

DIAGNOSTIC DE LA MOBILITE SCOLAIRE DANS LA COMMUNE DE VISE

*Etude réalisée pour le compte du MET – D311
Rapport Final
Liège, août 2003*

*Groupe Transport Université de Liège
c/o ANAST – Systèmes de Transport
1, Chemin des Chevreuils Bâtiment B52 / 3
4000 LIEGE*

Téléphone: +32-(0) 4366 4858

Fax: +32-(0) 4366 9133

Contact:

Dr. Ir. A.-B. Ndiaye

E-mail: a.ndiaye@ulg.ac.be

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION..... 3

1.1. OBJECTIFS & BUTS 3

1.2. ÉCHANTILLONS, DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE, ENCODAGE ET PREMIERS TRAITEMENTS 3

1.3. STRUCTURE DU RAPPORT..... 3

2. CARTOGRAPHIE DES COMPORTEMENTS DE MOBILITE ACTUELS (OBSERVES) 5

2.1. LE MODE DE TRANSPORT PRINCIPAL UTILISÉ PAR LES ÉLÈVES..... 6

2.2. LE MODE DE TRANSPORT OCCASIONNEL UTILISÉ PAR LES ÉLÈVES 8

2.3. OCCUPATION DES VOITURES 10

2.4. NOMBRE DE PLACES LIBRES DANS LES VOITURES (POUR CEUX QUI VIENNENT EN VOITURE DES PARENTS) 12

2.5. RETOUR AU DOMICILE SUR LE TEMPS DE MIDI ET MODE DE TRANSPORT UTILISÉ 14

2.6. RAISONS (INVOQUÉES PAR LES PARENTS) DE LA NON UTILISATION DU BUS 16

2.7. OBSERVATIONS SUR DES ASPECTS TELS QUE L'INFLUENCE DE LA DISTANCE ET LA PRATIQUE DU COVOITURAGE..... 18

3. DISPONIBILITE A CHANGER DE COMPORTEMENT DE MOBILITE (AVIS SUR DES ACTIONS PILOTES FUTURES FAVORISANT D'AUTRES MODES DE DEPLACEMENT)..... 19

3.1. INTÉRÊT DES ÉLÈVES POUR LE BUS, LE VÉLO ET LE COVOITURAGE 20

3.2. INTÉRÊT DES PARENTS POUR LE VÉLO, LA MARCHÉ À PIED ET LE COVOITURAGE 21

3.3. INTÉRÊT DES PARENTS D'ÊTRE ACCOMPAGNATEURS DE PROJETS PILOTES ET/OU MEMBRES DE LA COMMISSION "MOBILITÉ" 23

4. CONCLUSIONS ET INDICATIONS UTILES POUR LA SUITE..... 24

ANNEXE 1 – les formulaires d'enquête

ANNEXE 2 – Liste des élèves intéressés par le vélo, la marche à pied et/ou le covoiturage

ANNEXE 3 – Liste des parents intéressés d'être accompagnateurs et/ou membres de la commission "mobilité" des écoles

1. INTRODUCTION

1.1. Objectifs & buts

La mobilité scolaire constitue un enjeu majeur dans l'ensemble du système de mobilité. Pour tenter de changer les habitudes et comportements en matière de mobilité, il faut une méthode, des outils et l'implication de chacun.

La méthode a été baptisée "plan de déplacements scolaires" (PDS) et s'appuie sur la réalisation d'un diagnostic d'accessibilité des écoles et des comportements de mobilité scolaire, à titre de première étape.

C'est dans ce cadre que la Région a confié au Groupe Transport de l'Université de Liège (GTU) la réalisation d'une enquête de mobilité scolaire dans la commune de Visé. Cette enquête constitue l'étape préliminaire de la réalisation de ce diagnostic d'accessibilité.

Il s'agit de dresser une photographie:

- d'une part des modes de déplacement actuellement utilisés par la population scolaire de Visé,
- et d'autre part de la disponibilité à changer de comportement de mobilité, ou en d'autres termes, le désir de et la disponibilité à prendre part à une action pilote de PDS basée sur l'utilisation d'autres modes de transport à savoir la marche à pied, le vélo et le covoiturage. Ce volet comporte aussi la détermination (liste) de la population (élèves et parents) intéressée par ce type d'actions pilotes.

