

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

Résumé des 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	3
1. Introduction	4
2. Méthodologie	6
3. Résultats & pistes d'actions	8
3.1. Constat n°1 : une attention à porter aux besoins spécifiques des enfants et leurs accompagnants dans la mise en œuvre des itinéraires cyclables	9
Quelques pistes d'action plus concrètes	9
3.2. Constat n°2 : légitimité accordée à l'école en tant qu'acteur pour une mobilité plus active des élèves	11
Quelques pistes d'action plus concrètes	11
3.3. Constat n°3 : au-delà des frontières de l'école, inclure les parents et acteurs extrascolaires	12
3.4. Constat n°4 : pour une approche holistique des besoins des familles	14
3.5. Constat n°5 : identifier les moments-clés, « le bon projet au bon moment »	15
4. Bibliographie	17



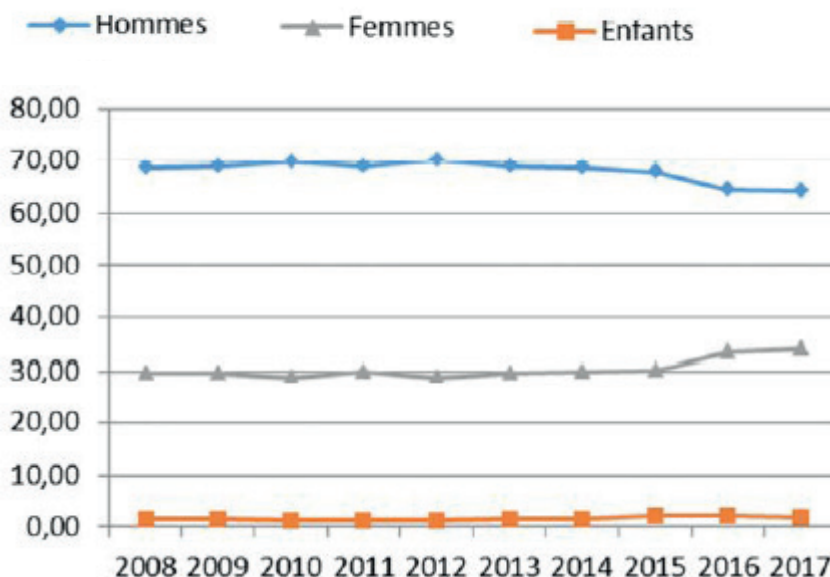
1. Introduction

« À Bruxelles, le vélo a le vent en poupe, tous motifs de déplacements confondus »¹ ! C'est ainsi que se titrait l'un article des articles de la RTBF s'intéressant à l'évolution de la pratique du deux-roues à Bruxelles. Toutefois, une analyse des profils observés nous amène à constater que certains segments de la population sont moins impactés par cette tendance observée depuis plusieurs années (Ermans T. et al. (2017) ; Pro Velo (2018)). C'est le cas notamment du public « enfant » (cf. figure 1) où le vélo ne semble pas encore s'imposer comme alternative légitime en matière de mobilité.

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

Figure 1 :

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



La présente enquête a pour objectif d'étudier le potentiel du vélo à Bruxelles dans le cadre des déplacements des élèves de 5^e et 6^e primaire (réalisés en autonomie ou accompagné d'un adulte).

Deux volets sont consacrés dans cette étude :

- Le premier volet se concentre sur l'aspect « infrastructure ». Alors que de nouveaux aménagements ont été créés ces dernières années pour favoriser la pratique des modes actifs à Bruxelles (rues cyclables, rues scolaires, pistes cyclables séparées, etc.), nous interrogeons l'impact de ces aménagements sur la pratique du vélo auprès du public enfant et de leurs parents ou accompagnants.
- Le second volet porte sur la perception du vélo chez les enfants et 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, etc. Parallèlement, nous interrogeons la pratique du vélo 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. Méthodologie

Les choix thématiques et méthodologiques opérés dans la présente étude ont été nourris par un travail préalable d'état de connaissance des différentes études et publications sur ce sujet. Les résultats de cet état de connaissance sont disponibles dans le « Rapport Complet ».

