trajet aller et/ou retour de l'élève. Nous questionnons également le chaînage de déplacement,

c'est-à-dire le trajet supplémentaire réalisé par l'éventuel accompagnant de l'élève.

• **Le vélo : usage, accessibilité et représentations**

Une seconde section interroge plus précisément la place donnée au vélo par l'élève et son cercle familial. Inspiré du concept de motilité de V. Kaufmann présenté ci-dessus, nous abordons la question de l'accessibilité, des aptitudes mais aussi des représentations ou attitudes liées à l'usage du vélo. Sont-ils aptes à rouler à vélo ? Sont-ils propriétaires d'un vélo en bon état ? Disposent-ils d'un lieu où il est possible de stationner son vélo ? Enfin, nous terminons par interroger les ressentis et représentations liées à l'usage du vélo à Bruxelles.

• **Forme Urbaine**

Comme nous avons pu le constater dans la phase qualitative, plusieurs parents ont expliqué que les obstacles à la pratique confortable du vélo vers le chemin de l'école ne sont pas situés uniquement en abord d'école mais aussi au niveau de certains obstacles ou carrefours dangereux situés sur le chemin de l'école. Cette dernière section se focalise alors sur l'impact perçu de certains aménagements (par exemple en abord d'école) ou

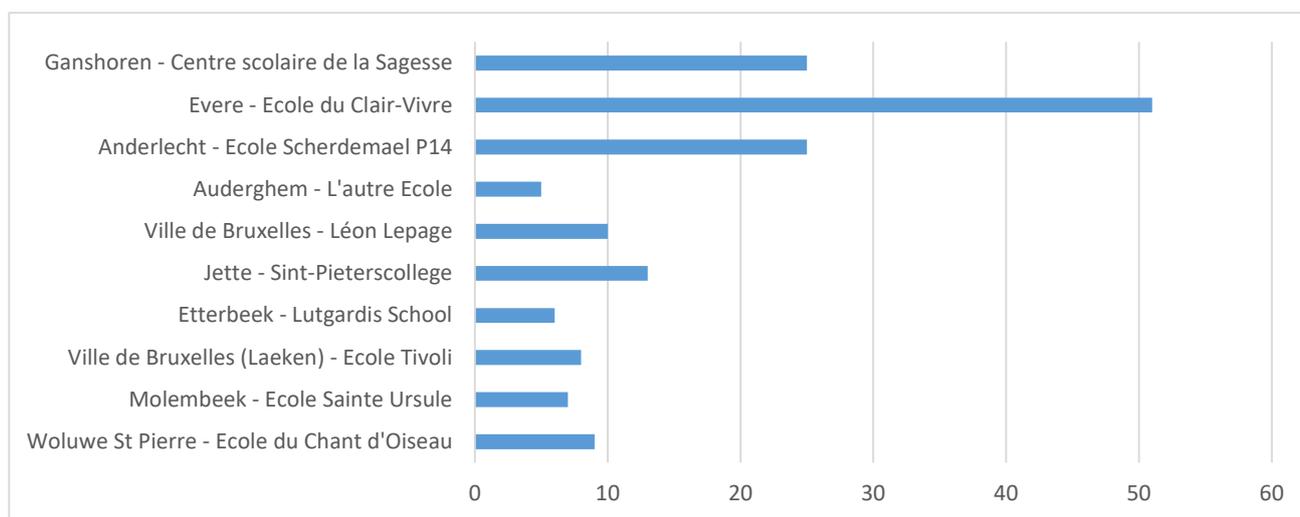
mesures (rue scolaire, zone 30, etc.) visant justement à rendre plus confortable les déplacements à vélo ou à pied vers et au retour de l'école.

Echantillon

Pour cette phase quantitative, les questionnaires ont été distribués aux mois de mars et avril 2022 auprès des parents d'élèves de 5ème et 6ème primaire issus des 10 écoles sélectionnées. Un total de 160 réponses ont pu être récoltées.

Le nombre de réponses par école est variable. L'école communale d'Evere présente un nombre très élevé de répondants (51 réponses) suivi par l'école du Scherdemael à Anderlecht et le centre scolaire de la Sagesse (25 réponses) tandis que les autres implantations scolaires présentent un nombre de réponses oscillant entre 5 et 16. Ces chiffres sont bien évidemment à mettre en perspective du nombre d'élèves inscrits qui est très variable selon la taille de l'école.

Figure 13 : **Nombre de réponses par école (N = 160).** Source : Pro Velo



Nous avons réceptionné davantage de réponses de la part de parents d'élèves de 5ème primaire (95 réponses) que de parents d'élèves de 6ème primaire (65 réponses).

En termes de genre, les répondants représentaient un

échantillon relativement équilibré de 82 élèves masculins pour 78 élèves féminins. En ce qui concerne les répondants eux-mêmes, ce sont en revanche majoritairement des femmes (62%) qui ont répondu au questionnaire pour leur enfant.

Analyse des résultats

A. Déplacements vers et au retour de l'école :

• Trajet aller vers l'école

En vue d'évaluer l'usage des différents modes de transport pour se rendre à l'école par les élèves, nous avons demandé à chaque participant d'estimer le niveau de fréquence utilisé pour chaque mode de transport (Echelle à 4 niveaux : tous les jours ; souvent ; occasionnellement ; jamais).

L'analyse des résultats révèle sans surprise la marche à pied comme le mode de transport prioritaire, avec environ 42% des répondants qui affirment utiliser la marche à pied tous les jours (32%) ou souvent (10%). Arrive ensuite l'usage de la voiture (33% déclarent utiliser la voiture « tous les jours » ou « souvent ») puis les transports en commun (21% déclarent utiliser les transports en commun « tous les jours » ou « souvent »). L'usage du vélo ferme la marche avec malgré tout 19% de répondants, dont 11% qui déclarent utiliser ce mode de transport « tous les jours » et 8% « souvent ».

• Trajet retour de l'école

Le mode de transport utilisé pour revenir de l'école est sensiblement identique au trajet aller. Notons toutefois une légère avancée de la marche à pied (46% affirment revenir tous les jours ou souvent à pied de l'école) tandis que l'usage des autres modes tendent à rester identique (transports en commun) voire diminuer très légèrement (vélo et voiture). Cette légère différence observée s'explique probablement du fait que certains élèves qui sont accompagnés par leur parent lors du trajet aller, ne le sont plus sur le chemin du retour, comme nous le verrons dans la section suivante.

• Accompagnement des élèves sur leur trajet de l'école

Tel que relevé dans notre état de l'art ci-dessus, plusieurs études mettent en avant le peu d'autonomie laissée aux enfants lors de leurs déplacements du quotidien.

Les résultats obtenus tendent à confirmer ce constat avec un taux d'accompagnement de 81% des élèves de 5ème et 6ème primaire dans le cadre de leur trajet aller vers l'école. Toutefois, nous remarquons que ce taux d'accompagnement retombe à 69,4% dans le cadre du trajet retour de l'école, soit tout de même 31,6% d'élèves qui reviennent de façon autonome de l'école.

Nous avons extrait les réponses des 48 répondants déclarant que leur enfant n'est pas accompagné pour le trajet retour de l'école afin de nous intéresser aux modes de transport utilisés par celui-ci. Comme on pouvait s'y attendre, c'est la marche à pied qui continue de dominer le classement avec 58% (soit 28 participants qui déclarent utiliser ce mode de transport « souvent » ou « tous les jours »), contre 27% et

25% des répondants qui déclarent utiliser respectivement les transports en commun et le vélo « tous les jours » ou « souvent ».

Figure 14 :
Mode de transport principal utilisé par l'enfant pour se rendre à l'école (N = 160).

Source : Pro Velo

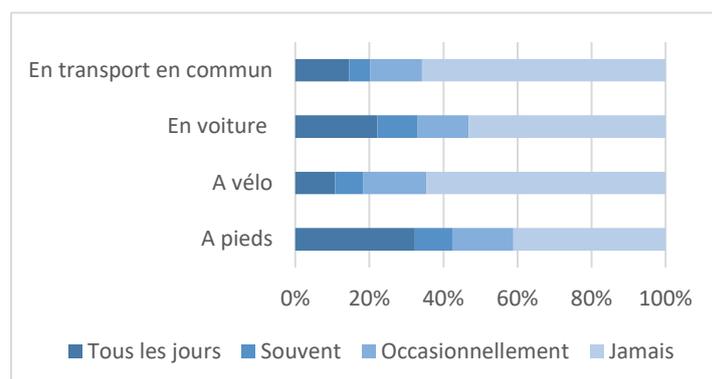


Figure 15 :
Déplacement famille après l'école (N = 160).

Source : Pro Velo

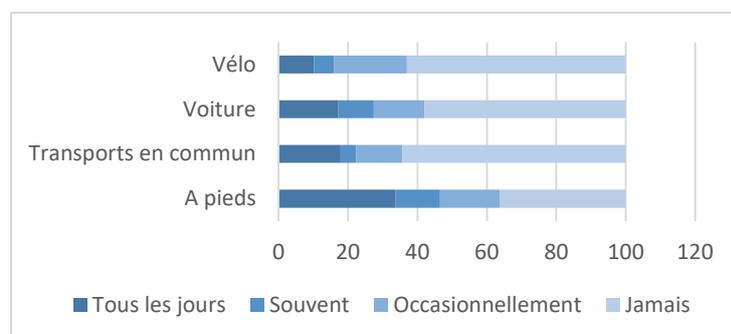
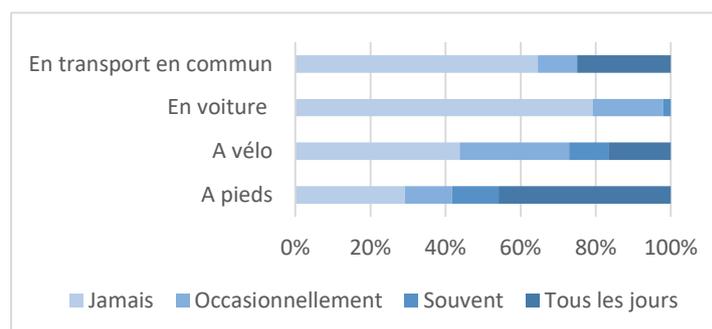


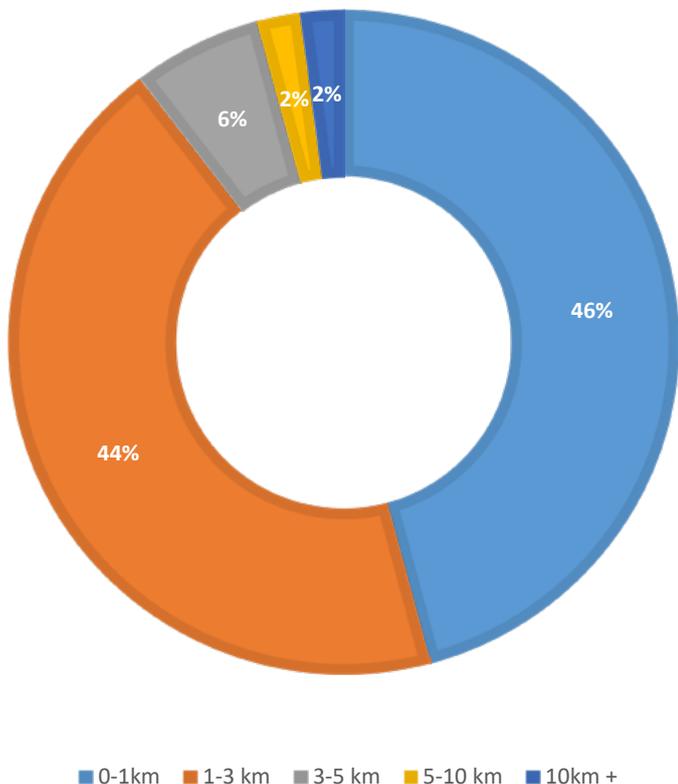
Figure 16 :
Déplacement autonome enfant après l'école (N = 160).

Source : Pro Velo



Nous nous sommes également intéressé de plus près au profil de ces quelques 48 élèves qui bénéficient d'une relative autonomie sur leur trajet retour de l'école. Et nous pouvons relever tout d'abord qu'il s'agit majoritairement de filles (27 contre 21 garçons). On remarque également qu'il s'agit majoritairement d'élèves de 6ème primaire (29 contre 19 élèves de 5ème primaire). Mais c'est avant tout la proximité du lieu de domicile des élèves qui semble être le facteur le plus déterminant. En effet, sur les 48 élèves qui déclarent revenir seuls de l'école, 89% déclarent habiter à moins de 3 km de l'école (dont 46% habitant à moins d'1 km de l'école).

Figure 17 : **Distance entre le domicile et l'école pour les élèves revenant de l'école de façon (N = 160).** Source : Pro Velo

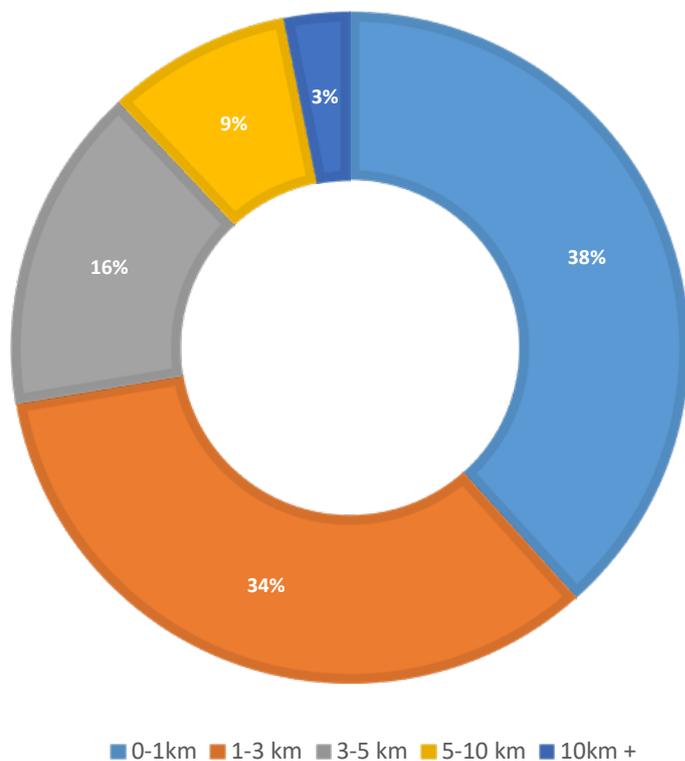


• Distance entre le domicile et l'école

Lorsque nous nous intéressons aux trajets domicile-école ainsi qu'aux modes de transport utilisés, la question des distances pratiquées est incontournable.

A cet égard, une grande majorité des répondants déclarent habiter à forte proximité de l'école. C'est ainsi près de 88% des répondants qui déclarent habiter à moins de 5 kilomètres de l'école (140 répondants) dont 72% qui habitent à moins de 3 kilomètres de l'école.

Figure 18 : **Distance entre le domicile et l'école des familles (N = 160).** Source : Pro Velo



• Chaînage des déplacements

Bien entendu, la distance entre le domicile et l'école ne constitue pas le seul facteur à prendre en considération pour analyser les habitudes modales. Etant donné le taux d'accompagnement important des élèves (voir ci-dessus), il convient entre autres d'étudier les trajets supplémentaires effectués par les parents ou accompagnants. Nous avons ainsi demandé aux répondants ayant déclaré accompagner leur enfant sur le chemin de l'école (trajet aller), de préciser le lieu de destination et la distance du trajet supplémentaire effectué le plus souvent.

En termes de destination, c'est prioritairement le lieu de travail (60%) puis le retour au domicile (23%) qui dominent.

Notons également qu'une majorité de ces déplacements restent des déplacements de proximité, avec environ 66% des déplacements d'une distance inférieure à 5 kilomètres. Ensuite, 26% des répondants déclarent effectuer un trajet de 5 à 10 kilomètres et 8% un trajet de plus de 10 kilomètres.

Pour conclure ce point, les informations collectées mettent en avant le fait que les distances pratiquées par les familles semblent propices à l'usage des modes actifs en termes de distance. Toutefois, il convient de rappeler ici le point d'attention soulevé par la ligue des familles dans sa récente enquête (2019), à savoir le fait que les déplacements réalisés par les familles sont des déplacements entravés dans le sens où les enfants se déplacent moins aisément, moins rapidement et où il faut transporter davantage d'affaires... Autrement dit, bien que les résultats de l'étude soulèvent une distance propice à la pratique des modes actifs, il convient de rappeler que ces distances ne sont pas parcourues avec la même vitesse et facilité pour les familles.

Figure 19 : Destination du parent après avoir conduit l'enfant à l'école (N = 160). Source : Pro Velo

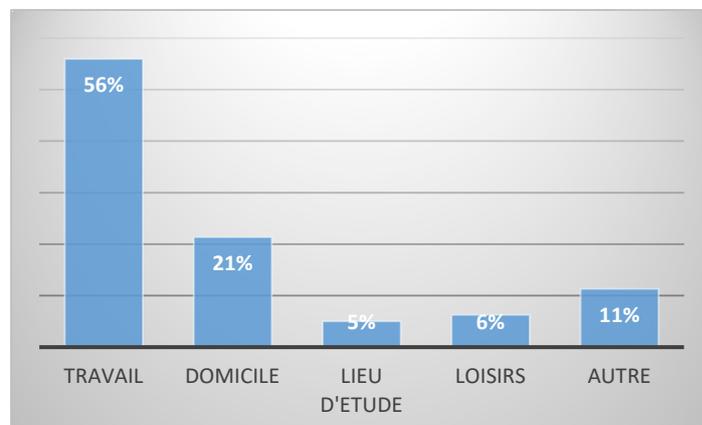
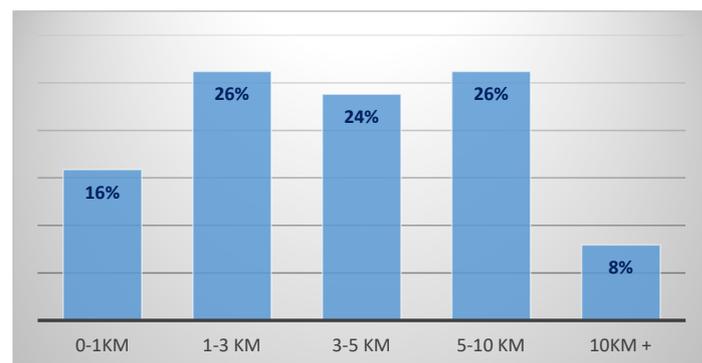


Figure 20 : Distance réalisée par les répondants après avoir déposé leur enfant à l'école (N = 160). Source : Pro Velo



B. Accessibilité au vélo & motilité

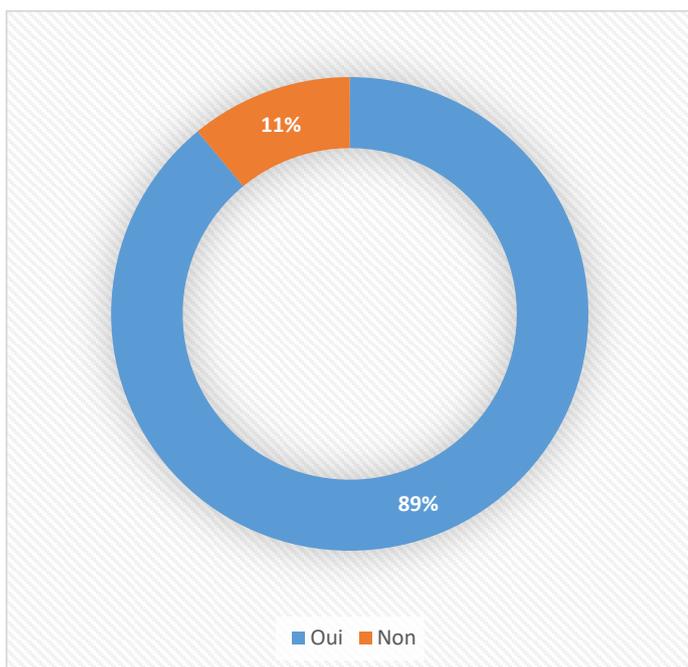
Dans notre état de l'art ci-dessus, nous nous sommes intéressé au concept de motilité théorisé par V. Kauffmann désignant la capacité d'une personne ou d'un groupe à la mobilité. L'intérêt de ce concept tient notamment dans le fait qu'il nous invite à lire la potentialité à être mobile pour un individu comme étant composé d'un ensemble complexe de facteurs direct et indirect qui peuvent être regroupés en trois catégories : l'accessibilité, les compétences ou encore l'appropriation (cf. définition ci-dessus). Nous nous sommes appuyé sur ce concept pour évaluer le potentiel du vélo comme moyen de transport dans le cadre des déplacements domicile-école :

• Accessibilité

Pour étudier « l'accessibilité » au vélo en tant que mode de transport, nous devons tenir compte de plusieurs éléments. A commencer par les distances effectuées à vélo, étudiées ci-dessus. Mais aussi à l'accessibilité matérielle vélo ou encore les moyens dont dispose l'individu pour stationner le vélo en toute sécurité à son domicile tout comme à son lieu de travail ou d'étude.