Il ne s'agit donc pas ici d'une analyse détaillée du transport, ni d'une étude de modélisation des comportements de mobilité ou d'une planification du transport à Visé, mais d'une cartographie de l'utilisation des modes de transport actuellement et de l'acceptation éventuelle d'une action pilote de plan de déplacements scolaires favorisant l'utilisation du vélo, de la marche à pied et du covoiturage dans un futur proche.

1.2. Echantillons, déroulement de l'enquête, encodage et premiers traitements

Contractuellement, les écoles concernées par l'enquête sont: le Collège Saint-Hadelin (primaire et secondaire), l'Athénée Royal (primaire et secondaire), l'Institut du Sacré-Cœur (primaire et secondaire), l'Institut Saint-Joseph (secondaire), l'Ecole communale Devant-Le-Pont (primaire) et l'EPESE Lt Jacquemin (enseignement spécial).

La procédure d'enquête concernait les élèves de ces établissements ainsi que leurs parents. Deux types de formulaires ont été élaborés à cette fin: un formulaire "élèves" et un formulaire "parents" (voir annexe 1). Le contenu des formulaires a été défini d'un commun accord avec la commission de coordination du PDS de Visé en mars et avril 2003.

L'enquête s'est déroulée en fin avril/début mai 2003 et les formulaires complétés nous sont parvenus jusqu'à la troisième semaine de mai. La procédure d'encodage et de vérification a été terminée en fin juin 2003, les premiers traitements se sont déroulés jusque mi-juillet 2003 et le traitement détaillé a été réalisé en mi-juillet/début août 2003.

Après encodage et vérification, le nombre d'enquêtes valides s'élève à 3060 pour les élèves et 2851 pour les parents. Une illustration détaillée de la répartition des enquêtes valides par école et par niveau est donnée à la page suivante. Pour ce qui est des élèves, le plus gros contingent (73% des enquêtes valides) est composé par l'Athénée Royal (38.5%) et le collège Saint-Hadelin (34%). En ce qui concerne les parents ce sont les deux mêmes établissements qui sont les plus représentés: collège Saint-Hadelin avec 39% et l'Athénée Royal avec 35%.