Nous avons fait le choix tout d'abord de sélectionner un total de **10 écoles pour participer aux différentes étapes de l'enquête**. Cette sélection a tenu compte de différents critères :

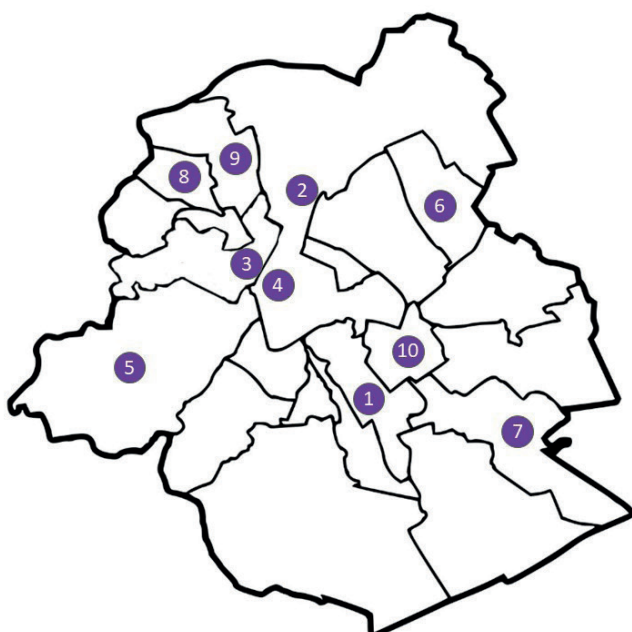
- **Critère géographique** : nous avons veillé à retenir une sélection représentative du territoire de Bruxelles. Pour respecter ce critère nous avons, entre autres, évité de sélectionner deux écoles situées sur la même commune de Bruxelles.

- **Critère environnement cyclable** : nous avons veillé à sélectionner d'une part des écoles bénéficiant de nouveaux aménagements ou projets renforçant l'environnement cyclable aux abords ou à proximité 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 aménagement 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 notre étude (cf. tableau 1).

Tableau 1 :

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)

Nous avons ensuite opéré des choix méthodologiques distincts pour les volets 1 et 2 de notre enquête :

- **Volet 1** : une première phase qualitative a été menée auprès de 15 répondants (parents d'élèves et représentants d'établissements scolaires). Ces échanges ont adopté le format d'un entretien individuel d'environ 45 minutes avec pour objectif d'explorer la thématique et préparer la deuxième phase quantitative. Sur base de l'analyse de ces résultats², un questionnaire quantitatif a été rédigé puis distribué auprès de tous les parents d'élèves de 5^e et 6^e primaire au sein des 10 écoles sélectionnées. Un total de 160 réponses a été récolté lors de cette phase quantitative.

- **Volet 2** : nous nous sommes intéressé de plus près aux attitudes, perceptions et représentations liées au vélo. Pour ce faire, nous avons opté cette fois pour la méthodologie des « focus group » soit une méthode de recherche qualitative dans laquelle un groupe de personnes est réuni pour discuter d'un sujet prédéterminé. Un total de 12 « focus group » a été réalisé en présence de deux enquêteurs :

- 6 « focus group élèves » ont été menés avec des élèves et ont réuni un total de 6 à 10 élèves de 5^e et 6^e primaire.
- 6 « focus group parents » ont été menés avec des parents et ont réuni un total de 3 à 5 parents d'élèves de 5^e et 6^e primaire.

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

2. Disponible dans le « rapport complet »



3. Résultats & pistes d'actions

Dans cette 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 des résultats de l'enquête, mais bien de mettre en évidence certains enseignements qui ressortent à la fois des volets 1 et 2 de notre enquête. **Nous avons regroupé ces résultats en cinq « constats » pour lesquels nous proposons ensuite différentes réflexions et pistes d'action.**

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

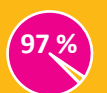
Si l'enquête menée par la Ligue de familles (WOELFLE A. et al., 2019) révélait les difficultés propres aux parents dans leur mobilité quotidienne (trajets en chaîne, trajets entravés, contraintes horaires, etc.) la présente étude a permis d'identifier plusieurs spécificités propres à la pratique du vélo 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.



Zoom sur quelques résultats de l'enquête quantitative (N = 160) :



des élèves ont de l'intérêt pour le vélo



des parents interrogés estiment que le vélo est un mode de transport efficace pour réaliser un trajet d'1 à 5 km.

Mais 75% des parents ne se sentent pas prêt à laisser leur enfant rouler à vélo seul vers l'école.



des élèves sont capables de rouler à vélo



des parents estiment que les abords d'école sont (tout à fait) adaptés et sécurisés pour permettre aux enfants d'arriver et circuler à vélo.

Mais 67% des parents estiment que le trajet depuis le domicile vers l'école n'est pas (du tout) suffisamment adapté et sécurisé pour se déplacer à vélo.