En termes d'accessibilité matérielle, nous pouvons souligner tout d'abord que 89% des répondants déclarent que leur enfant a accès à un vélo en bon état.

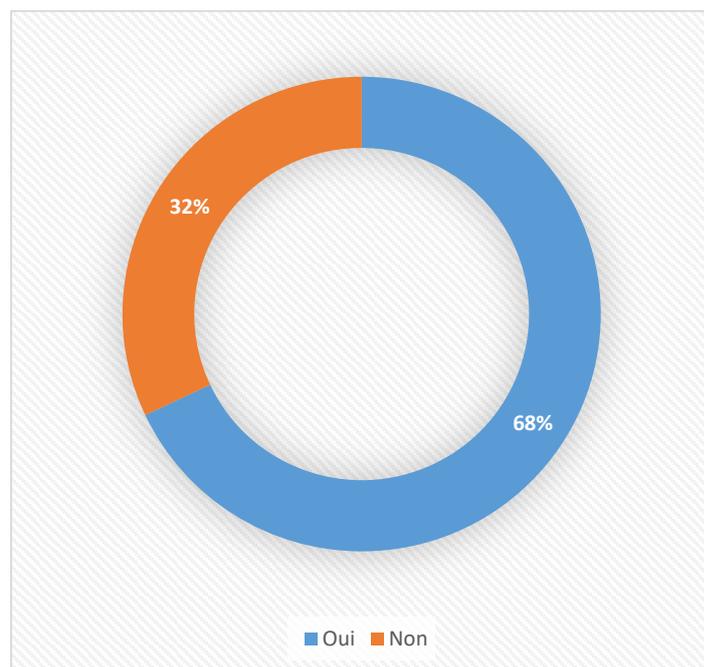
Figure 21 :
Accès de l'enfant à un vélo en bon état (N = 160).
Source : Pro Velo



Du côté des parents/accompagnants, une majorité de parents déclare également avoir accès à un vélo en bon état. Le taux baisse toutefois à 67,5%, ce qui signifie que pratiquement un parent sur trois n'a pas accès à un vélo en bon état au domicile.

En termes d'accès à un lieu de stationnement vélo sécurisé, 74,5% des répondants déclarent avoir (potentiellement) accès à un lieu permettant de ranger un ou plusieurs vélos en sécurité. Notons également que pour les personnes ayant déclaré se rendre à leur lieu de travail après avoir accompagné leur enfant à l'école, ce sont des chiffres similaires avec 74,7% des répondants précisant avoir (potentiellement) accès à un lieu sécurisé pour ranger un vélo au lieu de travail.

Figure 22 :
Accès du parent à un vélo en bon état (N = 160).
Source : Pro Velo



• Compétences

Utiliser un mode de transport implique également de maîtriser différentes compétences au préalable. Au même titre qu'un individu doit être capable de lire la carte du réseau pour utiliser les transports en commun, la pratique du vélo nécessite bien sûr d'être capable de pédaler mais aussi de pouvoir se positionner correctement au sein de l'espace public.

Au sein de notre échantillon, nous nous sommes ainsi intéressé à de telles compétences propre au vélo en ce qui concerne les parents mais aussi leurs enfants. C'est tout d'abord une écrasante majorité de 96% des répondants qui déclare que leur enfant est capable de rouler à vélo dans un espace sécurisé (dans un parc par exemple). Nous retrouvons le même son de cloche auprès des parents, puisque 88% des répondants déclarent se sentir eux-mêmes capables de rouler à vélo dans un espace sécurisé.

En revanche, lorsqu'il s'agit pour les parents de rouler à vélo dans le trafic, la moyenne baisse cette fois à 66% des répondants qui déclarent se sentir suffisamment à l'aise ou compétent. Parallèlement, une majorité de 74% des répondants ne se sentent pas prêt de à laisser leur enfant rouler dans le trafic.

Figure 24 : Perception des parents quant à leur aptitude à rouler à vélo dans le trafic à Bruxelles (N = 160). Source : Pro Velo

Êtes vous d'accord avec cette déclaration ?

Je me sens capable de rouler à vélo dans le trafic à Bruxelles.

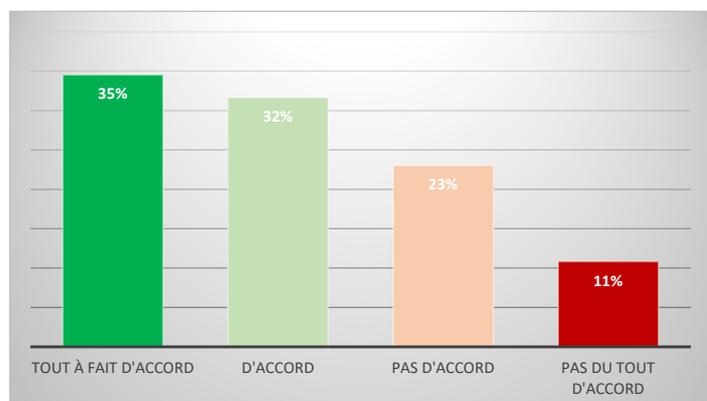


Figure 23 : Compétences de l'enfant pour rouler à vélo seul dans un lieu sécurisé (N = 160). Source : Pro Velo

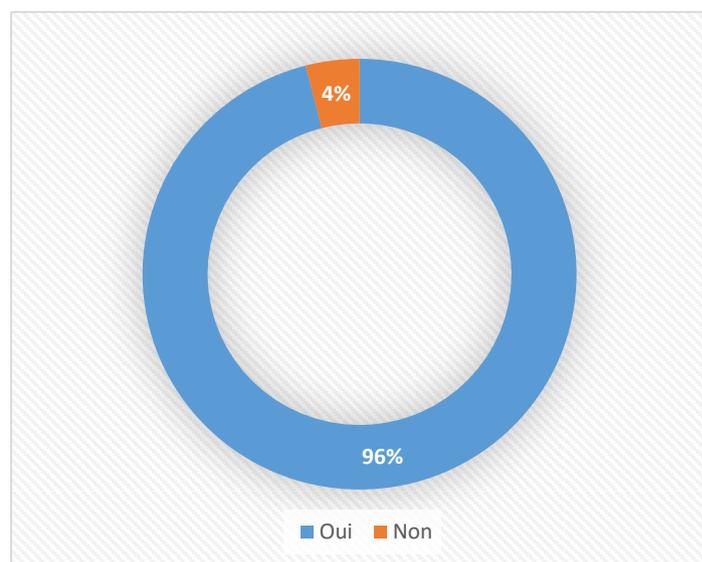
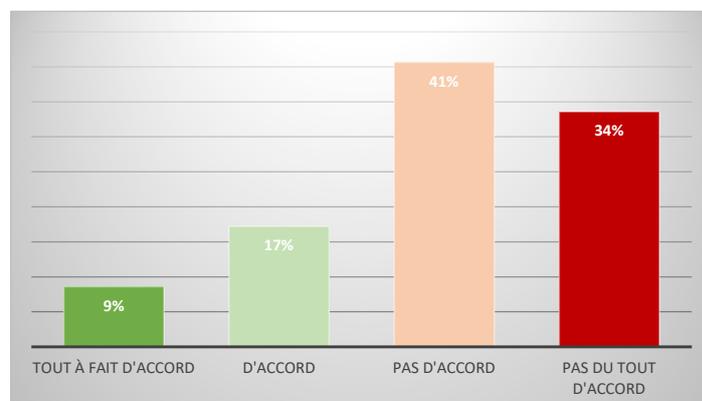


Figure 25 : Perception des parents quant à la possibilité de laisser leur enfant rouler seul dans le trafic à Bruxelles (N = 160). Source : Pro Velo

Êtes vous d'accord avec cette déclaration ?

Je me sens (bientôt) prêt à laisser mon enfant se déplacer seul vers l'école à vélo.



• Appropriation

Le concept d'appropriation renvoie cette fois au « sens » donné par les acteurs aux possibilités de mobilité auxquelles ils ont accès. L'appropriation relève donc de stratégies, perceptions et habitudes propre à chaque acteur et se construit notamment par l'intériorisation de normes et de valeurs.

Nous nous sommes donc penchés sur la perception du vélo qu'ont les répondants. A cet égard, un premier chiffre important à citer ici est que 84,6% des répondants considère que le vélo est un mode de transport efficace pour les trajets à Bruxelles d'1 à 5 kilomètres.

Ensuite, en termes de perception propre à l'enfant, selon les parents ou accompagnants toujours, les enfants percevraient le vélo avant tout comme un outil de loisir pour rouler avec sa famille ou ses amis (79%). Certains parents estiment également que leurs enfants apprécient le vélo pour un déplacement utilitaire tel que se rendre à l'école (19,5%), mais cela reste une minorité. A l'inverse, le manque d'intérêt porté à l'enfant ou son inaptitude à rouler à vélo ne semblent pas être un frein à l'usage du vélo (respectivement 3 et 8%).

Ces résultats sont intéressants à interpréter. Si le vélo constitue un mode de déplacement « efficace » pour les déplacements utilitaires de courte distance à Bruxelles pour les adultes, il ne semble pas encore être perçu comme un moyen de transport valable à utiliser par les enfants dans le cadre de leurs déplacements utilitaires. Les répondants semblent plutôt percevoir le vélo comme un outil de jeu ou de loisir pour les enfants.

Figure 26 : Perception des parents quant à l'efficacité du vélo à Bruxelles (N = 160). Source : Pro Velo

Êtes vous d'accord avec cette déclaration ?

Globalement, je trouve que le vélo peut être un mode de transport efficace pour les personnes qui doivent réaliser des trajets de 1 à 5 kilomètres à Bruxelles.

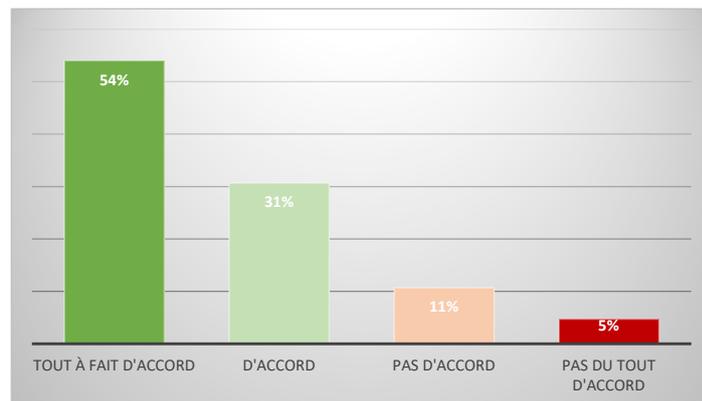
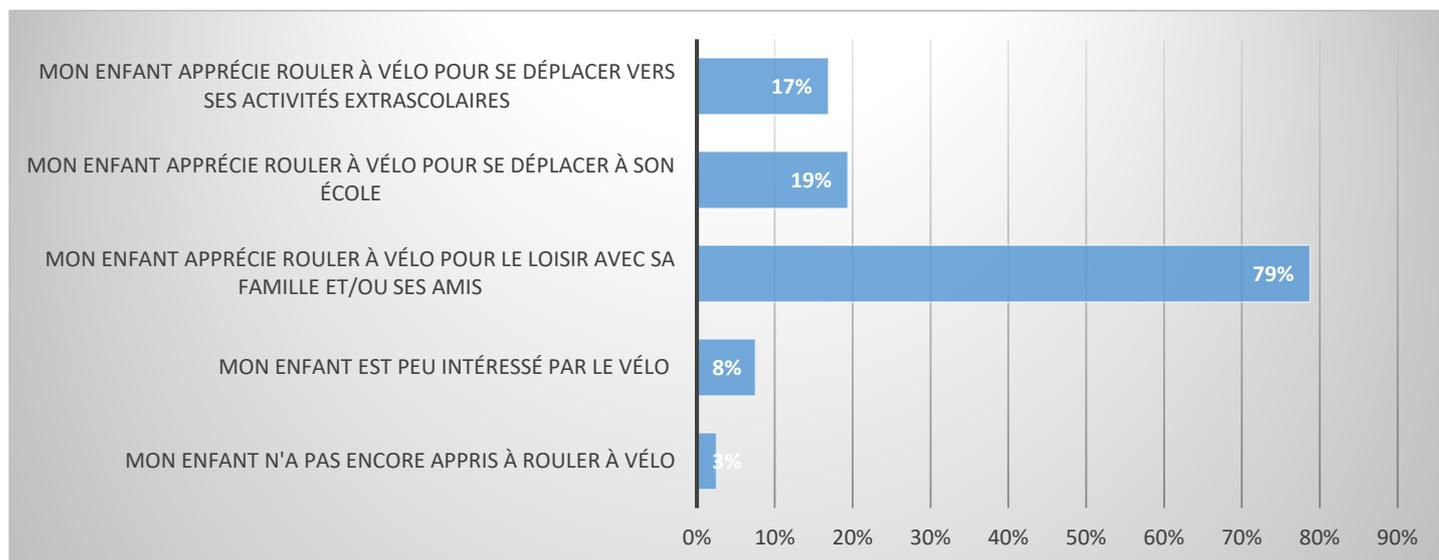


Figure 27 : Perception des parents quant à l'appréciation du vélo par leur enfant (N = 160). Source : Pro Velo



• Conclusion

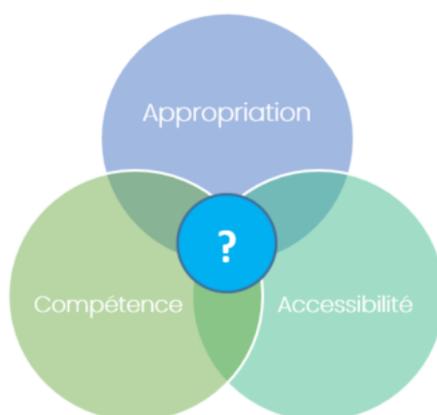
En étudiant ces différents indicateurs inspirés du concept de motilité appliqué à la pratique du vélo, nous nous apercevons finalement que les chiffres récoltés sont souvent très encourageants. Que cela soit en termes d'accès, de compétence ou d'appropriation du vélo, les items étudiés semblent en effet dresser un portrait relativement optimiste du potentiel vélo en tant que mode de déplacement pour les trajets domicile-école.

Toutefois, ce concept de motilité nous invite à aborder le potentiel vélo en tenant compte de ces différents aspects concurremment. Autrement dit, à interroger dans quelle mesure les différents items qui composent la motilité d'un individu coïncident positivement pour offrir un réel potentiel vélo aux participants de l'enquête.

Nous proposons de faire le test en retenant différents indicateurs propres aux trois composantes du concept de motilité. Pour chacune des composantes du concept de motilité avancé par Kauffmann, nous proposons de retenir 1 à 2 indicateurs parmi ceux répertoriés ci-dessus, à savoir :

Compétence	Accès	Appropriation
<ul style="list-style-type: none"> Apprentissage + l'enfant a appris à rouler à vélo 	<ul style="list-style-type: none"> Distance 0 à 5km : Distance domicile-école inférieure à 5km Accès vélo enfant + l'enfant a accès à un vélo en bon état 	<ul style="list-style-type: none"> Perception vélo + le parent perçoit le vélo comme un mode de transport efficace pour les déplacements d'une distance de 5 km ou moins

Figure 28 : **Concept de Motilité par V. Kauffmann (2005).**
Source : Pro Velo



Comme nous l'avons vu dans ci-dessous, chacun de ces facteurs étudié individuellement recueillait des résultats très positifs oscillant entre 85 et 89% de réponses favorables. Toutefois, notre analyse relève que seuls 44% des participants répondent concurremment et positivement à ces critères (soit 71 répondants au total). Ce résultat attire l'attention sur l'importance d'étudier le potentiel du vélo en tenant compte des différents critères simultanément. Alors que ces items, pris individuellement, donnent des résultats très positifs, on remarque finalement que seule une minorité des individus réponds positivement à tous ces critères au même moment.

C. Forme Urbaine

Lors de la phase exploratoire qualitative, les entretiens ont révélé que de nombreux répondants avançaient les notions de danger et d'insécurité comme obstacle à leur propre mise en selle. Pour justifier de tels ressentis, les participants ont, entre autres, avancé le poids des charges de trafic trop élevées aux heures de rentrée et sortie scolaire qui rendent difficile la cohabitation entre voitures et modes actifs. Mais aussi, dans certains cas, les vitesses encore élevées qui sont pratiquées par certains automobilistes dû notamment au non-respect des zones limitées à 30 kilomètres heure.

Ces déclarations sont particulièrement appuyées pour les répondants qui se rendent à des écoles situées à proximité d'un axe routier qui présente un haut volume de trafic.

Dans ce dernier volet de l'enquête, nous tentons d'aller plus loin sur ce thème en nous intéressant aux nouveaux aménagements cyclables et/ou piétons qui tentent justement de réduire le danger réel et ressenti.

Pour commencer, nous avons invité chaque répondant du questionnaire à répondre à une question ouverte sur les mesures qu'il considère importante à mettre en place pour encourager les familles à utiliser le vélo pour se rendre à l'école. Nous avons ensuite analysé puis classé chacune des réponses obtenues par « thématique ». Au total, 68 participants ont émis des suggestions, dont une grande majorité soulève l'importance d'investir ou continuer à investir dans des aménagements cyclables dits « sécurisés » (25 réponses). Nous y retrouvons entre autres des demandes appuyées pour (continuer à) développer des pistes cyclables sécurisées (séparées du trafic) mais aussi un intérêt pour d'autres types d'aménagements tels que les rues cyclables, rues scolaires, etc.

Il faut continuer à réaliser des pistes cyclables séparées, et non des marquages au sol. Il faut donner une vraie place au cycliste (extrait questionnaire n°1)

L'idéal serait d'avoir une mobilité parallèle totalement sécurisée pour les cyclistes (extrait questionnaire n°2)

Il faut pousser les pouvoirs publics à continuer à améliorer

la sécurité des vélos sur la route, créer de nouvelles pistes cyclables, des voies propres pour vélo (extrait questionnaire n°3)

Sur le même thème, un total de 12 répondants a également attiré l'attention sur l'importance de repenser la « sécurité en général », sans préciser nécessairement de solution plus concrète en matière d'aménagement.

Il faut que tout le périmètre autour de l'école soit repensé pour la sécurité des vélos. Nous venons de 1000 Bruxelles donc nous avons la chance de profiter de la piste cyclable [pour nous rendre à l'école Tivoli] le long du canal mais pour les habitants de Laeken, les rues derrière l'école (d'où viennent la plupart des familles) sont très dangereuses (pavés, rues étroites, voitures roulants vite, peu de visibilité...) (extrait questionnaire n°4)

Il faut augmenter la sécurité pour les cyclistes et les piétons. Ma fille est trop âgée selon la loi pour rouler sur les trottoirs mais pour moi il est inconcevable qu'elle puisse se déplacer seule sur la route. (extrait questionnaire n°5)

D'autres suggestions également, tel que limiter le trafic de voiture en abord d'école (6 répondants), offrir plus de places de stationnement sécurisé (6 répondants), assurer des formations et accompagner les parents qui souhaitent se mettre au vélo (7 répondants) ou encore veiller au respect de la mesure Ville 30 sont avancées. Nous avons classé les réponses dans le tableau ci-dessous :

Tableau 4 :

Analyse des mesures que les répondants du questionnaire considèrent comme importante à mettre en place pour encourager les familles à utiliser le vélo pour se rendre à l'école. Source : Pro Velo

Plus d'aménagements cyclables sécurisés	25
Fournir un vélo	1
Plus de sécurité générale pour les trajets à vélo	12
Limiter le trafic/nombre de voitures	6
Sensibiliser à l'écologie ou à l'usage des modes actifs	2
Places de stationnement vélo sécurisé	6
Rien, trop dangereux	1
Accès à un vélo électrique	1
Repenser la mobilité autour de l'école	1
Formations/Accompagnement vélo adulte	7
Respect du 30 km/h	5
Avantage financier/prime	2
Je ne sais pas	3
Promotion vélo auprès des parents ou sensibiliser à l'écologie	6

Bien que le contenu de ces réponses reste la plupart du temps abstrait, nous constatons dans le vocabulaire utilisé par les répondants que les notions de sécurité et de danger sont une nouvelle fois très fréquemment invoquées par les participants. Ceci reste donc la priorité première lorsqu'il s'agit d'évoquer les freins à l'usage (potentiel) du vélo.