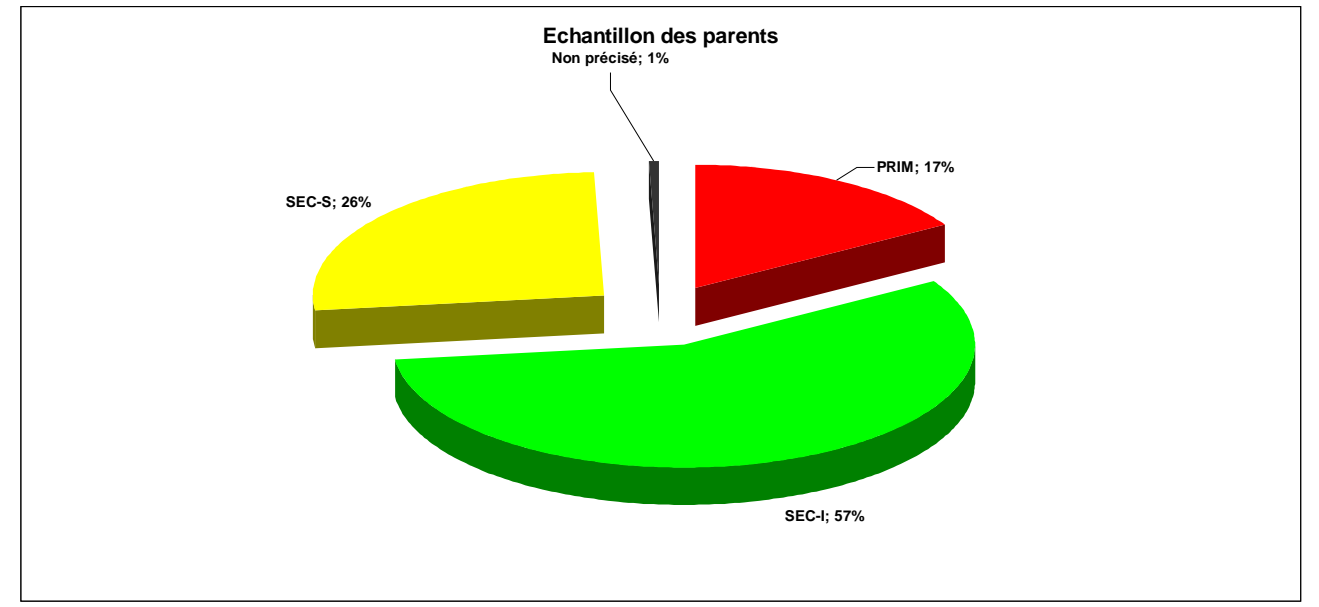
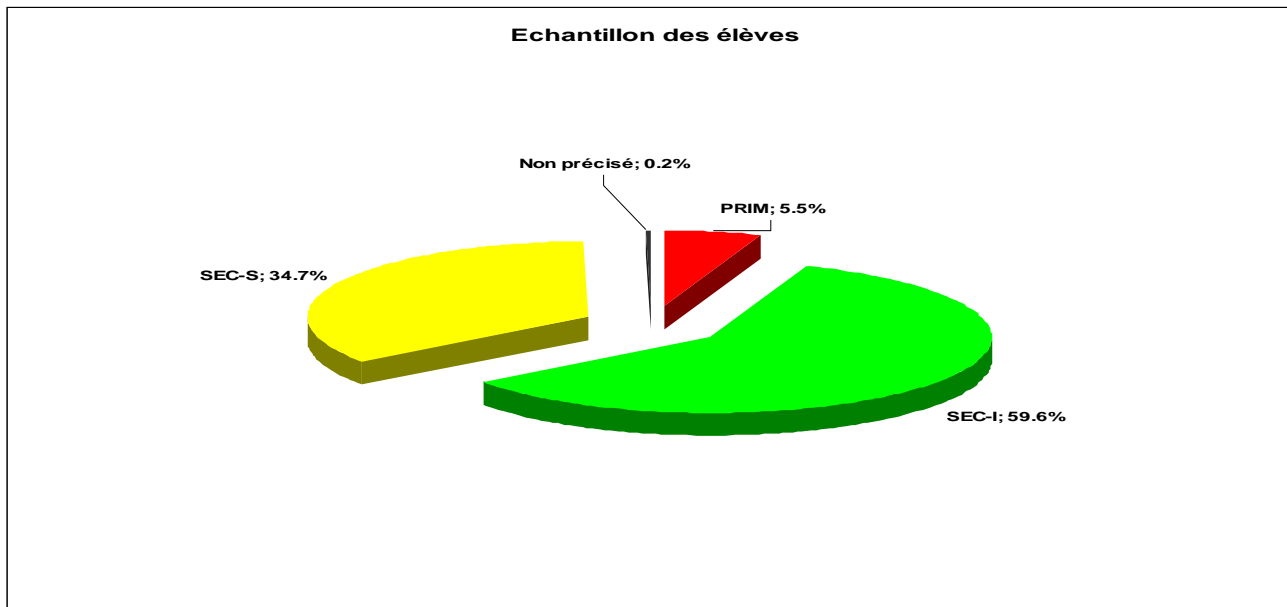
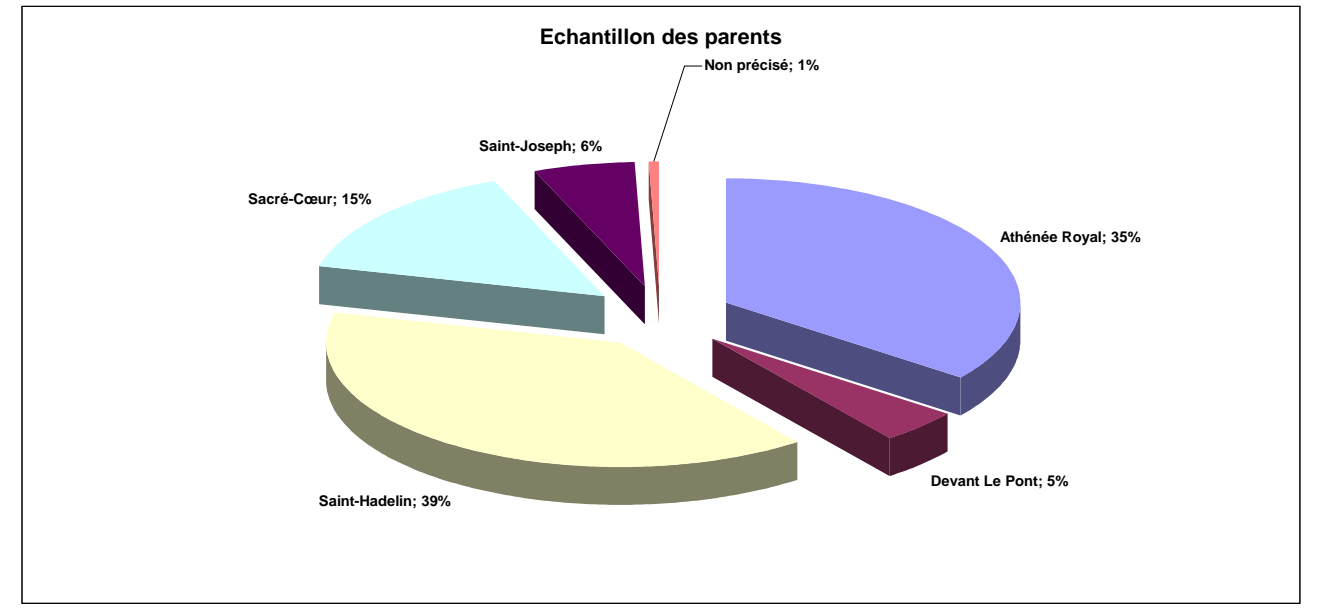
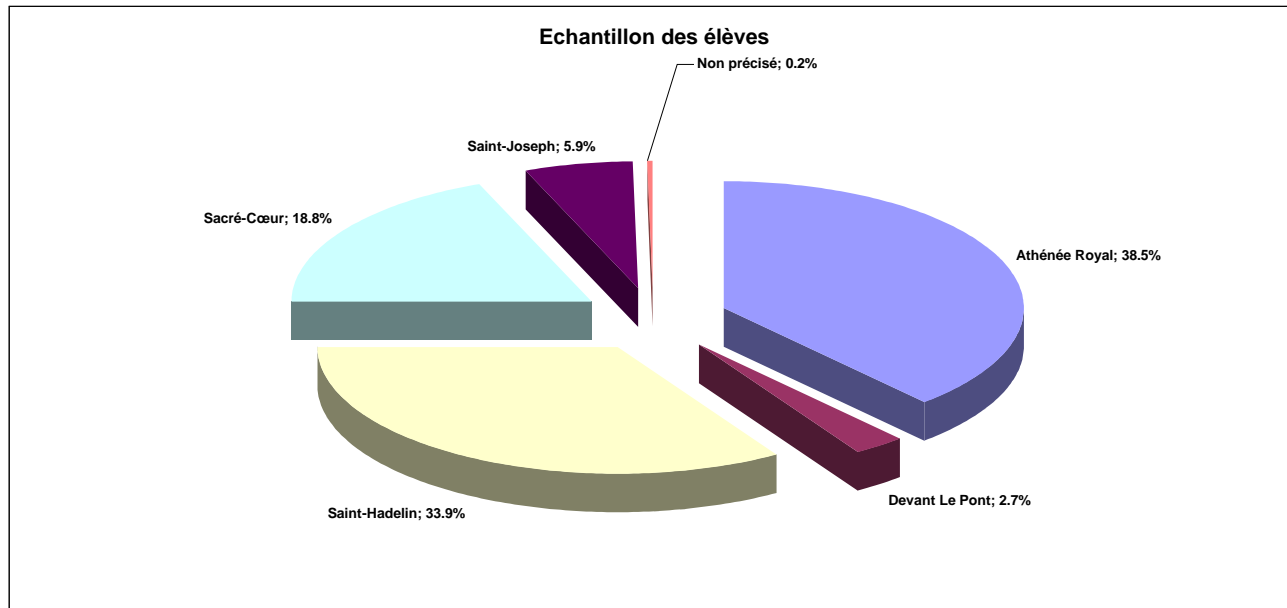
Les premiers traitements ont révélé une tendance très significative: d'une part, il a été remarqué que les écoles n'ont pas exactement les mêmes comportements de mobilité et, d'autre part, si l'on considère l'ensemble de la population scolaire, apparaissent trois groupes distincts ayant des comportements marqués: le niveau primaire, le niveau secondaire inférieur (1°, 2° et 3° années) et le niveau secondaire supérieur (4°, 5° 6° et + années). Il faudra apporter une attention certaine à ce constat et en tenir compte dans la suite de la réalisation du plan de déplacements scolaires de Visé. Il pourrait permettre, par exemple, d'élaborer des plans plus ciblés et donc plus efficaces.