Quelques pistes d'action plus concrètes :

- **Privilégier les itinéraires par rapport aux aménagements aux abords de l'école :**

Les aménagements sécurisés aux abords d'une école sont bien entendu pertinents et fortement appréciés 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 aux abords d'écoles de type rue scolaire ou pistes cyclables par exemple. Toutefois, la sécurisation des abords d'écoles ne résout malheureusement pas les difficultés rencontrées tout au long du chemin vers l'école. C'est ainsi l'itinéraire plutôt que les abords directs 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 à 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 :**

Dans notre état de l'art (cf. Rapport Complet), nous citons l'auteur L. Bonanomi (1999) qui déclarait que les « enfants sont les oubliés de l'urbanisme » depuis plus de trente ans. Nous reprenons également les propos de l'auteur Q. Calmettes (2006) qui soulevait une absence de prise en considération par l'adulte du réel statut de l'enfant et de ses besoins en matière d'urbanisme, 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 destinations 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.

3.2. 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 discussion, 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 met 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'initiateurs de projets en faveur d'une mobilité active**. Ces deniers se révèlent être des interlocuteurs incontournables pour accompagner les familles dans cette direction.

D'autre part, 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 %).



Zoom sur quelques résultats de l'enquête quantitative (N = 160) :



des parents interrogés qui rencontrent une **rue scolaire** sur le chemin de l'école estiment que cet aménagement contribue positivement à un environnement plus sécurisé et convivial aux abords de l'école (N = 53).



des parents interrogés estiment que l'instauration de la **zone 30 généralisée à Bruxelles** contribue positivement à la création d'un environnement plus sécurisé et convivial (N = 160).



des parents interrogés qui rencontrent une **nouvelle piste cyclable** sur le chemin de l'école estiment que cet aménagement contribue positivement à renforcer la présence et la sécurité des cyclistes (N = 43).



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 aux abords de l'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 des membres du corps enseignant qui ne sont pas familiarisés 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 vélos).

3.3. 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 (P. Osborne, 2005). 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.



Zoom sur quelques résultats de l'enquête quantitative (N = 160) :



66 % des parents interrogés se sentent **capables de rouler à vélo dans le trafic** à Bruxelles.



68 % des parents interrogés déclarent avoir **accès à un vélo en bon état** de fonctionnement.



Quelques pistes d'action plus concrètes :

• Inclure 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.

• Communiquer, 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 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. À 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 leur permettent réellement de soutenir l'école dans la mission de valoriser la mobilité active ou simplement de réunir les informations nécessaires pour venir à l'école à pied ou à vélo. Nous pouvons citer l'exemple du site web « Word verkeersouders » mené par la VSV en Flandre (Vlaamse Stichting Verkeerskunde)³.

• 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. À 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 etc.) 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.

3. <https://www.verkeersouders.be/>

3.4. 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 (2005)**. 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 impactante si ceux-ci ne sont pas autorisés ou n'ont pas la possibilité de pratiquer le vélo en dehors du cadre scolaire.



Zoom sur quelques résultats de l'enquête quantitative (N = 160) :

En nous inspirant du concept de motilité théorisé par V. Kauffmann (2005), nous avons retenu 4 indicateurs pour interroger le potentiel vélo des familles qui tiennent compte de l'appropriation (perception positive du vélo), compétence (capacité de l'enfant à rouler à vélo) et accessibilité (l'enfant a accès à un vélo en bon état et a une distance de moins de 5 km à parcourir entre l'école et son domicile).

Étudié individuellement, chacun de ces indicateurs recueillait des résultats très positifs lors de l'enquête quantitative (N=160) oscillant entre 85 et 89 %. MAIS, notre analyse relève que seuls 44 % des participants répondent positivement à l'ensemble de ces critères simultanément.

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. À 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 « Quick scan » 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). À 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 comme par exemple l'inclusion des parents d'élèves.

- **Encourager 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 5^e et 6^e 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 pied 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.

3.5. 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, etc.) 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 à l'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 grands 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 1^{ère} et 2^e 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 aménagements 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 (testing 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.

• Clôture de la formation 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 matière 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 de formation auprès des parents d'élèves eux-mêmes. Nous pouvons en effet envisager d'accompagner le passage du Brevet du Cycliste® d'un moment de célébration en présence des parents d'élèves. Nous recommandons également d'aller une étape plus loin en proposant aux parents d'élèves qui en ressentent le besoin de suivre une formation qui offre des conseils pratiques pour accompagner son enfant à vélo en ville en toute sécurité.

4. 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