Ceci soulève d'autant plus l'importance d'étudier la façon dont les aménagements cyclables récents contribuent ou non à réduire ce sentiment d'insécurité routière auprès des acteurs concernés. Dans notre questionnaire, nous avons donc interrogé les répondants sur l'impact de tels aménagements.

• **Quel impact des nouveaux aménagements cyclo-piétons sur le ressenti des parents ?**

Pour étudier ce point, nous avons tout d'abord demandé à chaque répondant de préciser l'existence ou non d'un aménagement cyclable ou cyclo-piéton (parmi une liste prédéfinie ci-dessous) soit en abord d'école soit sur le chemin de l'école. Pour chaque aménagement rencontré, il était ensuite demandé au répondant d'évaluer l'impact ressenti en matière de sécurité et/ou de convivialité pour se déplacer à pied ou à vélo. Au total, cinq aménagements ou dispositifs ont été étudiés auprès des participants :

Rue scolaire	Une rue scolaire est une rue située à proximité d'une école, que l'on ferme temporairement à la circulation automobile aux heures de rentrée et de sortie des classes dans le but d'apaiser la rue, de la mettre en sécurité et d'encourager les déplacements à pied ou à vélo
Rue cyclable	Depuis le 13 février 2012, le concept de « rue cyclable » a été officiellement intégré dans le code de la route et est signalisé par un panneau « F111 ». Dans une rue cyclable, le dépassement des cyclistes par les véhicules motorisés y est interdit et la limitation de vitesse est fixée à 30 km/h.
Piste cyclable	Une piste cyclable est une partie de la voie publique, sur laquelle les bicyclettes et les cyclomoteurs classe A doivent circuler.
Dispositifs ralentisseurs	dispositifs qui contraignent physiquement le conducteur à ralentir la vitesse de son véhicule
Ville 30	Depuis le 1er janvier 2021, la vitesse maximale par défaut à Bruxelles est de 30 km/h sur l'ensemble des voiries à l'exception des axes structurants.

Et globalement, les résultats sont sans appel puisque la majorité des répondants concernés font part d'avis très positifs. En effet, c'est une écrasante majorité de parents qui considère que ces aménagements contribuent à un environnement plus sécurisé et convivial aux abords de l'école et sur le chemin de l'école. Avant de revenir plus en détail sur les résultats, nous attirons toutefois l'attention du lecteur sur le fait que ces résultats reposent sur des échantillons variables étant donné que ces aménagements concernent entre 32 à 60 répondants. Seul l'aménagement « ville 30 » a pu être étudié auprès de l'ensemble de l'échantillon.

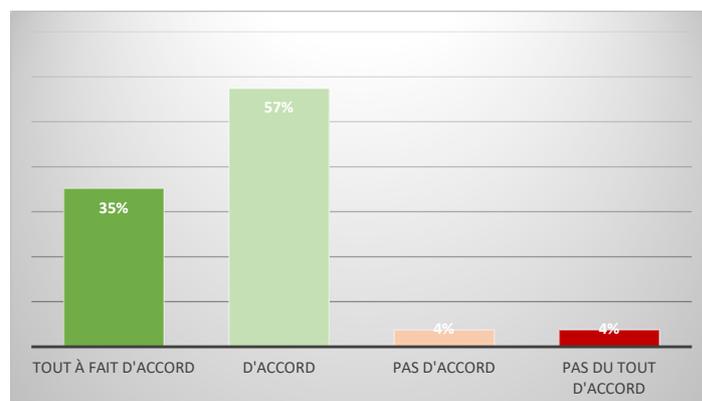
- **Rue scolaire** : 53 répondants ont déclaré avoir une rue scolaire aux abords de leur école. Parmi eux, une écrasante majorité (92%) déclare que cet aménagement contribue à un environnement plus sécurisé et convivial aux abords de l'école.

Figure 29 : **Perception de l'impact des rues scolaires (N = 53).**

Source : Pro Velo

Rue Scolaire :

Cet aménagement contribue-t-il à créer un environnement plus sécurisé et convivial aux abords de l'école ?



- **Rue cyclable** : Parmi les 40 répondants rencontrant une rue cyclable sur le chemin de l'école, 31 estiment que cet aménagement contribue à renforcer la présence et la sécurité des cyclistes qui l'empruntent, soit un peu plus de 77%.

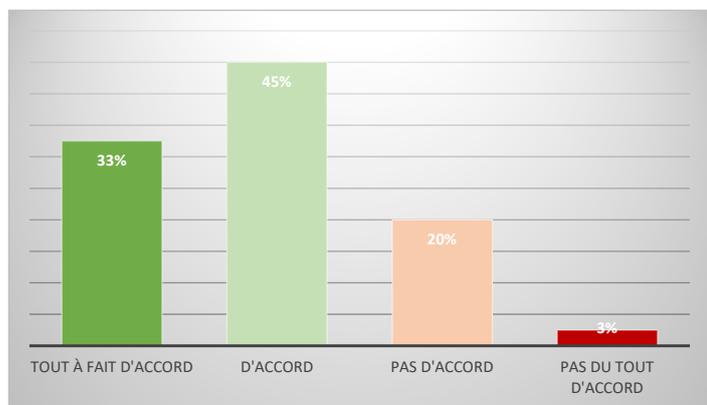
Figure 30 :

Perception de l'impact des rues cyclables (N = 40).

Source : Pro Velo

Rue Cyclable :

Cet aménagement contribue-t-il à renforcer la présence et la sécurité des cyclistes qui l'empruntent ?



- Le constat est presque identique pour les répondants qui rencontrent une **piste cyclable** sur le chemin de l'école, estimant pour près de 83% (soit 33 répondants sur 40) que cet aménagement contribue à renforcer la présence et la sécurité des cyclistes.

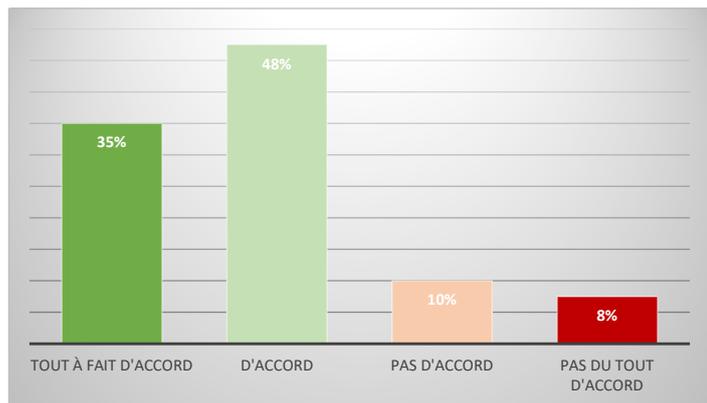
Figure 31 :

Perception de l'impact des pistes cyclables (N = 40).

Source : Pro Velo

Piste Cyclable :

Cet aménagement contribue-t-il à renforcer la présence et la sécurité des cyclistes qui l'empruntent ?



- **Dispositifs ralentisseurs** : La plupart des répondants sont également d'accord (39) voire tout à fait d'accord (9) en ce qui concerne l'impact des dispositifs ralentisseurs. Contre 11 répondants qui ne sont pas d'accord avec cette déclaration.

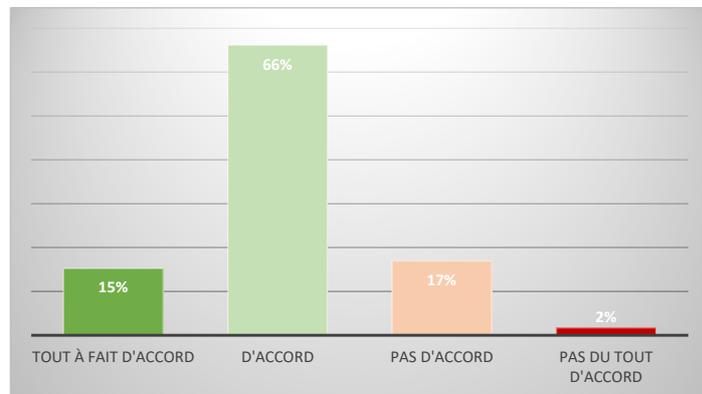
Figure 32 :

Perception de l'impact des dispositifs ralentisseurs (N = 39).

Source : Pro Velo

Dispositifs ralentisseurs :

Cet aménagement contribue-t-il à créer un environnement plus sécurisé et convivial aux abords de l'école ?



• Zoom sur l'aménagement « Ville 30 »

Depuis le 1er janvier 2021, une autre mesure importante en matière de mobilité a vu le jour à Bruxelles avec l'instauration de la mesure « Ville 30 » à Bruxelles. Cette mesure ayant pour ambition d'amener plus de sécurité routière, moins d'accidents graves et moins de bruit pour une ville plus apaisée. Nous nous sommes ainsi intéressé de plus près à cette mesure et sur l'impact ressenti par les parents d'élèves en particulier.

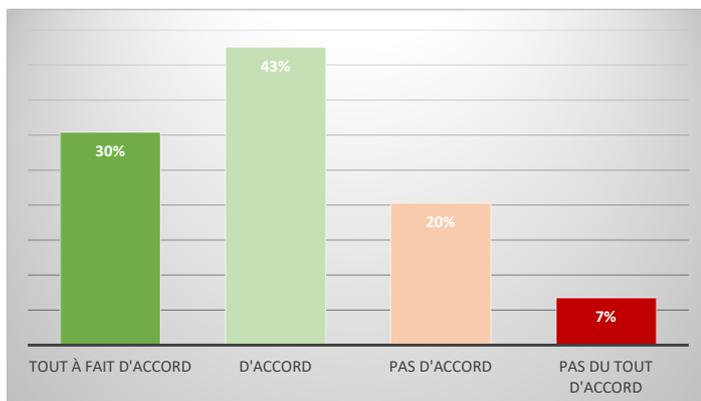
Cette fois, environ 70% des répondants estiment que cet aménagement a un impact (très) favorable et contribue à créer un environnement plus sécurisé et convivial à Bruxelles. Nous précisons par ailleurs que cette question a pu être posée à l'ensemble des participants à l'étude (soit 160 répondants) puisqu'elle concerne cette fois l'ensemble de la Région Bruxelles-Capitale.

Figure 33 :

Perception de l'impact de l'instauration de la Ville 30 (N = 160). Source : Pro Velo

Ville 30 :

L'instauration d'une zone 30 généralisée à Bruxelles contribue positivement à la création d'un environnement plus sécurisé et convivial.



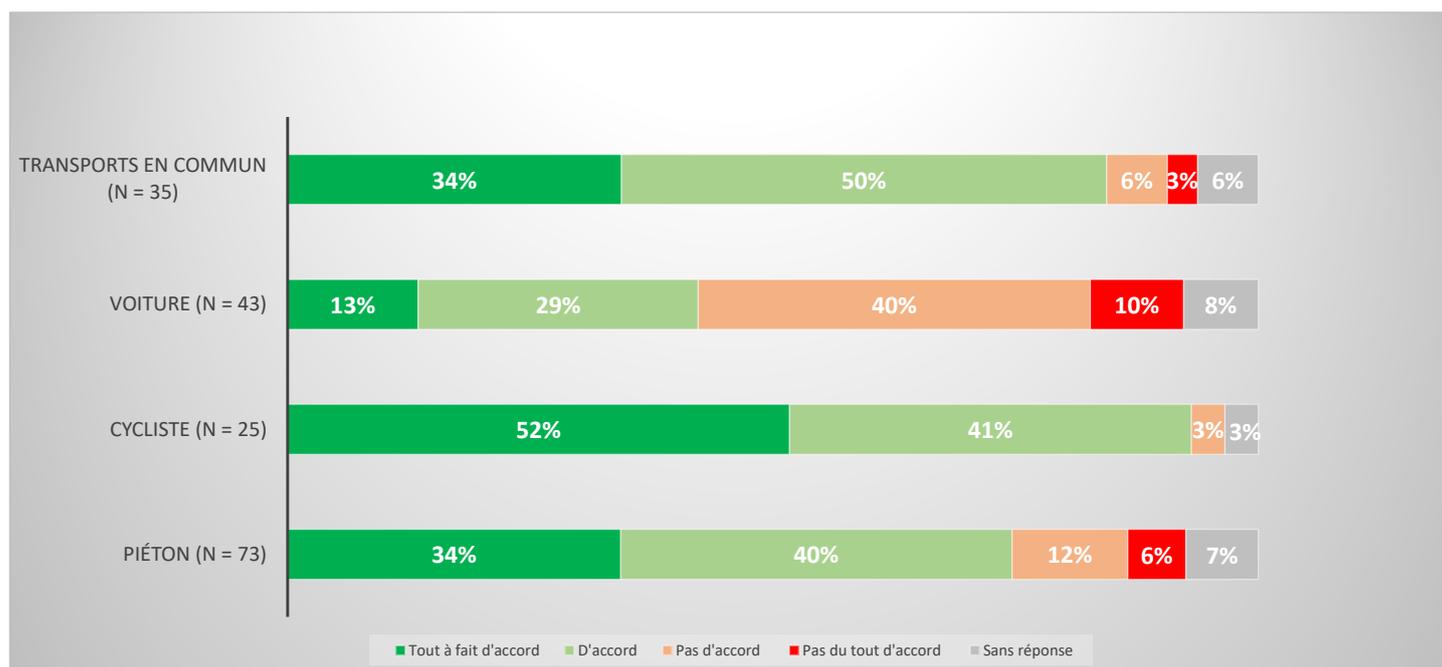
Nous avons ensuite analysé les réponses récoltées en tenant compte des modes de transport utilisés par les répondants. Ce traitement des données nous a alors permis de mettre en avant une divergence importante des avis sur cet aménagement en fonction des modes de transports utilisés par les répondants :

Figure 34 :

Perception de l'impact de l'instauration de la Ville 30 en fonction du mode de transport utilisé (N = 160).

Source : Pro Velo

Perception de la mesure «Ville 30» en fonction du mode de transport utilisé pour accompagner l'enfant vers l'école.

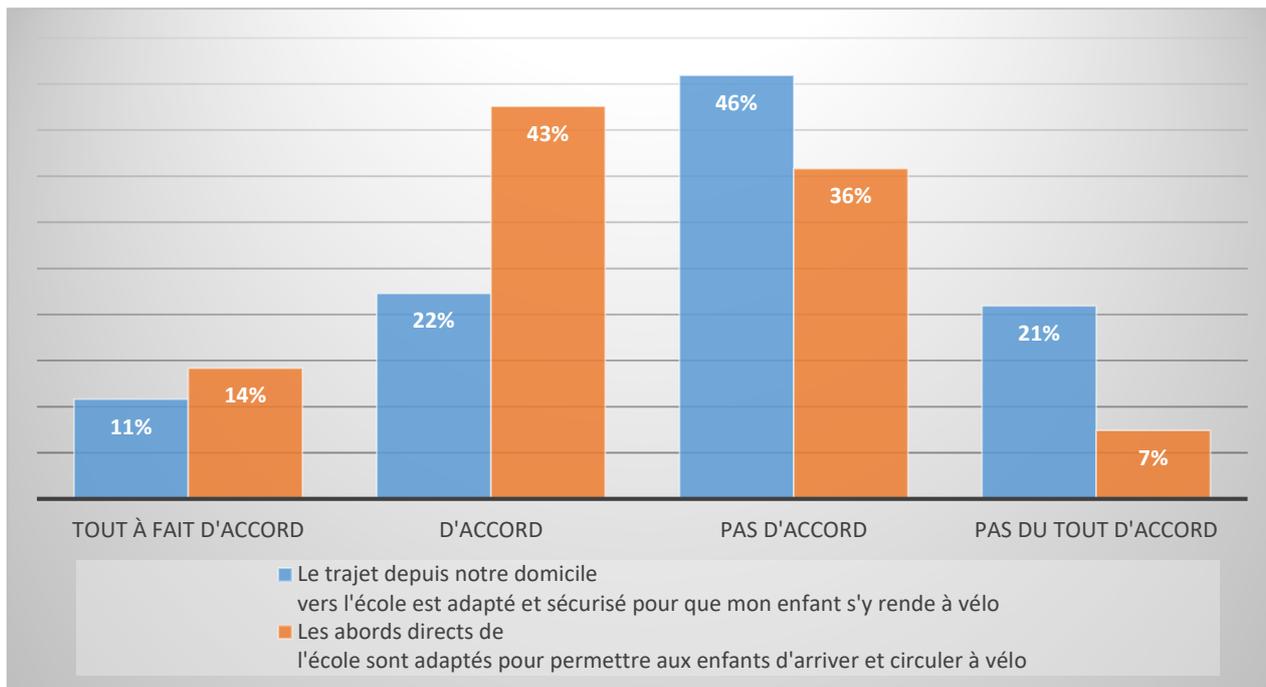


Ce qui ressort en premier lieu est l'écart important des réponses récoltées par les usagers de la voiture par rapport aux usagers d'autres modes de transport. En effet, parmi les usagers de la voiture, une majorité de 54% déclare que cette mesure ne contribue pas (du tout) à un environnement plus sécurisé et convivial à Bruxelles. Ceci contraste avec la moyenne de 89% d'usagers des autres modes de transport (Piéton, Vélo et Transports en commun) qui considèrent que cet aménagement y contribue positivement. Soulignons toutefois que parmi les usagers de la voiture, une part non négligeable de 46% reste toutefois positif quant à cette mesure.

- Enjeu sur le trajet de l'école plutôt qu'en abord d'école
- Les réponses collectées semblent confirmer l'hypothèse évoquée lors des entretiens exploratoires selon laquelle les enjeux pour favoriser la mise en scelle en termes d'infrastructure concernent avant tout le trajet vers l'école plutôt que les abords directs de l'école. En effet, 56% des parents estiment les abords d'école adaptés pour permettre d'arriver et circuler à vélo. En revanche, ce taux baisse presque de moitié lorsqu'il s'agit du trajet à vélo vers l'école (seuls 31% des répondants estiment que le trajet est adapté et sécurisé à vélo).

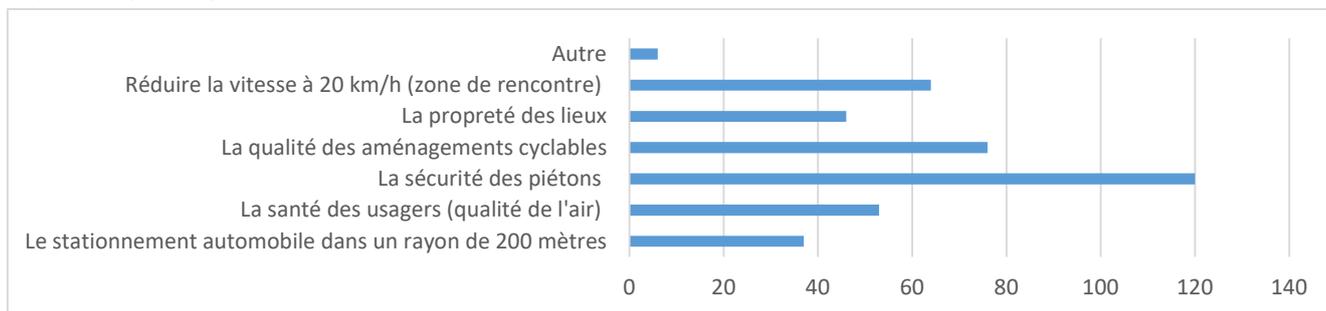
Figure 35 : Perception de la qualité du trajet domicile-école vs qualité de l'abord d'école (N = 160). Source : Pro Velo

Qualité du trajet domicile-école vs qualité de l'abord d'école dans le cadre d'un déplacement à vélo.



Lorsque nous posons la question des aspects à privilégier en abord d'école, la sécurité des aménagements piétons puis des aménagements cyclables arrivent en priorité.

Figure 36 : Aspects à privilégier en abord d'école (N = 160). Source : Pro Velo



4. Volet 2 : Focus Groups Parents-Elèves – spécificités du déplacement domicile-école et rapport au vélo

4.1. Introduction

Dans le précédent volet, nous avons focalisé notre attention sur l'évolution des pratiques de mobilité et plus particulièrement du vélo en lien avec l'évolution de différents aménagements cyclables et urbains. Ceci nous a permis d'ores et déjà de situer l'impact de certains aménagements ayant notamment pour objectif de rendre l'usage du vélo plus attrayant et sécurisant pour les élèves et leurs parents ou accompagnants.