Il s'agit aussi d'un aspect qui a conditionné le choix de la méthode de présentation des résultats de l'enquête dans ce rapport (par école et par niveau).

1.3. Structure du rapport

Dans un premier temps, une cartographie détaillée des comportements de mobilité actuels est donnée (chapitre 2). Par la suite, le degré d'acceptation d'actions pilotes visant à favoriser l'utilisation du vélo, de la marche à pied et du covoiturage est mis en lumière à travers la cartographie de la disponibilité des enquêtés à changer de comportements de mobilité (chapitre 3). Enfin, (chapitre 4), une synthèse des principales tendances observées est donnée ainsi que quelques indications utiles pour la suite de l'élaboration du plan de déplacements scolaires de Visé.

- Une présentation synthétique et graphique a été volontairement privilégiée afin de faciliter d'une part la lecture du rapport et la compréhension des tendances qui s'en dégagent, et d'autre part l'exploitation des résultats par l'entité qui sera chargée de l'étape suivante du processus d'établissement du plan de déplacements scolaires de Visé.



| ELEVES | | | | |
|--------------------------|--------------|-------------|---------------|---------------|
| PAR ECOLE & GROUPE | Niveau | Nombre | part ds Ecole | part du TOTAL |
| Athénée Royal | PRIM | 16 | 1.4% | 0.5% |
| | SEC-I | 729 | 61.9% | 23.8% |
| | SEC-S | 432 | 36.7% | 14.1% |
| | Total | 1177 | 100.0% | 38.5% |
| Devant-Le-Pont | PRIM | 84 | 100.0% | 2.7% |
| | SEC-I | 0 | 0.0% | 0.0% |
| | SEC-S | 0 | 0.0% | 0.0% |
| | Total | 84 | 100.0% | 2.7% |
| Saint-Hadelin | PRIM | 68 | 6.6% | 2.2% |
| | SEC-I | 655 | 63.1% | 21.4% |
| | SEC-S | 315 | 30.3% | 10.3% |
| | Total | 1038 | 100.0% | 33.9% |
| Sacré-Cœur | PRIM | 0 | 0.0% | 0.0% |
| | SEC-I | 325 | 56.4% | 10.6% |
| | SEC-S | 251 | 43.6% | 8.2% |
| | Total | 576 | 100.0% | 18.8% |
| Saint-Joseph | PRIM | 0 | 0.0% | 0.0% |
| | SEC-I | 116 | 64.4% | 3.8% |
| | SEC-S | 64 | 35.6% | 2.1% |
| | Total | 180 | 100.0% | 5.9% |
| Non précisé ou incorrect | - | 5 | - | 0.2% |
| Toutes les écoles | PRIM | 168 | - | 5.5% |
| | SEC-I | 1825 | - | 59.6% |
| | SEC-S | 1062 | - | 34.7% |
| Non précisé ou incorrect | - | 5 | - | 0.2% |
| TOTAL | | 3060 | | |

| PARENTS | | | | |
|--------------------------|--------------|-------------|---------------|---------------|
| PAR ECOLE & GROUPE | Niveau | Nombre | part ds Ecole | part du TOTAL |
| Athénée Royal | PRIM | 22 | 2.2% | 0.8% |
| | SEC-I | 625 | 62.2% | 21.9% |
| | SEC-S | 358 | 35.6% | 12.6% |
| | Total | 1005 | 100.0% | 35.3% |
| Devant-Le-Pont | PRIM | 130 | 100.0% | 4.6% |
| | SEC-I | 0 | 0.0% | 0.0% |
| | SEC-S | 0 | 0.0% | 0.0% |
| | Total | 130 | 100.0% | 4.6% |
| Saint-Hadelin | PRIM | 218 | 19.6% | 7.6% |
| | SEC-I | 629 | 56.6% | 22.1% |
| | SEC-S | 265 | 23.8% | 9.3% |
| | Total | 1112 | 100.0% | 39.0% |
| Sacré-Cœur | PRIM | 99 | 23.0% | 3.5% |
| | SEC-I | 256 | 59.5% | 9.0% |
| | SEC-S | 75 | 17.4% | 2.6% |
| | Total | 430 | 100.0% | 15.1% |
| Saint-Joseph | PRIM | 0 | 0.0% | 0.0% |
| | SEC-I | 105 | 65.2% | 3.7% |
| | SEC-S | 56 | 34.8% | 2.0% |
| | Total | 161 | 100.0% | 5.6% |
| Non précisé ou incorrect | - | 13 | - | 0.5% |
| Toutes les écoles | PRIM | 469 | - | 16.5% |
| | SEC-I | 1615 | - | 56.6% |
| | SEC-S | 754 | - | 26.4% |
| Non précisé ou incorrect | - | 13 | - | 0.5% |
| TOTAL | | 2851 | | |

2. CARTOGRAPHIE DES COMPORTEMENTS DE MOBILITE ACTUELS (OBSERVES)

Les comportements de mobilité actuels (observés) de la population scolaire de Visé sont cartographiés à travers plusieurs rubriques. Les principaux enseignements qui peuvent être tirés de cet exercice sont commentés ci-dessous et illustrés dans les graphiques des pages suivantes.

Mode de déplacement principal

Au niveau de l'ensemble de la population scolaire, deux modes de déplacement sont principalement utilisés dans des proportions presque identiques: à l'aller, 37% de déplacements sont effectués en voiture des parents et 33% en bus; au retour ce sont respectivement 31% en voiture des parents et 36% en bus. En examinant ce constat par niveau d'enseignement, il peut être noté que lorsque l'on passe du secondaire inférieur au secondaire supérieur, il y a un léger tassement du taux d'utilisation de ces deux modes au profit du cyclomoteur et dans une moindre mesure la marche à pied et le covoiturage. Le groupe du niveau d'enseignement primaire constitue un cas à part dans le sens où une écrasante majorité des déplacements (71% à l'aller et 63% au retour) est effectuée en voiture des parents et la marche à pied y est beaucoup plus pratiquée qu'ailleurs. Cette tendance caractérise d'ailleurs parfaitement le cas de l'école communale Devant-Le-Pont. En ce qui concerne les autres écoles, la situation est légèrement contrastée: les élèves de l'Athénée Royal, de l'Institut du Sacré-Cœur et surtout de l'Institut Saint-Joseph utilisent plus le bus que la voiture des parents (à l'aller comme au retour), ce qui n'est pas le cas des élèves du Collège Saint-Hadelin qui privilégient largement la voiture des parents et le covoiturage comme mode principal. Pour tous les cas de figure recensés, l'utilisation du vélo ne dépasse pas 1% et est très souvent nulle. La marche à pied représente en moyenne 13% des déplacements à l'aller et 15% au retour.

A l'aller, la marche à pied est le mode dominant (70%) quand le domicile est situé à moins de 2kms, le bus occupant le segment de distance ">4kms" et la voiture le segment "2 à 4kms".