Dans ce nouveau volet, nous souhaitons cette fois nous intéresser de plus près aux attitudes, perceptions et représentations liées au vélo. Si certains de ces thèmes ont déjà été évoqués, notamment lors de la phase des entretiens qualitatifs, nous souhaitons cette fois approfondir ces sujets en nous intéressant aux discours des parents d'élèves mais aussi des élèves eux-mêmes.

4.2. Objectif

Quels sont les freins et leviers spécifiques à l'usage du vélo ressentis par les parents d'élèves et élèves ? Observons-nous des différences d'attitudes et de perceptions liées au vélo entre les parents et leurs enfants ?

4.3. Méthodologie

Pour ce nouveau volet, nous optons cette fois pour la méthodologie des « focus group ». Un groupe de discussion (ou focus group) est une méthode de recherche qualitative dans laquelle un groupe de personnes est réuni pour discuter d'un sujet prédéterminé. Le focus group est donc un type d'entretien auquel plusieurs personnes participent en même temps. Le modérateur pose des questions au groupe et facilite la discussion. L'objectif d'un groupe de discussion est de collecter des données sur des aspects particuliers de l'interaction entre les personnes qui constituent le groupe.

Un total de 12 focus groups ont été réalisés pour cette nouvelle partie :

- 6 Focus Group « Elèves » : chaque focus group « élève » a réuni un total de 6 à 10 élèves de 5ème et 6ème primaire et a été réalisé directement au sein de l'école.
- 6 Focus Group « Parents » : chaque focus group a réuni un total de 3 à 5 parents d'élèves de 5ème et 6ème primaire et a été réalisé soit au sein de l'école soit en ligne.

Chacun de ces 12 focus group ont été réalisés en présence de deux enquêteurs :

- Un modérateur du Focus Group : Le modérateur a pour fonction d'animer le groupe. Pour cela, il doit être capable de, gérer la dynamique de groupe, gérer le temps, gérer les objectifs.
- Un observateur du Focus Group : L'observateur a pour fonction de gérer le matériel d'animation et d'enregistrement, ainsi que prendre des notes pendant la discussion (phrases clés, noter l'ordre des interventions des participants, relever les messages non verbaux des participants, etc.).

4.4. Sélection des participants

Afin de réunir ces participants, nous avons distribué une invitation auprès de tous les parents d'élèves de 5ème et 6ème primaire au sein des écoles de notre échantillon du volet 1 (cf. 3.4). Précisons que pour cette étape, il a été décidé d'intégrer deux nouvelles écoles, afin de s'assurer de recueillir un nombre suffisant de participants, à savoir l'école du Plein Air (située à Uccle) et de la Sapinière (située à Boitsfort).

Au total, ce sont 48 élèves et 24 parents qui ont participé à ces différents groupes de discussions.

- Les Focus Group « élèves » ont été réalisés sur le temps de midi au sein de l'école, et ont duré entre 45 minutes et 1h.
- Les Focus Group « parents » ont été réalisés soit au sein même des écoles, soit en ligne.

4.5. Analyse des résultats

Notre analyse repose d'une part sur la retranscription des Focus Group (sur base de l'enregistrement audio) ainsi que sur les notes prises par l'enquêteur « Observateur ».

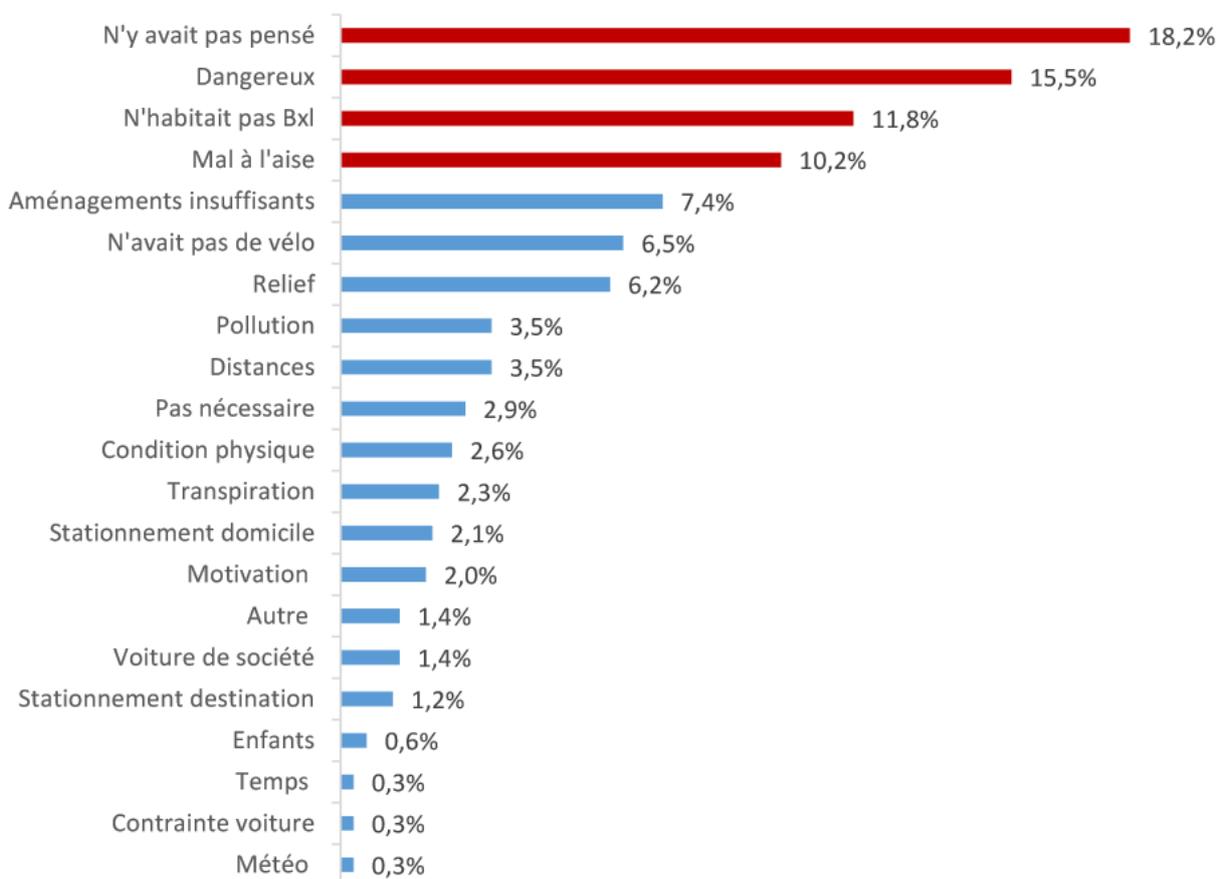
Sur base des informations collectées lors des différents Focus Group, nous avons une nouvelle fois opéré une analyse par mise en catégorie des données par induction. Comme pour les entretiens qualitatifs ci-dessus (Vole1 – phase 1), les différentes réponses ou « verbatim » ont été étudiés puis classés selon différentes catégories et sous-catégories représentant l'idée qu'elle véhicule dont nous proposons ci-dessous une analyse descriptive.

4.5.1. Quelles dispositions restrictives à l'usage du vélo pour les familles dans le cadre de leurs déplacements domicile-école ?

La question des obstacles à l'usage du vélo auprès des cyclistes et non-cyclistes est déjà largement documentée. Une étude de Pro Velo (2017) qui s'intéressait aux nouveaux cyclistes mettait déjà en avant certains facteurs invoqués par les répondants afin d'exprimer la raison pour laquelle ils ne roulaient pas à vélo auparavant.

Figure 37 :

Principales raisons de ne pas rouler à vélo à Bruxelles avant 2015. Source : Pro Velo (2017), « les nouveaux cyclistes à bruxelles depuis 2015 »



Dans le même registre, nous proposons de nous intéresser aux éventuels obstacles ou dispositions restrictives évoquées par les élèves et parents d'élèves lorsqu'il s'agit d'envisager l'usage du vélo pour se rendre à l'école mais aussi pour effectuer d'autres trajets. Le chapitre suivant invitera quant à lui à analyser les dispositions incitatives qui semblent ressortir de nos groupes de discussion.

Un sentiment d'insécurité routière accru pour les parents

Lorsque les répondants sont amenés à discuter des éventuels obstacles à la pratique du vélo dans le cadre d'un déplacement domicile-école, le premier obstacle évoqué est inévitablement la perception de « danger » ou « insécurité » qui anime les parents d'élèves et, dans une moindre mesure, les élèves eux-mêmes.

Mon fils aime beaucoup le vélo (...). Mais moi je trouve que les enfants ne sont pas capables de rouler dehors, parce qu'il n'y a pas de sécurité. Je trouve qu'il y a encore beaucoup de travail à faire. (FG Parent – Tivoli)

Moi je ne peux pas rouler sur la route parce que ma maman a peur. (Elle a peur de quoi selon toi ?) Du trafic, elle veut que j'aille sur le trottoir. (FG Enfant – Clair-Vivre)

Ce sentiment d'insécurité chez le parent va la plupart du temps se traduire par un refus de laisser son enfant rouler seul et même accompagné d'un adulte à Bruxelles. Parfois, certaines « stratégies » sont adoptées pour diminuer les risques, comme le fait de rouler sur le trottoir par exemple dans le dernier extrait cité, nous y reviendrons.

Nous pouvions nous attendre à un tel résultat dans la mesure où le sentiment d'insécurité routière est fréquemment invoqué comme un frein important à l'usage du vélo parmi les cyclistes et non-cyclistes (Pro Velo (2017)). Toutefois, ce qui est plus surprenant est de constater que même parmi les « parents cyclistes », plusieurs déclarent être mitigés à l'idée de faire rouler leurs enfants à vélo à Bruxelles, même accompagné. Un parent d'élève, ancien usager des transports en commun et récemment converti au vélo pour ses propres déplacements, exprime d'ailleurs cette exigence « accrue » en matière de sécurité lorsqu'il s'agit de laisser son enfant rouler à vélo. En effet, s'il se dit prêt lui-même à prendre le risque de rouler à vélo dans le trafic à Bruxelles, la situation semble différente pour son enfant :

Pendant très longtemps je me suis déplacé à pied et en transports en commun. Et j'ai commencé à faire du vélo, il y a une dizaine d'années. Et c'est vrai qu'il y a un côté extrêmement libérateur, comparé à la marche et les transports en commun c'est mieux. Mais il y a ce côté précipice et danger effroyable quoi. Et notamment quand il s'agit de conduire des enfants. Et donc des risques qu'on est prêt à prendre pour soi, c'est-à-dire quand on passe par des voies avec un trafic important avec des gens qui font pas gaffe qui vont trop vite... Et bien on n'est pas toujours prêt à le faire pour son enfant. (FG Parent Clair-Vivre)

Cette attitude du parent serait avant tout liée à ses propres

expériences négatives en tant qu'usager du vélo à Bruxelles. Ce dernier aurait été témoin de certains comportements dangereux comme par exemple le problème de vitesse excessive des automobilistes et ne serait pas prêt à exposer son enfant à de tels risques. En filigrane de ce discours, on ressent également le poids de la responsabilité parentale, une dimension qui est également exprimée par plusieurs autres parents. Cette crainte des serait renforcée par des expériences passées avec des usagers de la route qui ne respecteraient pas certains aménagements ou règlements du code de la route en faveur des modes actifs :

Moi de ce que j'ai vécu en tant que cycliste à Bruxelles (sourir) je ne laisserais pas mes enfants rouler à Bruxelles (FG Parent Scherdemael).

Toutefois, cette attitude n'est pas réservée aux parents cyclistes uniquement. Pour ces parents qui déclarent ne pas avoir l'habitude de se déplacer à vélo expriment eux aussi être trop souvent témoins d'infractions du code de la route en défaveur des piétons et cyclistes. Ils ne semblent ainsi pas prêts à envisager de laisser leurs enfants se déplacer seuls à pied ou à vélo vers l'école :

En fait le gros problème c'est le trafic de transit. Il y a plein de voitures qui ne respectent pas du tout les cyclistes et piétons quoi... On voit plein de fois des situations où les enfants veulent traverser à pied ou à vélo, et les voitures ne s'arrêtent pas pour les laisser passer. Il y a vraiment un manque de respect à niveau-là. (FG Parents Tivoli)

En plus, même quand il y a un espace pour le vélo, même ça on ne le respecte pas, on voit les voitures qui se garent dessus, du coup les enfants doivent se déporter sur la route. (FG Parent Laeken)

Parmi les élèves eux-mêmes, cette perception du danger est largement moins citée. Seule une élève qui pratique le vélo pour aller à son activité extrascolaire a souligné le sentiment d'insécurité perçu lorsqu'elle se fait « frôler » par les voitures au moment d'un dépassement.

Par exemple moi je vais à mon activité à vélo parfois, et il y a des pistes cyclables, mais ce ne sont que des « traces ». Du coup les voitures elles peuvent rouler sur la piste cyclable. Et alors parfois comme elles veulent te dépasser mais qu'il y a des voitures en face, et bien du coup elles te frôlent donc c'est hyper déstabilisant. (FG Enfant – Plein air)

En revanche, la majorité des élèves expriment plutôt leur envie d'utiliser le vélo pour leurs déplacements domicile-école mais feraient face à un refus de leurs parents.

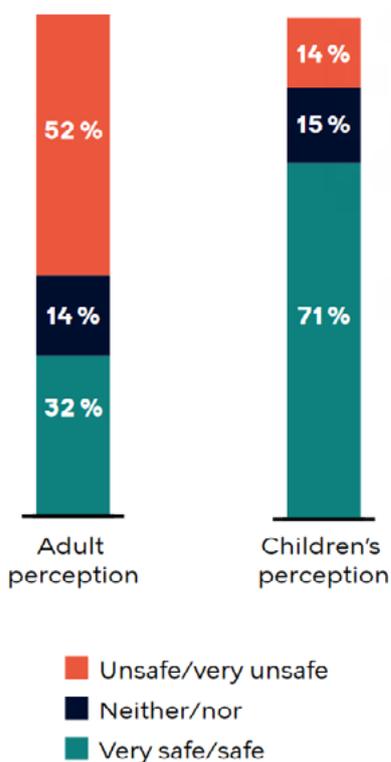
Moi j'aimerais bien prendre le vélo, mais c'est mes parents

qui ne veulent pas. (FG Enfant Ganshoren)

J'ai déjà demandé de venir à vélo à l'école, mais mes parents m'ont répondu non. Et je ne sais pas pourquoi... (FG Enfant Tivoli)

Ce décalage de perception d'insécurité routière entre élèves et parents d'élèves est perceptible au sein des groupes de discussion. Il peut être intéressant de mettre ce résultat en perspective avec d'autres villes. Citons le cas de la ville de Copenhague qui, bien qu'elle soit réputée pour la qualité de ses aménagements cyclables, observait également une perception d'insécurité routière bien plus élevée pour les adultes que pour les enfants. C'est ainsi plus de 52% des adultes qui considéreraient que le trajet domicile-école ne serait pas sécurisé et seulement 14% qui estiment le parcours sécurisé. Un véritable chiasme comparé aux perceptions des enfants eux-mêmes, qui estiment à plus de 71% que la route vers l'école est sûre à vélo. (Source : Cycling Embassy of Denmark- Bicycle Account Copenhagen- 2020).

Figure 38 : **Adult's and children's perception of children's school route safety 2020.** Source: The Bicycle Account 2022 – City of Copenhagen



Risque de mauvaise rencontre

Lorsqu'il s'agit d'évoquer la possibilité de laisser les enfants se déplacer seuls à vélo ou à pied vers l'école, ou même simplement dans leur quartier, plusieurs parents font également part d'une autre forme d'inquiétude liée cette fois à la peur de « mauvaise rencontre », comme l'exprime bien cette maman :

Voilà moi je suis de la génération Dutroux, donc les enfants à pied le long des routes ça n'évoque rien de sympa. (FG Parent – Autre Ecole)

Dans les discours des élèves, ils sont très nombreux à nous faire part de cette crainte de croiser des personnes mal intentionnées émanant de leurs parents pour expliquer le fait qu'ils se déplacent rarement voire jamais seuls. En effet, dans des espaces plus sécurisants en termes de danger routier (quartier avec moins de trafic, plus d'aménagements cyclo-piétons, etc.), cette autre forme de risque perçu va également influencer les pratiques de mobilités des élèves et leurs parents :

Mes parents, même si on a un magasin juste à côté de chez nous, ils ont peur de me laisser sortir. (Peur de quoi ?) Peur des personnes malveillantes. (FG Enfant Ganshoren)

Pour mes parents, avec les histoires de kidnappeurs d'enfant, ils n'osent pas me laisser sortir seul. Elle veut bien si on me voit de loin. (FG Enfant Tivoli)

Cette peur qui anime les parents va tantôt se traduire en refus de laisser leurs enfants se déplacer seuls, que ce soit à vélo, à pied ou en transports en commun, tantôt en stratégies pour maintenir une certaine forme de contrôle. Nous pouvons citer l'exemple saisissant de cette élève qui se disait « espionnée » par l'un de ses parents lors de ses premiers déplacements dans son quartier :

Moi mes parents ils m'ont déjà autorisé à aller seule à la boulangerie. Mais au début je sais qu'ils m'ont suivi pour être sûr. (Peux-tu nous en dire plus ?) En fait le premier jour, ils m'ont suivi, parce qu'ils avaient peur. J'ai vu mon père qui se cachait derrière les voitures. Mais après je les ai prévenu plein de fois qu'ils pouvaient avoir confiance en moi. (FG Enfant Scherdemael)

Cette crainte de laisser son enfant se déplacer seul impacte également les déplacements réalisés à pied ou en transport en commun. Toutefois, nous constatons que le degré d'inquiétude varie en fonction du mode de transport utilisé. En effet, en termes de risque de mauvaise rencontre, certains répondants expliquaient se sentir moins inquiets lorsque leur enfant utiliserait le vélo ou la trottinette que lors d'un déplacement à pied ou en transport en commun.

Pour des petites distances, la trottinette c'est plus adapté. Et alors je suis plus rassuré parce que je sais qu'avec sa trottinette il va rester sur le trottoir. Alors que si je le laissais aller seul à vélo, il n'aurait même plus le droit de rouler là... (FG Parent Tivoli)

Moi je n'oserais pas laisser ma fille rentrer seule à pied, sauf si elle est en groupe. En revanche à vélo, je pense que oui. Seule à vélo, elle est tellement prudente... Ce ne sont pas les mêmes dangers. A vélo oui c'est plus risqué en termes de sécurité routière mais je sais qu'elle est très prudente. Voilà et je me dis qu'à vélo et bien elle pourrait facilement éviter des groupes de jeunes mal intentionnés, et vraiment s'échapper alors qu'à pied elle serait plus déstabilisée. (FG Parent Autre Ecole)

En fait, moi la première fois que je suis venu seul en trottinette, mes parents m'ont dit « mets un gros pull et roule vite en trottinette comme ça les gens n'ont pas le temps de te rattraper ». Ils me disent de ne pas m'arrêter. (FG Enfant Tivoli)

Ces deux derniers extraits révèlent assez bien combien cette notion de « danger » au regard des parents peut revêtir des significations fort différentes selon le mode de transport utilisé par l'enfant. En ce qui concerne le « degré de risque » auquel sont exposés les enfants de rencontrer des personnes malveillantes sur leur trajet, il serait pour certains parents plus faible à vélo que dans le cadre d'un déplacement à pied ou en transport en commun.

Même à pied on n'ose pas laisser notre fille aller seule (à l'école). Mais là... Bon on ne la laisse pas aller à pied mais cette fois c'est moins une question de sécurité routière... C'est plus une question de mauvaise rencontre. (FG Parent Tivoli)

Besoin de « confort »

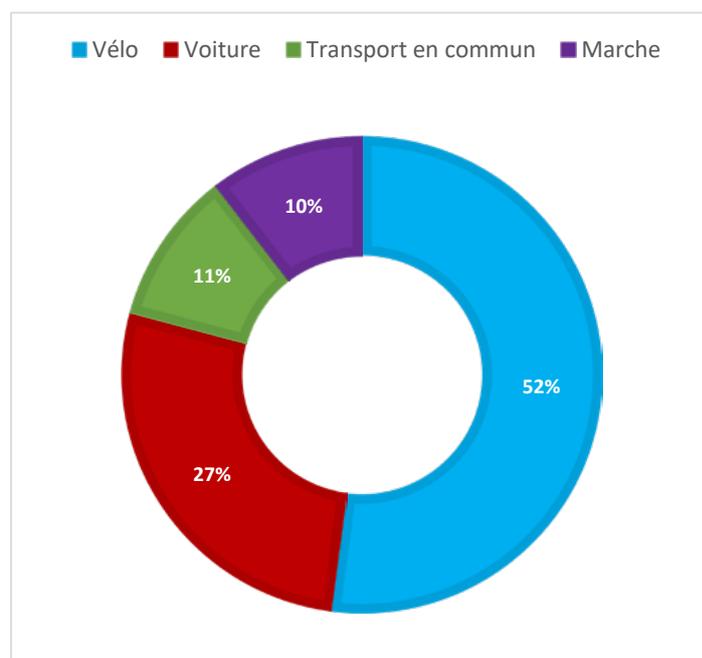
Si la notion de risque ou de danger perçu est fréquemment invoquée par les parents d'élèves pour justifier leur choix de ne pas utiliser le vélo dans le cadre de déplacements domicile-école, nous avons également recueilli le témoignage de certains élèves qui ne préféreraient pas nécessairement le vélo pour se rendre à l'école.