Mode de déplacement occasionnel

Pour cette rubrique, il peut être remarqué que plusieurs réponses (Plrs) sont très souvent indiquées par les élèves aussi bien à l'aller qu'au retour. En ce qui concerne le niveau primaire, la marche à pied revient quasi-systématiquement dans les réponses et l'on note par ailleurs une baisse très sensible au niveau du mode "voiture des parents seulement". En ce qui concerne les élèves du secondaire, l'on remarque par contre une baisse au niveau du recours à la marche à pied et ce principalement au profit du vélo. Pour ce qui est des écoles, le covoiturage et la voiture des parents sont les plus indiqués comme modes occasionnels par les élèves de l'Athénée Royal que par les autres écoles qui indiquent plus le vélo (Saint-Hadelin) et le cyclomoteur (Sacré-Cœur et Saint-Joseph). Une tendance générale montre que pour tous les élèves, l'utilisation du bus seulement comme mode occasionnel fléchit considérablement par rapport à l'utilisation de la voiture alors que dans la rubrique précédente (mode principal), les parts de chacun de ces modes étaient comparables. Pour tous les cas de figure, la part du vélo comme seul mode de déplacement occasionnel augmente sensiblement, quel que soit le niveau ou l'école, par rapport à la rubrique précédente.

Retour au domicile sur le temps de midi et mode de déplacement utilisé dans ce cas

Près de 90% de la population scolaire ne revient pas au domicile sur le temps de midi. Quelle que soit l'école (et ceci vaut aussi pour le niveau d'enseignement), le retour au domicile sur le temps de midi concerne principalement ceux qui habitent dans un rayon inférieur à 4kms et est surtout pratiqué par les élèves du niveau primaire. Cette tendance est d'ailleurs confortée par l'utilisation quasi-exclusive de la marche à pied comme mode de déplacement dans ce cas par les élèves du secondaire. En ce qui concerne le niveau primaire, la voiture des parents reste le mode prédominant (surtout pour l'école Devant-Le-Pont) suivi de la marche à pied qui a ici des parts très significatives (42% des élèves du primaire de la commune de Visé et 22% des élèves de l'école communale Devant-Le-Pont).

Taux d'occupation des voitures et nombre de places libres dans celles-ci

Au niveau de l'ensemble de la population scolaire, plus d'un quart des voitures (27%) ne transporte qu'un seul élève et cela est encore plus clairement marqué pour le niveau primaire (34%), l'école Devant-Le-Pont (39%), Sacré-Cœur (34%) et Saint-Joseph (33%). Pour tous les cas de figure (niveaux d'enseignement et écoles), en moyenne 55% des voitures transportent 2 ou 3 élèves. Un cas de figure intéressant à noter est le cas de Saint-Hadelin pour lequel près d'un quart des voitures (24%) transporte 4 élèves ou plus contre 15% en moyenne pour les autres écoles à l'exception de l'école Devant-Le-Pont (9%).

Si l'on observe le nombre de places libres dans les voitures, il peut être remarqué pour toutes les écoles que près de 53% des voitures disposent encore de 1 à 2 places libres. Il est intéressant aussi de noter que de 27 à 29% des voitures disposent de 3 places libres ou plus, particulièrement pour le cas de Saint-Joseph, Sacré-Cœur et Devant-Le-Pont.

Il y a manifestement là un important potentiel à exploiter en matière de covoiturage: au moins 45% des voitures pourraient ne pas circuler (pour venir déposer les enfants à l'école) si les 55% sont occupées convenablement! Il reste à mettre en place les mesures visant à convaincre les parents de la population scolaire de Visé de recourir de manière plus intensive à la pratique du covoiturage.

Pratique du covoiturage

Au moins 57% des parents d'élèves du secondaire (inférieur comme supérieur) qui conduisent leurs enfants à l'école ne pratiquent pas le covoiturage. Ce pourcentage grimpe à 73% pour les parents d'élèves du primaire, 70% et 76% respectivement pour Sacré-Cœur et Saint-Joseph. Au niveau des écoles, celles dont les parents d'élèves pratiquent le plus le covoiturage sont Saint-Hadelin (44%) et l'Athénée Royal (43%). Le cas de Saint-Hadelin conforte le constat de la rubrique précédente, à savoir que près d'un quart des voitures (24%) ayant cette destination transporte 4 élèves ou plus contre 15% en moyenne pour les autres écoles. Pour le cas de Saint-Joseph et Sacré-Cœur, le taux élevé de non pratique du covoiturage devrait être mis en relation avec le fait que pour ces deux écoles, de 27 à 29% des voitures qui y vont disposent de 3 places libres ou plus.