En effet, lors des groupes de discussion élèves, ces derniers étaient notamment invités à préciser individuellement le mode de transport qu'ils trouvaient « le plus chouette » pour se rendre à l'école. Précisons que pour éviter toute « influence » de la part des autres élèves, nous leur avons demandé de préciser leur réponse par écrit et de ne pas révéler leur réponse tant que les autres élèves n'avaient pas terminé leur réponse. C'est ainsi 52% des élèves, soit un

total de 25 répondants sur les 48 interrogés, qui déclarent souhaiter ou préférer le vélo pour se rendre à l'école. En deuxième place, c'est tout de même 27% des élèves (N = 13) qui déclarent préférer venir en voiture.

Figure 39 :

Mode de transport préféré des élèves pour se rendre à l'école (N = 48). Source : Pro Velo



Lorsque nous nous intéressons aux réponses de ces élèves qui préfèrent venir en voiture (27%) ou en transport en commun (11%), ces derniers semblent cette fois faire appel à leur « besoin de confort ». En effet, plusieurs élèves expriment être trop fatigués le matin et donc apprécier de pouvoir encore dormir dans la voiture ou transport en commun. Certains justifient également leur choix dans les situations où la météo est moins clémente :

Moi je viens d'habitude à vélo, mais bon je préfère venir en voiture parce que c'est plus confortable. Et je peux écouter ma musique et tout... (FG Enfant Saint Ursule)

Quand il fait froid et tout on a le siège chauffant, la clim... c'est cool ! Quand on est fatigué on peut dormir derrière voilà... Je préfère la voiture. C'est plus confortable. (FG Enfant Sherdemaël)

Moi j'aime bien (le vélo), je trouve ça chouette. Par contre ça met un peu plus de temps donc il faut se réveiller un peu plus tôt, et moi je suis parfois un peu fatiguée. (FG Enfant Ganshoren)

Ce point est intéressant lorsque nous savons que les élèves semblent avoir un poids dans le choix du mode de transport. Nous avons déjà cité plus haut (4.5.1.) l'extrait de ce parent d'élève qui expliquait que son enfant lui « cassait la tête tous les matins » pour venir à vélo à l'école, ce qu'il acceptait de faire malgré son « stress » lié au trafic routier. Dans le même sens, certains parents qui utilisent parfois le vélo pour venir à l'école expliquent que leurs enfants vont eux-mêmes insister dans certains cas à prendre la voiture pour leur propre confort :

Ce matin on voulait prendre le vélo, puis au moment de sortir on a vu qu'il pleuvait, et bien c'est mon fils qui m'a dit « maman, on prend la voiture ». (FG Enfant Clair-Vivre)

Bon après mon fils va souvent aussi appeler son confort, voilà on a accès à la voiture de mon papa et il va souvent me demander de prendre la voiture. (FG Parent Autre Ecole)

Dans certains cas, les parents ayant deux enfants (ou plus) nous font part également de leur difficulté à organiser l'accompagnement de leurs enfants vers l'école en raison du « décalage d'attitude » entre eux pour choisir l'un ou l'autre mode de transport.

Moi j'habite à Ganshoren à 5km de l'école et j'ai deux enfants. Donc la grande différence c'est que la grande est fort fainéante, et la petite est fort active. Donc elle demande tout le temps pour aller à l'école à vélo. Mais vu que la grande est plus fainéante, cela devient compliqué de pouvoir faire deux trajets pour aller à l'école. (FG Parent Ganshoren)

Dès lors, malgré la majorité d'élèves privilégiant le vélo pour se rendre à l'école, il ne faut pas négliger cette préférence pour un mode de transport « confortable » mais aussi « passif » pour l'élève afin de lui permettre de se reposer lors du trajet domicile-école.

Organisation familiale complexe (Familles recomposées, chaînage de déplacement, activités extrascolaires, multiples écoles, etc.)

Comme l'expliquait une étude récente de la ligue des familles (WOELFLE A., TIRMARCHE C. (2019)), l'enchaînement des différents types de déplacements (crèche, école, travail, courses, activités extrascolaires...) est une caractéristique importante de la mobilité des familles. Ce serait ainsi plus de 8 parents sur 10 (84%) qui assurent régulièrement des trajets en chaîne.

Lors des entretiens menés auprès des élèves et parents d'élèves, cette notion du nombre et/ou complexité des trajets à effectuer a également été abordé pour expliquer

le choix du mode de transport. Une complexité qui semble logiquement s'intensifier avec le nombre d'enfants à prendre en charge. Par exemple, ces deux parents nous expliquent n'avoir envisagé que « récemment » à utiliser le vélo pour les déplacements domicile-école, au moment où seul l'enfant le plus jeune de la famille devait encore être accompagné pour son trajet vers l'école. En effet, cette nouvelle situation familiale semble faciliter l'encadrement mais aussi la logistique liée à cette nouvelle forme de mobilité :

Pour moi le vélo c'est très récent, parce qu'avant j'avais trois enfants à amener à l'école. Donc trois sacs à amener, surtout qu'après on allait faire des courses... Donc il était difficile d'envisager de venir à vélo à l'école. Après, les grands sont aller à l'école secondaire de façon autonome et il restait juste le petit. Et donc une fois qu'il a appris à faire du vélo, et qu'il était suffisamment « indépendant » pour rouler à vélo, et bien l'année passée j'ai pu commencer à l'amener à vélo à l'école. (FG Parent Clair Vivre)

Le vélo est quelque chose de très présent dans notre famille depuis plusieurs années, mais cette année j'ai vraiment fait l'effort avec mon fils le plus jeune, pour l'accompagner à vélo à l'école. Pas chaque jour mais surement plusieurs fois cette semaine. (FG Parent Autre Ecole)

Si ces deux derniers répondants ont attendu quelques années avant de se mettre en selle avec leur dernier enfant, cet autre parent s'est quant à lui réorganisé de manière à pouvoir diminuer le nombre et la distance des trajets à effectuer avec ses enfants afin de faciliter l'usage du vélo au quotidien :

Pour nous en tant qu'adulte aussi parce que c'est horrible de faire le taxi pour ses enfants... Mais bon moi aussi j'ai beaucoup évolué dans ma pratique parentale. Au début j'ai beaucoup fait chauffeur pour mes enfants, et donc quand on s'est mis au vélo cela a demandé de se réorganiser. Et ça commence par éviter de faire des trajets inutiles. On favorise beaucoup les activités qui se trouvent à proximité... On se réorganise pour faire des trajets qui ne font pas de sens. (FG Parent Sapinière)

A cette organisation familiale complexe s'ajoute également d'autres difficultés du quotidien comme la gestion du temps parfois complexe avec des enfants en plus bas âge qui peuvent également influencer le type de déplacement réalisé :

Moi je descends de ma rue, je le fais de temps en temps seul, temps en temps avec mes parents (cela dépend de quoi ?) Cela dépend surtout si mon frère est prêt. En fait mes parents préfèrent m'accompagner, mais si on est en retard et que mon frère n'est pas prêt, ils me laissent aller seul. (FG Enfant Autre Ecole)

Moi mon trajet fait moins de 10 minutes. Je pars de la chaussée d'Alseberg. D'habitude j'y vais avec mon frère, mais pas avec ma sœur. Parce qu'elle est toujours en retard, elle refuse de s'habiller. (FG Enfant Plein Air)

Aptitudes et compétences vélo

Bien que cet aspect ait moins souvent été abordé dans le cadre des groupes de discussion, la question de l'aptitude à vélo des élèves et leurs parents a également été citée comme un frein à l'usage du vélo.

Moi je ne prends jamais le vélo, je ne sais pas faire de vélo, donc je prends les transports en commun. Mon fils aime beaucoup le vélo en revanche. D'ailleurs il en fait avec Pro Velo. Mais je trouve que les enfants ne peuvent pas rouler dehors, parce qu'il n'y a pas de sécurité. Je trouve qu'il y a encore beaucoup de travail pour ça. (FG Parent Tivoli)

Cette explication ressort également dans les groupes de discussions élèves. Si certains déclarent avoir un parent qui ne sait pas faire du vélo, comme l'avait révélé les résultats de l'enquête menée ci-dessus (12% des parents déclaraient ne pas savoir faire du vélo), les élèves déclarent quant à eux être tout à fait compétent pour faire du vélo.

Moi ma maman elle ne sait pas encore faire du vélo, et du coup avec mes frères on essaie parfois de lui apprendre à faire du vélo. (FG Enfant Scherdemael)

Moi ma maman elle vient du Maroc, et alors ma grand-mère avait pas les moyens de lui offrir un vélo, et du coup elle a voulu apprendre à faire du vélo mais elle n'a pas su. (FG Enfant Ganshoren)

Ainsi, parmi les 48 élèves interrogés dans le cadre des focus groups, aucun élève n'a déclaré avoir des difficultés à faire du vélo. Ceci semble confirmer les résultats de l'enquête quantitative où 96% des répondants déclaraient que leur enfant était suffisamment compétent pour rouler à vélo (cf. ci-dessus). En revanche, cela peut logiquement devenir un frein pour les élèves devant être accompagné par un parent n'ayant pas appris à rouler à vélo.

En termes d'apprentissage, si certains élèves expliquent avoir appris à rouler à vélo dans le cadre de cours privés, par exemple dans le cadre de stages de vacances ou à l'école, la majorité des élèves expliquent avoir d'abord appris à rouler avec leurs parents. Toutefois, il semble important de souligner que de nombreux élèves ont précisé que c'est leur papa qui fut le plus souvent en charge de l'apprentissage vélo pour son enfant. En effet, 5 élèves ont ainsi commenté le fait que c'est le papa qui s'est chargé de l'apprentissage du

vélo alors que parallèlement, aucun élève n'a précisé avoir été écolé par leur maman. Ceci semble révéler une figure socialisatrice fortement genrée qui serait dominée par le père.

Moi c'est mon papa qui m'a appris à faire du vélo, j'ai fait de la draisienne pour commencer. (FG Enfant Plein Air)

Moi c'est mon père qui m'a appris à faire du vélo. (FG Enfant Scherdemael)

Ce phénomène avait d'ailleurs été soulevé dans une étude menée par Matthie Adam et al. (2022). Comme le soulignaient les auteurs, le père est le formateur le plus souvent cité, suivi du couple parental, voire des grands-parents. Par la suite, la socialisation reste essentiellement liée à la figure paternelle et elle est fortement masculine : plusieurs femmes mentionnent les sorties effectuées en famille ou avec leur père

4.5.2. Quelles dispositions incitatives à l'usage du vélo pour les familles dans le cadre de leurs déplacements domicile-école ?

Stratégies de contournement des obstacles à vélo

Comme nous l'avons relevé ci-dessus, lorsqu'il s'agit d'envisager la mobilité de leur enfant, les parents témoignent d'une demande « accrue » en matière de sécurité routière. En effet, les discours recueillis révèlent un besoin très élevé d'aménagements sécurisés :

Voilà je sais que ce n'est pas possible de faire ça partout, mais il n'y a rien à faire pour des enfants le seul aménagement que je trouve adapté c'est l'aménagement cyclable séparé. (FG Parent Sapinière)

En tout cas, si c'est bien visible qu'il y a une bonne distinction entre la route voiture et vélo, c'est bien. Alors que voilà la peinture au sol ça ne sert à rien, on ne sent pas du tout en sécurité. (FG Parent Autre Ecole)

Ces discours appuient une nouvelle fois une demande d'aménagement cyclable séparé pour permettre aux enfants de rouler à vélo en toute sécurité. Toutefois, comme le révèle la première citation, certains parents se disent conscients que cette solution n'est à ce stade pas applicable partout à Bruxelles.

A cet égard, il serait précipité d'affirmer que la création de nouvelles infrastructures séparées soit le seul levier efficace à la pratique du vélo auprès des familles. En effet, une analyse attentive de ces discours révèle premièrement différentes stratégies de contournement adoptées par certains parents en vue de dépasser cet obstacle perçu d'insécurité. Nous

pouvons illustrer ce point avec le cas de ce père de famille qui expliquait ne pas se sentir en sécurité lorsqu'il s'aventurait à vélo avec son enfant en contre-sens d'une rue à sens unique (limité). Celui-ci expliquait alors avoir adopté une « tactique » pour diminuer ce risque perçu :

Il y a pas mal de routes qu'on peut prendre à vélo dans le contresens des voitures, mais les conducteurs ne le savent pas toujours donc il peut y avoir du danger. Et ça m'amène à avoir des petites tactiques, par exemple la mienne c'est de rouler au milieu de la route comme si j'allais me prendre un « frontal » avec la voiture en face, et comme ça je vois qu'il y a une lueur d'esprit chez le conducteur qui va du coup ralentir et se mettre un peu sur le côté. (FG Parent Sapinière)

Face au manque d'aménagement séparé, chaque parent cycliste semble ainsi disposer de certaines stratégies permettant d'assurer la sécurité de leur enfant à vélo. Plusieurs répondants confessent par exemple laisser leur enfant rouler sur le trottoir, bien qu'ils soient conscients qu'il s'agit d'une infraction au code de la route pour les enfants âgés de plus de 10 ans :

Quand on roule à vélo, on a des passages où il y a tout le temps des voitures et camions qui s'arrêtent en double file et donc on essaie de les éviter. Au point où on finit par faire des petites infractions, à passer sur le trottoir, mais comme ça j'ai moins peur et ça permet aussi à mon enfant de prendre confiance sur son trajet. (FG Parent Clair-Vivre)

En fait la première partie est assez stressante, lui roule du coup sur le trottoir, et quand je trouve que ça va mieux, et bien là je le ramène sur la rue avec moi et on roule à deux. (FG Parent Clair-Vivre)

Cette question de l'autorisation de rouler sur le trottoir a d'ailleurs été relevé à plusieurs reprises dans les groupes de discussion parents. Pour ces deux parents, l'impossibilité de laisser leur enfant rouler sur le trottoir constitue ainsi un réel frein à l'usage du vélo dans un environnement où aucun aménagement vélo sécurisé n'est proposé :

Voilà moi je n'habite pas loin. Et je trouve qu'il n'y a déjà pas assez de trottoirs. Ce n'est pas assez grand déjà pour les gens qui passent à pied, du coup pour les enfants à vélo c'est encore plus compliqué. Du coup ils doivent rouler sur la route, du coup on a toujours cette peur de les laisser à vélo. En plus, même quand il y a un espace pour le vélo, même ça on ne le respecte pas. On voit les voitures qui se garent dessus, du coup les enfants doivent se déporter sur la route. (FG Parent Tivoli)

Moi c'est pareil, mes parents ils veulent bien que je roule

sur la route, mais dès qu'il y a trop de circulation je dois rouler sur le trottoir. (FG Enfant Ganshoren)

La première fois qu'il est venu seul (à l'école) c'était à vélo. Mais il y a deux ans, il a reçu une trottinette, et depuis il utilise ça. En fait c'est plus léger, il s'arrête plus facilement, il peut discuter avec des copains. Pour des petites distances, la trottinette c'est plus adapté. Et alors je suis plus rassuré parce que je sais qu'avec sa trottinette il va pouvoir rouler sur le trottoir. (FG Parent Tivoli)

De telles pratiques ne sont toutefois pas limitées aux utilisateurs du vélo. Ce parent qui avait pour habitude de conduire ses enfants à pied vers l'école, expliquait par exemple constater que certains automobilistes ne respectaient pas la priorité laissée aux élèves au niveau d'un passage piéton situé en face de l'école. Pour contrecarrer ce problème, celui-ci conseillait alors à son enfant de « fixer le regard » des automobilistes qui seraient alors plus « enclins » à laisser l'enfant traverser :

Voilà c'est quand même fou, c'est un constat étonnant de voir que les automobilistes vont s'arrêter pour laisser passer un adulte, et pas un enfant quoi... Il n'y a pas cette logique du plus vulnérable. Ça c'est vraiment hallucinant. Par rapport à ça, je dis vraiment à mon fils de fixer du regard l'automobiliste, et ça marche assez bien pour que l'automobiliste accepte de le laisser passer. En tout cas si le conducteur le voit en train de le fixer, je pense que... Le regard peut vraiment être dissuasif pour le conducteur pour prendre la place quoi. (FG Parent Sapinière)

A travers ces différents extraits, nous comprenons combien face à cette perception d'insécurité, de nombreuses tactiques sont mises en place par les accompagnants des élèves. Celles-ci permettent à ces derniers de « s'adapter » pour faire face aux éventuels points noirs ou points d'insécurité perçus sur leur trajet vers l'école.

L'école, un cadre perçu comme légitime pour l'apprentissage du vélo

Si le point précédent mettait en lumière différentes « stratégies » adoptées par certains parents cyclistes pour diminuer l'exposition à certains risques perçus, d'autres parents déclaraient tout simplement ne pas envisager l'usage du vélo pour accompagner leur enfant vers l'école. Et ce malgré les éventuelles insistances de ce dernier.

Mais bon moi mon fils il insiste toujours pour venir à vélo. Tous les matins il me casse la tête pour venir à vélo. Et il a 10 ans, et il me dit « maman je peux y aller » ? Mais c'est dangereux pour les enfants, il n'y a pas d'espace pour rouler à vélo quoi... (FG Parent Scherdemael)

Moi j'aimerais bien prendre le vélo, mais ce sont mes parents qui veulent pas. (FG Enfant Ganshoren)

Pourtant, comme évoqué déjà plus haut, nous relevons au sein des écoles interrogées de nombreux projets scolaires mis en place afin de favoriser l'usage du vélo auprès des élèves. Citons les formations « brevet du cycliste » données aux élèves afin de leur apprendre à rouler à vélo dans le trafic, l'organisation de « rangs vélos » pour aller à la piscine ou encore des « journées vélo » festives organisées au sein de l'école. Au sein des groupes de discussion, de tels projets d'accompagnement et sensibilisation à la pratique du vélo semblent également jouer un rôle non négligeable pour inciter les parents d'élèves à s'essayer à la pratique du vélo avec leurs enfants.

Ce parent non-cycliste par exemple, qui expliquait ne pas envisager d'utiliser le vélo avec son enfant en raison du manque d'infrastructures cyclables séparées, exprime ne ressentir aucune « crainte » en ce qui concerne le passage du « brevet du cycliste » à l'école, bien que cette formation prévoit des exercices de conduite à vélo dans la circulation :

Avec leur professeur de gym ils ont fait le brevet du cycliste. J'ai vu les photos. Ils ont appris à rouler dans le trafic avec les voitures. Voilà là on sait qu'ils sont en sécurité parce qu'ils sont avec les professeurs, pour eux c'est chouette de rouler avec les voitures. Ils prennent confiance. Surtout que nous on est là à les embêter parce qu'ils ne peuvent pas rouler seul et tout. Donc là c'est mieux pour eux.

Il semble donc y avoir une réelle confiance et légitimité accordée aux encadrants scolaires ou formateurs lorsque de tels projets « vélo » sont initiés, même parmi les parents qui ne semblent pas favorables de prime abord à la pratique du vélo. Au sein des groupes de discussions, tant pour les élèves que pour les parents d'élèves, cyclistes ou non-cyclistes, de tels projets d'apprentissage du vélo sont perçus très positivement. Nous relevons également parmi certains élèves le fait que le passage du « brevet du cycliste » leur a permis de recevoir l'autorisation d'utiliser le vélo dans le trafic tout en maintenant certaines règles de précaution :

Moi, avant, mon papa et ma maman ne me laissaient pas trop rouler en rue. Mais quand je leur ai dit que j'avais fait une formation « brevet du cycliste », et bien ils m'ont laissé plus souvent rouler sur la rue. (FG Enfant Ganshoren)

En dehors de la formation « brevet du cycliste », de nombreux autres projets sont également cités tels que l'organisation de journées festives autour du vélo ou encore l'organisation de rangs vélo pour se rendre à la piscine par exemple. De telles initiatives sont souvent l'occasion pour des familles qui n'utilisent habituellement pas le vélo de s'y essayer :

(Question enquêteur : êtes-vous déjà venu à l'école à vélo

?) Oui parce que déjà il y a piscine un vendredi sur deux, et on y va toujours à vélo. Et donc le matin ce jour-là on doit prendre notre vélo pour venir à l'école, puis au moment où on doit aller à la piscine on fait la file à vélo.

(Question enquêteur : êtes-vous déjà venu à l'école à vélo ?) Oui, quand il y a des journées vélo à l'école et donc on doit prendre notre vélo pour venir à l'école.

Toutefois, un élément qui a été relevé dans certains groupes de discussion « parents » était parfois la méconnaissance des projets réalisés par l'école. En effet, en ce qui concerne le brevet du cycliste par exemple, deux parents ont notamment déclaré ne pas être au courant d'une telle formation alors même que leur enfant y avait bien participé. Ce point est important étant donné que l'implication des parents d'élèves a souvent été relevé comme étant un ingrédient important pour favoriser l'usage du vélo auprès des familles :

Je rejoins A.F. sur le fait qu'il manque de pistes cyclables pour accompagner les enfants à l'école à vélo. Pour moi c'est difficile d'envisager le mix avec les voitures. Sauf peut-être si nous aussi en tant que parent on nous apprend à faire du vélo... Voilà peut-être que l'on a aussi des choses à apprendre. Par exemple, en allant à la piscine, je suis sûr que les enfants se voient bien expliqué comment aller à vélo. Bon après il y a plusieurs techniques. (FG Parent Plein Air)

Pour moi (le vélo) c'est un enjeu d'éducation. Qu'il y ait aussi plus de formations au sein de l'école, de mise en situation de la circulation. (Rebondissement d'un autre parent) Oui je suis d'accord, et alors je trouve qu'il faudrait intégrer les parents quand il y a ce type d'activité. Parce que oui les enfants ils apprennent des choses, mais les parents ne le voient pas. Il faudrait aussi que les parents participent à l'activité. (FG Parent Evere)

Cet autre parent, qui avait justement participé à une formation adulte pour apprendre à rouler dans le trafic à vélo, exprimait là aussi l'intérêt d'inciter les parents à prendre part à de tels projets de formation vélo :

Oui moi aussi, les enfants passent aussi le brevet du vélo. Et alors moi j'ai fait une formation « prendre sa place dans le trafic » et je trouve ça important. Parce que bon les enfants font le brevet vélo, mais je trouverais ça bien de continuer avec une autre formation dans le trafic avec les parents. (FG Parent Scherdemael)

Pour conclure, nous comprenons ici combien l'école constitue une sphère majeure au sein de laquelle les enfants pourront s'essayer à de nouvelles pratiques de mobilité. Certains enfants, dont les parents encadrent très fortement la mobilité, semblent ainsi profiter de cette légitimité accordée à l'école pour acquérir de nouvelles

compétences mais aussi dispositions vis-à-vis de la mobilité active. Parallèlement, l'inclusion et communication auprès des parents d'élèves semble être la clé pour faire perdurer cet apprentissage dans un cadre extrascolaire.

Du statut d'accompagnant à celui de guide, aspect symbolique de l'apprentissage du vélo pour les parents

Si l'école semble être perçue par les parents comme étant un cadre légitime et rassurant pour l'apprentissage du vélo, notre revue de la littérature nous invitait toutefois à relever le poids de la famille comme étant la principale sphère de socialisation à la mobilité. Tel que le soulignait N. Oppenchain (2016), les individus y acquièrent des dispositions durables et structurantes, qui varient selon la nature des déplacements réalisés en commun avec les parents ou avec d'autres membres de la famille, mais aussi en fonction du degré d'autonomie progressif laissé aux enfants, puis aux adolescents, dans leurs mobilités.

Si nous avons déjà relevé certaines dispositions restrictives au sein de la sphère familiale, certains discours recueillis au sein des groupes de discussion semblent également révéler certaines dispositions incitatives. En effet, nous recueillons tout d'abord une réelle valorisation symbolique de la formation menée par le parent lui-même pour permettre à l'enfant à développer ses compétences à vélo mais aussi à se « placer » au sein de l'espace public. Alors que l'auteur O. Masclat (2002) parlait de l'acquisition du permis de conduire comme un véritable « rituel de passage » annonçant la fin de l'adolescence, nous retrouvons également un aspect très symbolique associé à l'apprentissage du vélo qui marque les prémices d'un déplacement autonome pour les jeunes enfants.

Pour mon enfant, quand on est au printemps ou en été, et bien dès qu'il rentre de l'école il veut prendre son vélo pour faire des tours du quartier. Je crois que c'est sa manière de s'oxygéner, et je pense qu'il y a aussi une dimension d'autonomie importante également. Je l'ai déjà accompagné plusieurs fois, en lui donnant des petits conseils, en voyant qu'il respectait les règles du code de la route, et sans doute bien mieux qu'un grand nombre d'adultes qui partent du principe que quand ils sont sur un vélo le code de la route ne s'applique pas à eux, de la même manière que sur une trottinette électrique... (FG Parent Clair-Vivre)

C'est ici que se dessine l'une des spécificités du vélo par rapport aux autres modes de transport utilisés en famille. L'enfant, accompagné d'un parent, peut maintenir un comportement relativement « passif » dans le cadre d'un

déplacement en transport en commun ou en voiture et dans une moindre mesure le déplacement à pied. En revanche, accompagner son enfant lorsque celui-ci roule sur son propre vélo impose au parent de d'ores et déjà laisser une certaine part d'autonomie à l'enfant. En effet, même lorsqu'il est accompagné, l'enfant qui roule sur son propre vélo devra d'ores et déjà maîtriser certaines compétences, certaines connaissances du code de la route mais aussi apprendre certaines dispositions pour se placer correctement sur la route. Pour le parent, réaliser un déplacement à vélo avec son enfant lui impose ainsi de passer du statut de simple « conducteur » à celui de « guide ».

En plus, après la période Covid, on a vu que le vélo était une excellente façon de démarrer la journée. J'ai pris l'occasion avec mon enfant le plus jeune de profiter de ce trajet de lui enseigner, le guider dans son trajet. En fait on a découvert que chaque jour, il y a quelque chose de nouveau qui se présente sur la route. Soit un embouteillage, soit quelqu'un qui traverse, quelqu'un qui tombe devant toi... Chaque jour il y a quelque chose de nouveau qui se passe sur la route et qui est l'occasion d'apprendre. Ça permet de lui montrer, de lui expliquer, de lui donner une certaine autonomie. (FG Parent Autre Ecole)

Pour mon aîné le vélo c'est le truc logique et évident, et en même temps il est en excès de confiance et je me rends compte qu'il s'est mis plein de fois en danger. Il n'a pas encore cette maturité je pense pour aller seul. Bon il a eu un écolage avec moi mais donc là ces derniers temps je passe beaucoup de temps à lui dire « il faut faire plutôt comme ça, attention, etc. ». (FG Parent Autre Ecole)

Accompagner son enfant à vélo incite ainsi les parents d'élèves à accepter de perdre une part de contrôle sur le déplacement de l'enfant. Ce qui peut bien entendu alimenter cette crainte qui anime les parents en matière d'insécurité. Toutefois, ces deux extraits révèlent également une forme de fierté du parent dans son rôle d'initiation au vélo auprès de son enfant. Plus largement, c'est le rôle symbolique du parent qui semble renforcé en ce qu'il permet à l'enfant d'acquiescer un nouveau potentiel de mobilité.

Fierté de pouvoir rouler « sur la route », prémisses d'une mobilité autonome à vélo

Lors des débats opérés au sein des groupes de discussion, nous retrouvons également plusieurs références à la notion de « fierté » que ressentent les élèves eux-mêmes lorsqu'il s'agit d'évoquer leurs premiers coups de pédale au sein de la circulation.

Je pense que pour mes filles il y a une dimension « je suis fier de rouler à vélo sur la route ». Moi du coup, c'est un peu fragile, voilà niveau sécurité je suis jamais à l'aise même si je sais qu'elles roulent bien à vélo. (FG Parent Ganshoren)

Bien que les quelques élèves qui expriment avoir déjà été autorisés à rouler sur la route précisent la plupart du temps être accompagné par un parent, ceux-ci restent malgré tout acteur de leur propre vélo et semblent vouloir « démontrer » à leur entourage les connaissances et compétences acquises à vélo. Comme nous l'avions relevé dans le point précédent, la pratique du vélo au sein de la circulation permet aux élèves d'être réellement actif et acteur de leur propre déplacement. Pour certains élèves, l'acquisition du « brevet du cycliste » est notamment l'élément déclencheur qui leur offre une première autorisation parentale à s'essayer à une pratique du vélo en circulation.

Moi depuis que j'ai fait la formation « Brevet du cycliste », et bien mon papa il me laisse rouler à vélo avec lui sur la route. (FG Enfant Ganshoren)

Bien que cela soit plus rare, certains élèves expliquent également avoir pu s'essayer à une première pratique du vélo en autonomie suite à la réussite du « brevet du cycliste ». De telles pratiques vont toutefois s'accompagner la plupart du temps de « précautions » négociées avec le parent afin de préserver un certain contrôle ou cadre sécurisé. Ceci se traduit par exemple par une délimitation du territoire ou itinéraire au sein duquel l'élève sera autorisé de rouler à vélo, voire être accompagné du grand frère ou de la grande sœur dans ce déplacement :

Quand je suis sorti de l'école, j'ai voulu prendre le vélo pour rentrer. Parce que j'avais mon brevet vélo, donc je voulais m'entraîner. Alors j'ai fait ce trajet jusqu'à Schaerbeek avec mon grand frère. Mes parents au début ils étaient pas tout à fait d'accord, mais ils ont fini par accepter. (FG Enfant Sainte-Ursule)

Oui moi j'ai déjà roulé sans mes parents. En fait c'était trop bien, parce que je ne faisais pas ça souvent. Je suis sorti avec mon grand frère et ma petite sœur. Ma petite sœur avait 8 ans et moi 9 ans. Et euh... Après on est allé sur la route, et on a fait des montées c'était fatiguant mais c'était trop bien. Voilà, c'était juste pour le plaisir de faire du vélo ou alors pour aller au parc. On fait ça pendant les vacances.

Zoom sur l'outil « journée sans voiture »

Ces espaces de liberté semblent encore relativement ponctuels. Si la majorité des élèves affirment avoir eu l'occasion de s'essayer à un trajet à vélo sur la route, la plupart du temps ces trajets s'inscrivent dans le cadre d'un projet scolaire spécifique ou d'un autre événement en faveur de la mobilité active plus généralement. Soulignons ici plus précisément l'impact de la « journée sans voiture » qui est organisée chaque année à Bruxelles. Cet événement a été très fréquemment cité par les élèves pour parler de leurs premières expériences de déplacement en « autonomie », que ce soit à pied ou à vélo.

Quand c'est la journée sans voiture là je peux aller faire du vélo. Je suis avec mes copains et je roule avec mes copains dehors. Là j'aime bien faire du vélo, voilà on a la possibilité de rouler dans la rue. Voilà je ne sais pas pourquoi je dis ça, mais ça fait du bien.

Lorsque c'est la journée sans voiture, alors là oui c'est chouette de faire du vélo. Il y a même des embouteillages de vélo.

Moi je fais aussi des déplacements seuls pour aller vite fait à la boulangerie. Et alors quand c'est la journée sans voiture, là aussi je peux rester tout seul avec mes amis et on fait du vélo on va au snack et tout. (FG Enfant Scherdemael)

Moi je pense que tous les weekends il devrait y avoir des journées sans voiture. (FG Enfant Tivoli)

Cet événement semble ainsi constituer un levier important pour plusieurs élèves afin de s'affranchir de la tutelle parentale et s'offrir une première expérience de mobilité autonome à vélo.

D'autre part, l'analyse de ces discours révèle également l'appréciation des élèves de pouvoir s'essayer à une nouvelle forme de sociabilité. A l'occasion de la journée sans voiture, certains élèves évoquent ainsi la possibilité d'explorer l'espace public entre amis, de flâner dans son quartier. C'est donc ici dans sa fonction d'émancipation que l'objet vélo semble être apprécié par les élèves. Comme l'expliquait Q. Calmettes (2006), les enfants et adolescents ont besoin de lieux où ils peuvent improviser leur propre vie sociale et agir indépendamment. Et cet événement semble offrir un cadre idéal à ceux-ci pour s'y essayer.

Le vélo comme activité Polyvalente

Au-delà du sentiment d'autonomie ou d'émancipation que le vélo peut procurer aux élèves, plusieurs autres atouts sont cités par les élèves pour faire part de leur appréciation du vélo. En effet, si nous évoquions dans le chapitre précédent le besoin de « confort » qui pouvait inciter certains élèves à préférer un déplacement plutôt passif (en voiture ou en transport en commun) le vélo semble lui aussi offrir de nombreux avantages aux yeux des élèves.

Ce sont tout d'abord les notions de « vitesse » et de « rapidité » qui sont associées au vélo :

Le vélo parce que c'est chouette, au moins on peut aller vite. (FG Enfant Sainte Ursule)

Moi j'aime bien venir à vélo parce que j'aime bien pédaler. Les pieds bougent (rires) (Pourquoi le vélo plutôt que les pieds ?) Et bien le vélo ça va plus vite... (FG Enfant Tivoli)

Le vélo c'est celui que j'aime le plus, parce qu'il y a de l'air partout, donc je ne suis pas malade, en plus on a jamais d'embouteillage, tu fonces ! (FG Enfant Autre Ecole)

Ces derniers extraits révèlent également d'autres dimensions, faisant part au besoin de se sentir « actif », de « bouger », et du sentiment de bien-être que cela peut procurer. Plusieurs autres discours recueillis font également référence à cette dimension :

Moi je trouve que ce qui est chouette dans le vélo c'est que tu es libre, tu vois les choses qui bougent autour de toi... Alors qu'en voiture tu fais rien, tu attends juste d'être arrivé. (FG Enfant Plein Air)

Moi j'aime bien le vélo, parce qu'on se sent bien à vélo, on a de l'air tout autour, et puis c'est chouette aussi parce que chez moi aussi il y a un terrain de bosses à côté où on fait du vélo. (FG Enfant Autre Ecole)

J'aime bien la marche et le vélo, moi ça me réveille. Voilà quand je dois marcher, traverser etc. et bien ça me réveille. Et j'aime bien faire du vélo. Ce qui me plaît, c'est que je me dépense beaucoup. J'aime bien pédaler en vélo loin, faire plein de choses à vélo, je me sens plus libre. Et puis je trouve que ça ne fatigue pas beaucoup. (FG Enfant Tivoli)

Dans une moindre mesure, quelques élèves font notion de leur sensibilité à l'écologie pour exprimer préférer le vélo à la voiture par exemple :

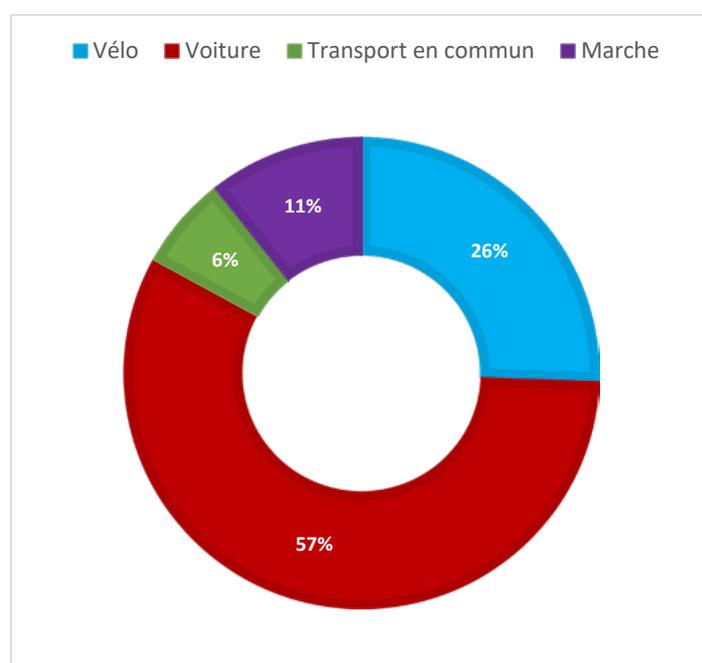
Ben la voiture c'est pas mal, mais ça pollue... Des gens souvent ils sont seuls dans la voiture. Alors qu'ils pourraient être 4 ou 5 ! (FG Enfant Sainte-Ursule)

Si tout le monde faisait du vélo, on polluerait beaucoup moins. (FG Enfant Scherdemael)

Par rapport à cette sensibilité à l'écologie, ce résultat doit toutefois être étudié en tenant compte de la vision de la mobilité future pour les élèves. En effet, toujours selon le même procédé que celui décrit plus haut, nous avons demandé de préciser quel mode de transport ils se voient utilisé en tant qu'adulte, dans 10 ans. Et cette fois, c'est la voiture qui prend la première place du podium.

Figure 40 :

Mode de transport que les élèves envisagent d'utiliser dans 10 ans (N = 48). Source : Pro Velo



Ainsi, bien que les élèves expriment une certaine sensibilité à l'écologie, la voiture semble préserver le symbole du passage à l'âge adulte mais aussi de réussite, et une majorité des répondants se voit conduire une voiture en tant qu'adulte.

Moi je choisis la voiture parce que quand je serai grand je roulerai en voiture, parce que quand je vois mes parents rouler en voiture ça me donne envie de rouler. Ça a l'air amusant. (FG Enfant Tivoli)

Une élève exprimait cette ambiguïté entre d'une part sa sensibilité à la question écologique et de l'autre le sentiment qu'on ne peut pas faire autrement que de se déplacer en voiture :

Je trouve aussi qu'avec les problèmes du climat, de la pollution, c'est un sujet important. Mais voilà c'est pas du tout pratique les modes doux parce qu'on devra toujours se balader près de chez soi... Or moi par exemple, et bien je n'ai rien à faire autour de chez moi donc ce ne serait vraiment pas pratique. (FG Enfant Autre Ecole)

Pour plusieurs élèves, c'est la certitude que la voiture électrique règlera ce problème qui prévaut :

La voiture elle pollue, mais cela ne pollue pas forcément car il existe des voitures électriques qui polluent moins. Parce que bon si on doit aller à Liège, et bien c'est compliqué d'y aller en vélo, donc là c'est mieux d'aller en voiture. (FG Enfant Ganshoren)

Quelle place laissée à l'enfant dans le choix du mode de déplacement ?

Dans le chapitre précédent, nous avons soulevé le fait que 52% des élèves interrogés lors des groupes de discussion déclaraient avoir une préférence pour le vélo comme mode de transport pour venir à l'école. Ceci invite à poser la question de la place occupée par l'enfant dans le choix du mode de déplacement pour venir à l'école.

Bien que certains élèves semblent faire face à un refus catégorique d'utiliser le vélo dans le cadre de leurs déplacements, nous recueillons dans nos groupes de discussions plusieurs situations où l'élève semble avoir son mot à dire dans le choix du mode de transport. Nous avons déjà constaté par exemple le fait que l'obtention du brevet du cycliste offrait un premier levier aux élèves pour « négocier » auprès du parent une première autorisation de rouler seul ou accompagné dans le trafic. Autrement dit, les élèves ne sont pas simplement tributaires de la décision de leurs parents dans le mode de transport utilisé. Ceci invite à reconsidérer le cadre théorique présenté par T. McMilan (2005) qui semblait réduire le comportement modal des élèves à la décision des parents.

Oui pour moi il faudrait faire des votes, par exemple peut-être qu'il y a des personnes qui veulent faire du vélo et leurs parents ne veulent pas. Alors on pourrait faire un vote des enfants pour qu'ils aient leur mot à dire sur ce que disent les parents. (FG Enfant Scherdemael)

Dans les points précédents, cet aspect avait également été relevé par ce parent d'élève qui ne se disait pas favorable à la pratique du vélo en raison du « stress » que cela lui procure, mais semblait se soumettre aux demandes insistantes de son enfant :

D'habitude on part de Schaerbeek, on a un quart d'heure à vélo, mais on ne prend pas le vélo tous les jours. Parce que justement cela me demande un degré d'attention intense. (...) Mais en fait mon fils adore ça, s'il pouvait, on irait tous les matins comme ça. Mais moi honnêtement ça me fatigue. Mais pas à cause de l'effort, c'est parce que ça me fout la trouille. (FG Parent Clair-Vivre)

Aménager des rues apaisées

Alors que plusieurs élèves déclarent avoir eu l'occasion de s'essayer au vélo dans la circulation accompagné d'un parent et/ou formateur, très peu d'entre eux sont autorisés à rouler à vélo en autonomie. Ce constat peut bien entendu être relié aux perceptions d'insécurité qui animent les parents lorsqu'il s'agit d'envisager laisser leur enfant rouler seul à vélo sur les routes bruxelloises. Plusieurs parents expriment ainsi ne pas envisager une telle option sans la présence d'aménagements cyclables qui soient totalement séparés du trafic routier :

Moi ce qui me vient en premier comme solution ce sont des pistes cyclables sécurisées. Voilà vraiment séparées, parce que je vois que les peintures au sol, même quand ce sont des pistes cyclables en traits continus, et bien les voitures roulent quand même dessus (...) Moi si j'avais une piste cyclable digne de ce nom vers le chemin de l'école, je laisserais beaucoup plus facilement mon enfant aller vers l'école à vélo. (FG Parent Clair-Vivre)

Si l'option d'un aménagement cyclable séparatif est la piste d'action la plus fréquemment citée au sein des groupes de discussions de parents d'élèves, certains parents témoignent également de l'intérêt certains outils qui œuvrent plutôt à diminuer la pression automobile sur certaines voies. En effet, plusieurs témoignages révèlent par exemple l'appréciation des rues dites « apaisées » pour la pratique du vélo, comme ce parent qui décrivait l'exemple d'une voirie de quartier comme étant « parfaite pour faire du vélo » avec des enfants :

Oui elle est parfaite pour faire du vélo, je la prenais tous les jours avec les enfants. (...) En fait, c'est une rue où il y a des habitations que d'un seul côté, de l'autre il y a un potager commun qui longe la voie ferrée, et elle est sens unique sur toute une partie et un sens unique inverse dans l'autre, mais du coup il n'y a pas beaucoup de circulation. Et on se sent en sécurité, au point que même à pied on marche sur la rue presque. Voilà c'est vraiment agréable. (FG Parent Clair-Vivre)

Bien que nous ne nous situons pas dans le cas d'un aménagement séparé, nous remarquons ici combien le fait d'avoir un aménagement qui permette d'éviter une forte pression automobile permet au parent d'atténuer leur perception d'insécurité pour leur enfant. Dans le même sens, cet autre parent décrivait l'impact positif d'une nouvelle rue cyclable installée dans la commune de Woluwe qui permettait d'agir considérablement sur la diminution des vitesses pratiquées par les automobilistes :

Ils ont fait un aménagement à Woluwe, où tout est de plein pied, et du coup il n'y a pas de différence de hauteur entre le trottoir et la route. Mais il y a le panneau rue cyclable. Du coup les voitures peuvent passer, mais roulent beaucoup moins vite. (FG Parent Autre Ecole)

A cet égard, il peut être intéressant d'opposer de tels aménagements à celui de certaines rues cyclables critiquées pour leur manque de lisibilité. Pour rappel, dans une rue cyclable, les automobilistes ne sont pas autorisés à dépasser les cyclistes. Pourtant, comme le révèle de nombreux répondants, le sentiment de sécurité n'est pas diminué lorsqu'il n'est pas accompagné d'un aménagement adapté :

Alors nous sur le chemin de l'école, il y a une rue cyclable. Là clairement, je pense que c'est difficile de se dire qu'on va laisser un enfant rouler sur cette rue cyclable. Parce que c'est une voirie où il y a quand même beaucoup de trafic, et donc les voitures mêmes si elles ne peuvent normalement pas dépasser, elles vont quand même avoir tendance à « pousser ». Moi je prends cette rue au quotidien, et je ne laisserais pas mon enfant de 11 ans rouler seul sur cette rue cyclable quoi. Ça pousse trop, c'est trop désagréable (FG Parent Sapinière)

Voilà je ne crois pas trop en la rue cyclable parce que ... Voilà aujourd'hui on voit bien qu'on est dans une zone 30 généralisée, et que les automobilistes ne le respectent pas. Même chose pour les rues cyclables où les cyclistes se font quand même dépasser... Donc, s'il y a une démarcation claire, ce n'est pas un problème. (FG Enfant Tivoli)

Nous comprenons ici combien la création de rues cyclables, si elles ne sont pas accompagnées d'aménagements permettant de rendre lisible ce régime de priorité et agir sur les vitesses pratiquées par les automobilistes, ne sera pas suffisant pour diminuer la perception d'insécurité. C'est le cas du Centre Scolaire de Ganshoren qui bénéficie d'une nouvelle rue cyclable en abord d'école avenue Van Overbeke mais dont la mise en œuvre semble se limiter à une signalisation à l'entrée et sortie de celle-ci. Si un tel aménagement peut éventuellement être perçu positivement pour la pratique vélo d'un adulte, un tel aménagement est insuffisant pour envisager qu'un enfant de moins de 12 ans puisse y rouler seul.

5. Discussion & pistes d'actions

Le questionnement général de la présente étude visait à mieux comprendre la (non-)pratique du vélo chez les élèves de 5^{ème} et 6^{ème} primaire et plus largement des familles dans le cadre de leurs déplacements domicile-école. Pour ce faire, notre étude a été découpée en deux volets. Le premier s'est concentré sur l'aspect « infrastructure » afin d'évaluer dans quelle mesure les aménagements créés récemment (rues cyclables, rues scolaires, pistes cyclables séparées...) contribuent à réduire certains obstacles à la pratique du vélo dans le cadre des déplacements domicile-école. Tandis que le deuxième volet se concentrait sur la question de la perception du vélo chez les enfants pour le confronter au discours des parents, mais aussi des éventuels freins et leviers qui pèsent sur le choix ou l'accès à la pratique du vélo auprès de ces acteurs. Nous avons ainsi recueilli et analysé des données riches et diversifiées à l'aide d'outils méthodologiques à la fois qualitatif (focus Groups ; entretiens semi-directifs) et quantitatif (questionnaire standardisé).

Dans cette cinquième et dernière section nous proposons de mettre en lumière certains résultats qui ressortent de la présente étude. Nous attirons l'attention du lecteur sur le fait qu'il ne s'agit donc pas ici de mener une synthèse exhaustive de l'enquête, mais bien de mettre en évidence certains résultats qui invitent à de nouvelles idées et suggestions. Nous avons rassemblé ces résultats en cinq « constats » pour lesquels nous proposons ensuite différentes réflexions et pistes d'action.

5.1. Constat n°1 : Une attention à porter aux besoins spécifiques des enfants et leurs accompagnants dans la mise en œuvre des itinéraires cyclables

Si l'enquête menée par la Ligue de familles (WOELFLE A. et al., 2019) révélait les difficultés propres aux parents dans leur mobilité quotidienne (trajets en chaîne, trajets entravés, etc.) la présente étude a permis d'identifier plusieurs spécificités propres à la pratique du vélo auprès de ce même public. Le principal résultat est la perception d'insécurité routière accrue qui anime les parents lorsqu'il s'agit d'envisager de laisser son enfant rouler à vélo dans la circulation. La peur des parents en matière de sécurité semble donc bel et bien être l'un des principaux obstacles à la pratique active des enfants, comme le révélait déjà l'étude de B. Rubio et al. (2021). Face à cette « peur de l'accident », les répondants insistent ainsi plus encore sur le besoin de disposer d'aménagements sécurisés et séparés de la circulation.

Bien entendu, les attitudes, valeurs et croyances des parents varient énormément selon les répondants. Nous avons ainsi recueilli également les propos de certains parents qui nous expliquent avoir osé franchir le pas. Si la crainte de l'accident reste présente, ces derniers précisent adopter différentes dispositions tactiques leur permettant d'accompagner leurs enfants à vélo de façon plus sécurisée. Par exemple le fait de rouler à côté de son enfant pour faire « barrière » avec les voitures ; faire des détours par des voies plus apaisées ou encore laisser son enfant âgé de 11 ou 12 ans rouler à vélo sur le trottoir dans les rues perçues comme trop « dangereuses » malgré que cela soit contraire au code de la route.

Plus globalement, ces résultats mettent en avant l'importance de tenir compte des besoins spécifiques des familles lorsqu'il s'agit de rouler à vélo en ville. Les besoins en termes d'aménagement sécurisés ne sont pas similaires entre un cycliste adulte et un cycliste enfant ou encore un parent accompagnant son enfant à vélo.

Quelques pistes d'action plus concrètes :

- Privilégier l'itinéraire à l'abord d'école :

L'aménagement sécurisé d'un abord d'école est bien entendu pertinent et fortement apprécié par les répondants de notre enquête. L'analyse des réponses à notre questionnaire quantitatif révèle un accueil très favorable concernant les différents aménagements réalisés ces dernières années en abord d'école de type rue scolaire ou pistes cyclables par exemple. Toutefois, la sécurisation de l'abord d'école ne résout malheureusement pas les difficultés rencontrées tout au long du chemin vers l'école. C'est ainsi l'itinéraire plutôt que l'abord direct de l'école qui est pointé du doigt par les répondants de l'enquête. L'un des groupes de discussion révèle d'ailleurs que la traversée périlleuse d'un axe routier situé à plus d'un kilomètre de l'école constitue un obstacle à plusieurs familles pour envisager de venir à vélo vers l'école. Il convient donc d'accompagner la sécurisation des abords d'écoles par une réflexion prioritaire sur les itinéraires vers et au départ des pôles de destination scolaire, afin d'identifier les éventuels « points noirs » pour les familles.

- Comprendre et évaluer les « dispositions tactiques » développées par les parents cyclistes :

Face à cette « peur de l'accident », les quelques parents cyclistes interrogés nous révèlent adopter différentes stratégies pour se mettre en sécurité. Une meilleure connaissance de ces pratiques peut apporter des

informations précieuses pour les pouvoirs publics ou acteurs en charge de planification urbaine autour des écoles en vue de mieux appréhender les besoins et barrières des familles dans leurs pratiques du vélo au quotidien. Nous pouvons notamment mettre l'accent sur le fait que plusieurs répondants précisent laisser leur enfant âgé de plus de 10 ans rouler sur le trottoir lorsqu'eux-mêmes ne se sentent pas en sécurité sur la voirie, tout en étant conscient que c'était contraire au code de la route. Une réflexion doit être menée pour étudier cette situation et envisager dans quels cas de figure les enfants peuvent être autorisés à circuler sur le trottoir en l'absence d'aménagements cyclables séparatifs par exemple.

- Tenir compte des besoins des enfants dans les aménagements urbains

Ci-dessus, nous citons l'auteur L. Bonanomi (1999) qui déclarait que les « enfants sont les oubliés de l'urbanisme » depuis plus de trente ans. Nous citons aussi l'auteur Q. Calmettes qui soulevait une absence de prise en considération par l'adulte du réel statut de l'enfant et de ses besoins, notamment le besoin de disposer de lieux où ce dernier peut improviser sa propre vie sociale et agir indépendamment. Les entretiens menés auprès des élèves ont particulièrement mis en avant leur appréciation des véritables « bulles d'autonomie » offertes par certains événements tels que la journée sans voiture. Celle-ci constitue en effet l'un des rares moments où les enfants sont autorisés à se déplacer de façon autonome, à pied ou à vélo, pour explorer la ville et leur quartier. Multiplier ce type de mesures à l'échelle de la Région, d'une commune ou même d'un quartier offrirait une réelle chance à ces élèves et aux enfants en général de s'essayer à une mobilité autonome à vélo.

- Cartographier un réseau cyclable « privilégié » depuis et vers les écoles bruxelloises

Tenir compte des besoins spécifiques des enfants vaut également pour le développement d'un réseau cyclable adapté, lequel peut constituer un outil clé à faire connaître aux familles souhaitant se lancer à vélo. Si la demande de plus d'aménagements séparatifs est clairement ressortie de l'enquête auprès des parents d'élèves, les groupes de discussion ont révélé également que la création de rues apaisées était également favorable à la pratique du vélo en famille. Il serait ainsi pertinent de cartographier, en démarrant des pôles de destination scolaires, les itinéraires cyclables recommandés pour les familles dans un rayon de 5 km par exemple. Il ne s'agit pas ici de créer de nouveaux aménagements, mais bien de mettre en lumière quels itinéraires peuvent être recommandés auprès des familles en empruntant prioritairement des voies apaisées et

sécurisées plutôt que rapides et directes. La cartographie de ces itinéraires veillera également à rejoindre les zones résidentielles qui concentrent potentiellement le plus de parents d'élèves.

5.2. Constat n°2 : Légitimité accordée à l'école en tant qu'acteur pour une mobilité plus active des élèves

Si nous venons de mettre en avant le sentiment élevé d'insécurité routière que ressentent les parents lorsqu'il s'agit d'envisager de laisser son enfant rouler à vélo dans la circulation, ceux-ci sont en revanche très confiants et positifs envers les projets scolaires qui invitent les élèves à s'essayer au vélo dans la circulation. En effet, les résultats de l'enquête quantitative ainsi que des groupes de discussion soulignent une réelle confiance des répondants envers les différents projets de mobilité scolaire. Au sein des groupes de discussions, tant pour les élèves que pour les parents d'élèves, cyclistes ou non-cyclistes, les projets d'apprentissage du vélo sont perçus très positivement. Parallèlement, l'enquête quantitative menée auprès des parents d'élèves mettait en avant leur perception majoritairement positive des nouveaux aménagements cyclo-piétons réalisés en abord ou sur le chemin de l'école. Soulignons encore l'appréciation majoritaire des parents quant à la mise en place du projet « Ville 30 » faisant passer 85% des voiries bruxelloises à une limite de 30 km/h. De tels résultats mettent en avant la légitimité accordée à l'école et ses acteurs en tant qu'initiateur de projets en faveur d'une mobilité active. Ces deniers se révèlent être des interlocuteurs incontournables pour accompagner les familles vers une mobilité plus active.

Parallèlement, les groupes de discussion menés auprès des élèves rapportent également une appréciation des projets de formation ou initiation au vélo. Nous apprenons enfin qu'une majorité de 52% des élèves interrogés (N = 48) déclare préférer le vélo pour se rendre à l'école devant la voiture (27%), les transports en commun (11%) puis la marche à pied (10%).

Quelques pistes d'action plus concrètes :

- Valoriser le travail réalisé au sein des écoles :

Il convient tout d'abord de valoriser le travail déjà effectué au sein des écoles en faveur d'une mobilité plus active à Bruxelles. Qu'il s'agisse des mesures ou infrastructures réalisées en abord d'école (Zone cyclable, Pistes cyclables, Ville 30, etc.) mais aussi des projets menés en faveur d'une mobilité plus active des élèves et leurs parents (Plan de

déplacement scolaire, Brevet du cycliste, Rangs vélo, etc.), l'étude révèle un accueil majoritairement positif de la part des élèves et parents d'élèves.

- Oser aller plus loin :

Profitons de cette confiance accordée à l'école et ses acteurs pour renforcer les projets en faveur de la mobilité active. Notre étude révèle notamment que les parents d'élèves, cyclistes et non-cyclistes, semblent globalement mieux appréhender les enjeux de favoriser une mobilité plus active dans le cadre des déplacements domicile-école. Ceci invite à se montrer plus ambitieux encore dans la réalisation d'aménagements qui favorisent l'apaisement et la sécurité des usagers actifs aux alentours de l'école. Mais aussi de partager les expériences et résultats positifs auprès des directions d'écoles qui n'oseraient pas encore franchir le pas.

- Personnes ressources au sein de l'école : se donner les moyens de ses ambitions

Si nous observons de nombreux projets et expériences positives au sein des écoles, celles-ci sont souvent initiées et portées par un professeur ou une direction motivée. Les entretiens réalisés avec les personnes ressources au début de l'étude ont attiré l'attention sur le manque de temps et d'énergie qui peut être consacré à de tels projets de mobilité au sein de l'école. Aller plus loin en termes de projets de mobilité ne pourra pas se faire sans apporter aux écoles les moyens humains et financiers nécessaires pour les encadrer. Ceci peut également s'envisager sous la forme d'un soutien extérieur d'accompagnants spécialisés.

- Former les enseignants à la thématique de la mobilité active

Si certaines directions et enseignants font preuve d'une réelle motivation et engagement pour porter les projets de mobilité active, nous retrouvons parallèlement de nombreux membres du corps enseignant qui ne sont pas sensibilisés aux enjeux de cette thématique. Il convient de ne pas minimiser l'importance de former et accompagner les enseignants eux-mêmes dans la compréhension des enjeux liés à la mobilité et les inviter à devenir acteurs d'un changement positif en montrant l'exemple. Une réflexion doit également être menée pour veiller à lever d'éventuels obstacles à la pratique du vélo pour les enseignants, comme par exemple le port de charges lourdes (matériel scolaire, copies, etc.). Cette formation peut également se faire en filigrane de différents services offerts aux enseignants (formation, développement d'un parking vélo, mise à disposition de vélo).

5.3 Constat n°3 : Au-delà des frontières de l'école, inclure les parents et acteurs extrascolaires

Nous venons de le voir, les participants de l'enquête perçoivent la mise en place d'aménagements séparatifs comme le meilleur moyen de réduire les risques encourus sur le chemin de l'école à vélo. Toutefois, il serait réducteur de se limiter à l'infrastructure cyclable pour expliquer le niveau d'insécurité routière ressenti par les parents lorsqu'ils accompagnent ou envisagent d'accompagner leur enfant à vélo dans la circulation. Comme l'expliquaient J. Augoyard et al. (1992), le sentiment d'insécurité ne peut être réduit à l'insécurité objective, celle causée par une menace concrète, identifiée, in praesentia. D'autres facteurs sont à prendre en compte également, sur lesquels il est crucial de travailler pour éviter ce phénomène de « chauffering » auquel nous assistons aujourd'hui (voir chapitre 2). Autrement dit, il est essentiel d'actionner de multiples leviers en vue de contribuer à diminuer cette perception d'insécurité routière qui peut parfois paralyser les parents dans leur mise en selle.

Lors de la présente étude, les groupes de discussion menés auprès des élèves et parents d'élèves nous ont appris que des projets de mobilité scolaire tels que le passage du Brevet du cycliste, la création de rues scolaires ou encore l'organisation de la journée sans voiture offrent à certaines familles de réels leviers pour apporter un peu plus d'autonomie à leurs enfants dans leurs déplacements à vélo mais aussi à pied. Toutefois, certains groupes de discussion nous ont appris que certains parents n'ont pas une bonne connaissance des projets de mobilité menés au sein de l'école. Ce dernier point nous amène à attirer l'attention sur la nécessité d'impliquer les différents acteurs clés de la réussite. Les parents d'élèves bien sûr, mais également des acteurs extrascolaires qui doivent être initiés à ce processus afin de valoriser l'impact des différents projets de mobilité initiés dans et autour de l'école.

Quelques pistes d'action plus concrètes :

- Inclusion des parents aux processus de planning et décision politique

Il est positif de constater que plusieurs projets de mobilité fleurissent en vue de favoriser la pratique des modes actifs vers et autour de l'école. Mais les enjeux propres à la mobilité des familles peuvent être complexes à saisir pour les autorités publiques. Dans ce sens, il semble primordial d'inclure ces acteurs qui vivent au quotidien la mobilité vers et au retour de l'école dans toute planification ou processus de décision sur cette thématique afin de refléter leurs besoins spécifiques. Des programmes participatifs innovants (ex. « living labs ») et recours aux sciences citoyennes sont à privilégier dans le cadre de tels processus.

- Communication, un ingrédient-clé

Si les projets scolaires sont accueillis très favorablement par les parents d'élèves, il est crucial de veiller à communiquer ceux-ci auprès des parents de façon qualitative. Nous l'avons vu, le fait de savoir que son enfant a bénéficié d'une formation vélo a par exemple amené certains parents à envisager de laisser leur enfant réaliser des déplacements en autonomie dans son quartier, voire même pour se rendre à l'école. Autrement dit, de tels projets peuvent contribuer à diminuer la perception d'insécurité des parents. Il est donc essentiel que chaque projet de mobilité active réalisé au sein de l'école soit connu et valorisé via des outils de communication de qualité auprès des parents d'élèves. Il est également nécessaire de se donner les moyens concrets de vérifier l'impact des moyens de communication choisis dans ce cadre.

- Inclusion des parents aux projets de mobilité scolaire

Une étape supplémentaire sera bien entendu d'étudier comment intégrer au mieux les parents aux projets de mobilité scolaire. A cet égard, une piste intéressante pourrait être de créer systématiquement un comité mobilité au sein de l'association des parents qui contribuera au rayonnement des projets de mobilité scolaire. Celui-ci sera idéalement coordonné par la personne ressource au sein de l'école ou de l'administration communale. Comme suggéré plus haut, la planification d'aménagements aux abords de l'école ou le long d'itinéraires vers l'école peut aller plus loin que de recourir à la seule concertation. Des projets participatifs visant à inclure activement les citoyens dans la conception de ces aménagements peuvent aussi servir à toucher les parents concernés. Il s'agira également de veiller à faciliter le travail des quelques parents volontaires, en offrant les outils qui leurs permettent réellement de pouvoir soutenir l'école dans sa mission de valoriser la mobilité active ou simplement de réunir les informations nécessaires pour venir à l'école à pieds ou à vélo. Nous pouvons citer l'exemple du site web « Word verkeersouder » mené par la VSV en Flandre (Vlaamse Stichting Verkeerskunde) .

- Intégrer les acteurs extra-scolaires et construire une communauté autour des projets de mobilité scolaire

Ci-dessus, nous avons évoqué le manque de temps que les personnes ressources au sein de l'école peuvent contribuer à la conduite des projets de mobilité scolaire. A cet égard, si l'inclusion des parents peut offrir un réel levier, il sera également important d'étudier les synergies possibles avec les différentes associations et acteurs extrascolaires qui gravitent autour de l'école. Plus largement, il s'agit de renforcer les relations entre l'école et son quartier, d'associer à la réflexion le monde de l'école (enseignants,

élèves, parents) et celui du quartier (habitants, commune, associations, commerçants...) afin d'étudier les synergies possibles.

- Exemple de bonne pratique : le contrat d'école

Pour terminer, nous pouvons illustrer les leviers cités dans ce troisième volet avec un exemple de bonne pratique, à savoir le programme régional de rénovation urbaine « contrat école » dont l'ambition est d'améliorer l'environnement scolaire à Bruxelles et de renforcer les relations entre l'école et son quartier. L'intérêt réside ici notamment dans le fait que ce programme ambitionne d'ouvrir l'école vers le quartier, en favorisant par exemple l'accès de ses équipements (salle de sport de spectacle, cour de récréation...) aux associations et aux habitants en dehors des heures scolaires. Au moment de rédiger le présent rapport, un contrat d'école est en cours par exemple à Drotbeek dont les projets sont notamment :

- o Le réaménagement complet de la rue de Molenbeek pour la transformer en une rue plus apaisée, verte, ludique, conviviale et qui donne une place privilégiée aux modes actifs comme la marche et le vélo.

- o Le développement d'activités en lien avec la mobilité durable pour l'ensemble des élèves des écoles telles que l'apprentissage du vélo ;

- o La création d'une « place de l'eau » comme nouveau terrain de jeu perméable ;

- o La rénovation complète de serres pour le développement de projets d'agriculture urbaine ouverts aux élèves et habitants du quartier.

5.4 Constat n°4 : pour une approche holistique des besoins des familles

Au même titre qu'il serait réducteur de rapporter le sentiment d'insécurité routière à la seule qualité des aménagements cyclables, il ne faudrait pas imputer la faible pratique du vélo des enfants accompagnés de leurs parents uniquement au ressenti de ces derniers. La présente étude a permis de mettre en avant de nombreux éléments dont il faut tenir compte pour appréhender la question de la mise en selle des familles. Nous nous sommes notamment inspirés pour cette question du concept de « motilité » théorisé par V. Kauffmann et décrit plus haut. Pour rappel, La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage. L'auteur nous rappelle à travers ce concept l'intérêt de tenir compte de trois facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation

(l'évaluation des possibilités).

L'analyse des résultats de notre étude à travers le prisme de la motilité nous a permis de mettre en avant le fait qu'aucune de ces trois dimensions ne semble prioritairement faire obstacle au potentiel du vélo auprès des familles. Au contraire, les résultats soulignent plutôt l'importance de tenir compte simultanément de ces trois dimensions, c'est-à-dire de l'ensemble des ingrédients clés dans la mise en œuvre de projets qui œuvrent à faciliter la pratique du vélo auprès des familles. Autrement dit, accompagner les familles vers la pratique du vélo nécessite d'adopter une approche holistique, qui tienne compte de l'ensemble des composantes essentielles permettant aux familles d'envisager la pratique du vélo au quotidien. Par exemple, former les enfants à rouler à vélo dans la circulation est une composante incontournable, mais sera peu impactant si ceux-ci ne sont pas autorisés ou n'ont pas la possibilité de pratiquer le vélo en dehors du cadre scolaire.

Quelques pistes d'action plus concrètes :

- Quick scan : interroger et prioriser les actions :

Adopter une approche holistique ne rime pas avec « tout faire ». Certains contextes propres à certaines écoles et leur environnement nécessiteront d'appuyer plus profondément sur certains leviers, tandis que d'autres sont moins prioritaires. A l'échelle des individus, des familles ou même de l'école, les obstacles à la mise en selle ne sont pas identiques. Dès lors, apporter des solutions à la mise en selle des familles nécessite au préalable d'avoir une connaissance plus fine de ces différents enjeux. Une méthodologie de type « Quicksan » pourrait être menée de façon systématique auprès des parents d'élèves pour interroger quelles actions sont prioritaires à mettre en place (Formation à la pratique du vélo ? Accessibilité à un vélo ? Accès à un parking vélo ? etc.). Cet outil veillera à interroger les trois dimensions du concept de motilité théorisé par V. Kauffmann.

- Ateliers citoyens :

Alors que plusieurs réflexions sont menées pour favoriser les modes actifs vers et aux abords des écoles, il est primordial d'intégrer l'ensemble des parties prenantes à cette réflexion. Plusieurs méthodologies existent déjà aujourd'hui où citoyens, habitants et usagers sont considérés comme des acteurs clés des processus de recherche et d'innovation. De tels outils peuvent être mobilisés afin d'agir sur la thématique de la mobilité active dans le cadre scolaire. La mise en place de telles initiatives qui incluent les parents d'élèves voire les élèves eux-mêmes sont à encourager pour veiller à une meilleure prise en compte de leurs besoins.

- Favoriser certains projets d'accompagnement qui travaillent sur plusieurs leviers simultanément :

En tenant compte du concept de motilité, nous pouvons nous apercevoir que certains projets de mobilité scolaire offrent plus d'opportunités, du fait qu'ils travaillent sur plusieurs axes simultanément. Nous pouvons citer notamment le projet de rang vélo, qui a fréquemment été cité par les répondants comme une piste d'action prioritaire. En effet, un tel projet est apprécié sans doute du fait qu'il permet de travailler sur plusieurs aspects en termes d'accessibilité (permet de rendre accessible l'usage du vélo auprès des familles ayant plusieurs trajets en chaîne à réaliser), appropriation (perception de sécurité renforcée par la présence d'encadrants scolaires) et capacités (permettre aux enfants d'apprendre à pédaler dans le trafic). A l'inverse, des projets tels que des parcours vélo ne vont travailler qu'une seule dimension (capacité des élèves) et peuvent être renforcés en étudiant quels autres ingrédients peuvent accompagner ce projet (inclusion des parents d'élèves ?).

- Favoriser certains projets d'accompagnement qui favorisent le chemin du retour de l'école

Lors de l'analyse de notre enquête quantitative, les résultats ont révélé que sur le chemin du retour, 31,6% des élèves de 5ème et 6ème primaire revenaient de façon autonome vers leur domicile. Un chiffre bien supérieur aux 18% des élèves qui se déplacent de façon autonome vers l'école le matin. Ce résultat met en avant le potentiel qu'offre le chemin du retour de l'école pour s'initier à une mobilité autonome à pieds ou à vélo. Nous l'avons vu, la sécurité est primordiale aux yeux des parents, et le chemin du retour offre probablement aux élèves un cadre qui est « libéré » de la contrainte horaire de l'école et permet donc d'adopter un trajet « moins direct » mais qui privilégie le passage par des voies apaisées et sécurisées. Plus largement, il semble intéressant d'étudier comment le chemin retour de l'école peut être exploité pour initier les élèves à un premier chemin en autonomie au retour de l'école.

5.5 Constat n°5 : Identifier les moments clés, « le bon projet au bon moment »

Pour changer les comportements de mobilité des familles, si tel est le projet choisi politiquement et collectivement, il convient de tenir compte d'un autre aspect relevé lors de la présente étude, à savoir les situations ou contextes de vie qui semblent plus propices au changement de pratique

de mobilité chez celles-ci. En effet, si nous avons soulevé ci-dessus l'importance de garder à l'esprit l'ensemble des besoins spécifiques des familles dans leur mobilité au quotidien, ces besoins sont amenés à évoluer au fil du temps et des parcours de vie de celles-ci. Ceci fait écho aux travaux de Thomas Buhler (2015) qui s'est intéressé à la complexité du changement de comportement modal. Selon l'auteur, ce contenu de l'habitude modale est susceptible de changements dans des situations particulières de rupture du parcours de vie (déménagement, changement d'emploi...) où la prise de décision (l'action de délibérer) prend le dessus sur l'activation des habitudes. Appliqué à notre étude, plusieurs participants de l'enquête ont notamment évoqué certains moments clés qui semblent propices pour permettre aux élèves de s'essayer au vélo. Nous pouvons citer l'exemple de l'arrivée en école secondaire, étape que certains parents perçoivent symboliquement comme un moment clé où la mobilité de leur enfant doit être repensée et où celui-ci sera éventuellement autorisé à se déplacer de façon autonome vers sa nouvelle école. D'autres participants évoquaient encore le passage du brevet du cycliste, qui constituait un apprentissage du vélo « rassurant » pour certains parents qui envisageaient désormais d'offrir certaines bulles d'autonomie à vélo pour leurs enfants. Nous pouvons encore reprendre les propos de ce parent d'élève qui expliquait le fait de n'avoir plus qu'un seul enfant à conduire vers l'école primaire (les autres enfants étant assez grand pour se déplacer seuls vers leur école secondaire) lui permettait d'encadrer plus facilement son dernier enfant pour lui apprendre à rouler à vélo vers l'école.

Ces différents résultats nous invitent à apporter une attention particulière aux changements de contexte de vie qui peuvent impacter la mobilité quotidienne des familles. Une compréhension plus fine de ces différents « moments-clés » permettra d'évaluer comment certains projets de mobilité scolaire existants ou futurs peuvent gagner en efficacité et impact en les initiant auprès de ce public au « bon moment ».

Quelques pistes d'action plus concrètes :

- Arrivée au sein de l'école secondaire :

Le passage à l'école secondaire a été relevé par plusieurs parents comme étant un passage « symbolique » vers plus d'autonomie de l'enfant. L'étude menée par T. Ermans (2017) soulignait d'ailleurs un écart important en termes de parts modales entre les élèves de primaire et secondaire vers et au retour de l'école. Dans ce sens, le passage à l'école secondaire semble à la fois constituer l'une de ces situations particulières de rupture du parcours de vie tel que défini par l'auteur T. Buhler (2015) mais aussi bénéficier d'un statut « symbolique » au regard

des parents qui peuvent y voir un moment clé pour offrir plus d'autonomie à l'enfant. Ceci met en avant le passage en école secondaire comme un moment clé pour initier des projets en faveur d'une mobilité active. Bien entendu, les réalités du monde des écoles secondaires sont très différentes de celles des écoles primaires. Nous recommandons premièrement de mener une étude auprès des acteurs de l'enseignement secondaire pour évaluer les leviers possibles pour structurer et mener des projets de mobilité auprès des élèves de 1ère et 2ème secondaire et de leur entourage.

- Changement d'école primaire :

Au même titre que l'arrivée dans une nouvelle école secondaire, l'arrivée dans une nouvelle école primaire s'accompagne inévitablement d'une réflexion de la part des parents sur le meilleur moyen d'accompagner son enfant vers l'école. Dans ce sens, un premier outil « clé » à envisager serait d'accompagner toute inscription d'un nouvel élève dans une école primaire d'un « pack mobilité » qui offrirait aux parents l'ensemble des informations et ressources disponibles pour les encourager à venir à pied ou à vélo vers l'école. Par exemple informer les parents sur les projets de mobilité scolaire initiés auprès des élèves (cf. constat n°2), partager les informations sur les itinéraires vélos recommandés pour les familles vers et au retour de l'école (cf. constat n°1), informer sur les différents services disponibles (Parking vélo, location de vélo, formation « accompagner son enfant à vélo dans le trafic », etc.).

- Accompagnement des projets de rénovation et aménagement urbains :

Une autre piste d'action sera d'identifier certains changements majeurs en termes d'aménagement cyclable (création d'une rue scolaire, d'un plan de circulation apaisé, etc.) qui sont programmés en abord ou à proximité de l'école. Il s'agit de moment-clés qui peuvent éventuellement perturber la mobilité quotidienne des familles et qu'il conviendra d'accompagner de différents leviers positifs. Nous pensons ici à des services (testings vélo, formations pour apprendre à rouler à vélo, etc.) mais aussi à des séances d'information et de sensibilisation pour expliquer le projet aux parents d'élèves. Dans la mesure du possible, les parents sont déjà impliqués en amont de ces différents projets d'aménagements urbains afin de recueillir leur expérience du quotidien en matière de mobilité (cf. constat n°3). Il s'agira également d'inaugurer et célébrer les aménagements réalisés en faveur d'une mobilité plus active des familles.

- Fin du brevet du cycliste

Nous l'avons rappelé ci-dessus (constat n°2), les acteurs du monde scolaire bénéficient d'une réelle confiance de la part des parents d'élèves, notamment en matières de projets de mobilité scolaire. Lors des groupes de discussion menés auprès des élèves, certains d'entre eux évoquaient ainsi comment le passage du « brevet du cycliste » leur avait permis de négocier auprès de leur parent la possibilité d'utiliser leur vélo pour réaliser certains déplacements autour de leur domicile, voir vers l'école. Ceci invite à questionner comment les projets de type « brevet du cycliste » peuvent renforcer leur impact en incluant une étape supplémentaire auprès des parents d'élèves. Nous pouvons envisager d'accompagner le passage du brevet du cycliste d'un moment de « célébration » en présence des parents d'élèves. On peut également envisager d'aller une étape plus loin en proposant aux parents d'élèves à accompagner son enfant à vélo.

6. Bibliographie

ADAM M., ORTAR N., POISSON A. (2022), « Compétent-e-s, mais exposé-e-s : du tricycle au vélo utilitaire, socialisations et trajectoires des cyclistes urbain-e-s », *Erès - Espaces et Sociétés*, 2022/1 n°184-185, pp. 33-49.

AMAR G. (2004). *Mobilités urbaines : éloge de la diversité et devoir d'invention*. La Tour D'aigues : Editions de l'aube.

AUGOYARD J-F., LEROUX M. (1992), « Les facteurs sensoriels du sentiment d'insécurité. » In : BERNARD Y. et SEGAUD M. (Eds). *La ville inquiète : habitat et sentiment d'insécurité*. La Garenne-Colombes : Ed. de l'Espace Européen, 1992, pp.23-51.

BELTON-CHEVALIER L., OPPENCHAIM N., & VINCENT-GESLIN S., (2019), *Manuel de Sociologie des Mobilités Géographiques*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais.

BONANOMI L. (1999), « Les enfants sont les oubliés de l'urbanisme. Cela doit changer ! », In Ouv. Col., Acte de la journée du 10 mars 1999 organisée par la déléguée à l'Enfance de la Ville de Lausanne, L'espace vital de l'enfant ou la ville et l'enfant, pp. 67-72.

BUHLER T. (2015), « Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie. Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes. Presses polytechniques et universitaires romandes », 128p.

CALMETTES Q., Écologie urbaine, in WALSER O. (2006), *(Eco) mobilité de l'enfant en milieu urbain*, Mémoire de DESS, Faculté des Géosciences et de l'Environnement, Université de Lausanne

COMMISSION EUROPEENNE (2002), *Villes d'enfants, villes d'avenir, Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes*,. pp. 1-62.

CLOUTIER M-S. (2008), *Les accidents de la route impliquant des enfants piétons, Analyse spatiale des risques potentiels et des risques perçus pour une meilleure prévention*, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Philosophiae Doctor en aménagement, Université de Montréal.

DEPEAU S. (2013), « Mobilité des enfants et des jeunes sous conditions d'immobilité ? Ce que circuler signifie », *E-Migrinter*, n° 11, p. 103-115.

DEPEAU S., RAMADIER T. (2005), « Les Trajets Domicile-École en Milieux Urbains : Quelles conditions pour l'autonomie de l'enfant de 10-12 ans ? », *Psychologie et Société*, vol. 8, p. 81-112.

DEVAUX J., OPPENCHAIM N., PROULHAC L., (2016), « L'évolution des pratiques de mobilité des adolescents depuis 20 ans en Île-de-France : quelle influence des variables sociales et territoriales sur les inégalités de genre ? Métropoles », 15 juin, n° 18.

ERMANS T., BRANDELEER C., D'ANDRIMONT C., HUBERT M. et MARISSAL P. (2017), « Bruxelles et ses déplacements domicile-travail et domicile-école », *Belgeo*, 4, pp. 1-22.

FERNANDEZ-HEREDIA A., MONZON A., JARA-DIAZ S. (2014), « Understanding cyclists' perceptions, keys for a successful bicycle promotion », *Elsevier - Transportation Research Part A* n°63, pp. 1-11.

FILATRE E. (2020), « Les trajets domicile-école des élèves de primaire peuvent-ils constituer un point de départ pour construire des apprentissages spatiaux ? », *Des lieux pour apprendre et des espaces à vivre : l'école et ses périphéries. Les dehors et les ailleurs*, 94/2, pp. 1-11.

FLAMM M. (2004), *Comprendre le choix modal – les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport*, Thèse présentée à la Faculté de l'Environnement Naturel, Architectural et Construit (ENAC) en vue de l'obtention du grade de Docteur ès Sciences, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne.

HUGUENIN-RICHARD F. (2010), « La mobilité des enfants à l'épreuve de la rue. Impacts de l'aménagement de zones 30 sur leurs comportements », *Enfances, Familles, Générations*. N°12, pp. 66-87.

JANSSENS D., ECTORS W. et PAUL M. R. (2023), « Enquête sur le comportement de déplacement (2021-2022) »- Rapport d'analyse : Région de Bruxelles-Capitale.

KAUFMANN V., WIDMER É. D. (2005), « L'acquisition de la motilité au sein des familles », *Espaces et Sociétés*, vol. n° 120-121, n° 1, pp. 199-217.

LEWIS P., TORRES J., (2020), « Les parents et les déplacements entre la maison et l'école primaire : quelle place pour l'enfant dans la ville ? », *L'enfant et la ville*, n°12, pp. 44-64.

MASCLET O. (2002), « Passer le permis de conduire : la fin de l'adolescence », *Agora débats/jeunesses*, n°28, pp. 46-56.

McMILLAN T. (2005), « Urban Form and a Child's Trip to School: The Current Literature and a Framework for Future Research », *Journal of Planning Literature*, 19/4, pp. 440-456.

OPPENCHAIM N. (2016), *Adolescents de cité. L'épreuve de la mobilité*, Tours, PUFR.

OSBORNE P. (2005), « Safe routes for children : what they want and what works », *Children, youth and Environments* 15(1), pp. 234-239

PRO VELO (2017), « les nouveaux cyclistes à bruxelles depuis 2015 », pp. 1-22, disponible sur <https://www.provelo.org>

RUBBIO B., LEGRAND E., CESTAC J., ASSAILLY J-P. (2021), « Usage, socialisation et apprentissage du vélo chez les enfants : une revue narrative de la littérature », *RTS. Recherche, transports, sécurité, 2021, Enjeux de sécurité chez les piétons et les cyclistes*, 2021, pp. 1-17.

SAYAGH D. (2018), « Les adolescentes font-elles moins de vélo en raison de moindres possibilités réelles d'investir l'espace public ? Enquête sociologique dans des milieux variés des métropoles de Montpellier et de Strasbourg », *Open Journals - Enfance Familles Générations*, 30/2018, pp. 1-26.

TORRES MICHEL J-J. (2007), *La recherche par le projet d'aménagement : Comprendre le vélo chez les enfants à travers les projets « Grandir en ville » de Montréal et de Guadalajara*, Thèse présentée à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Philosophiae Doctor en aménagement, Université de Montréal.

VIEILLE MARCHISET G., KNOBE S., EDZARD E., PIOMBINI A., ENAUX C. (2018), « Usages du vélo et rapports aux espaces publics des enfants : permanence de la division par sexe dans un dispositif d'apprentissage dans un quartier populaire à Strasbourg », *Explorer la ville*, n°30, pp. 1-25.

WALSER O. (2006), *(Eco) mobilité de l'enfant en milieu urbain*, Mémoire de DESS, Faculté des Géosciences et de l'Environnement, Université de Lausanne.

WOELFLE A., TIRMARCHE C. (2019), « Mobilité des parents : tais-toi et rame », La Ligue des Familles, Bruxelles, pp. 1-23.



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

Pro Velo



www.provelo.org