Il y a manifestement une réflexion à mener et des mesures à mettre en place afin de renverser la tendance et favoriser le covoiturage.

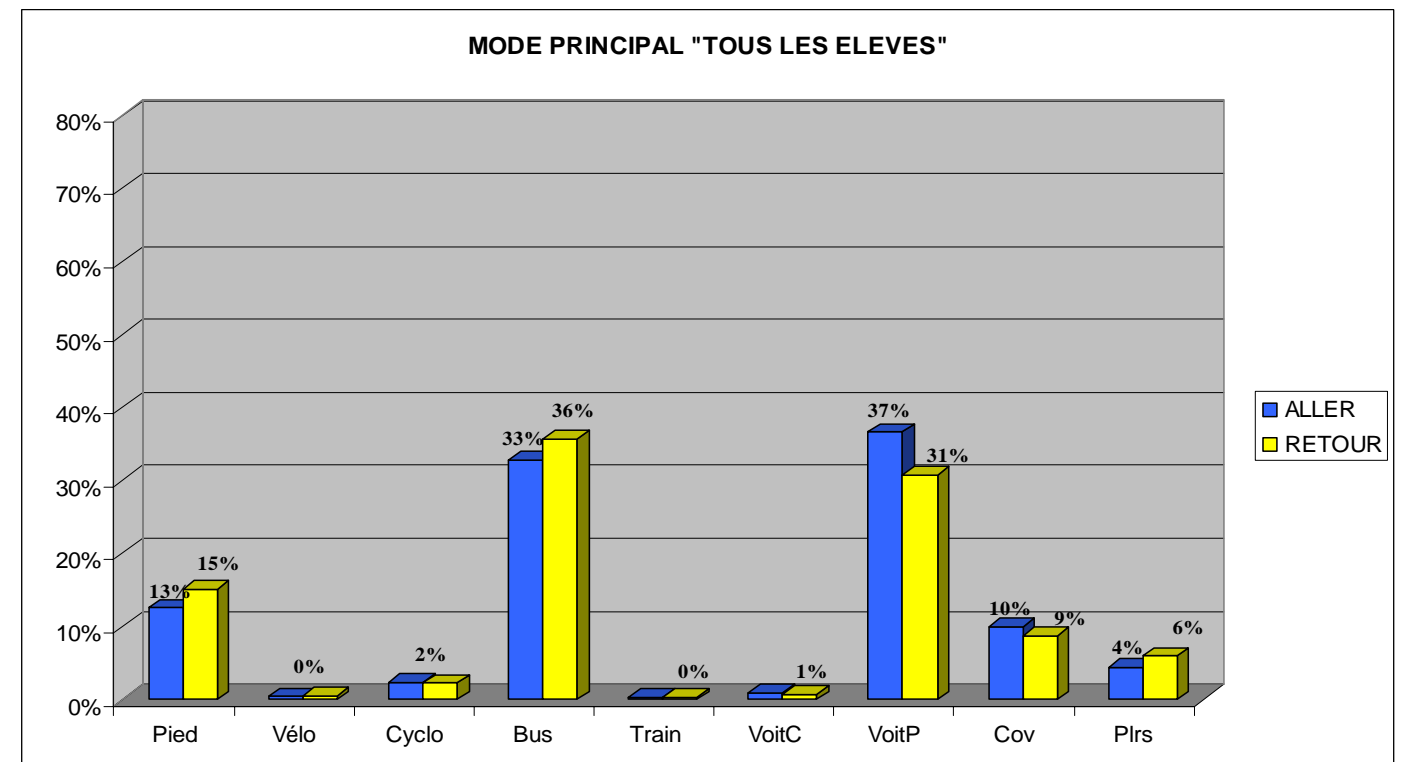
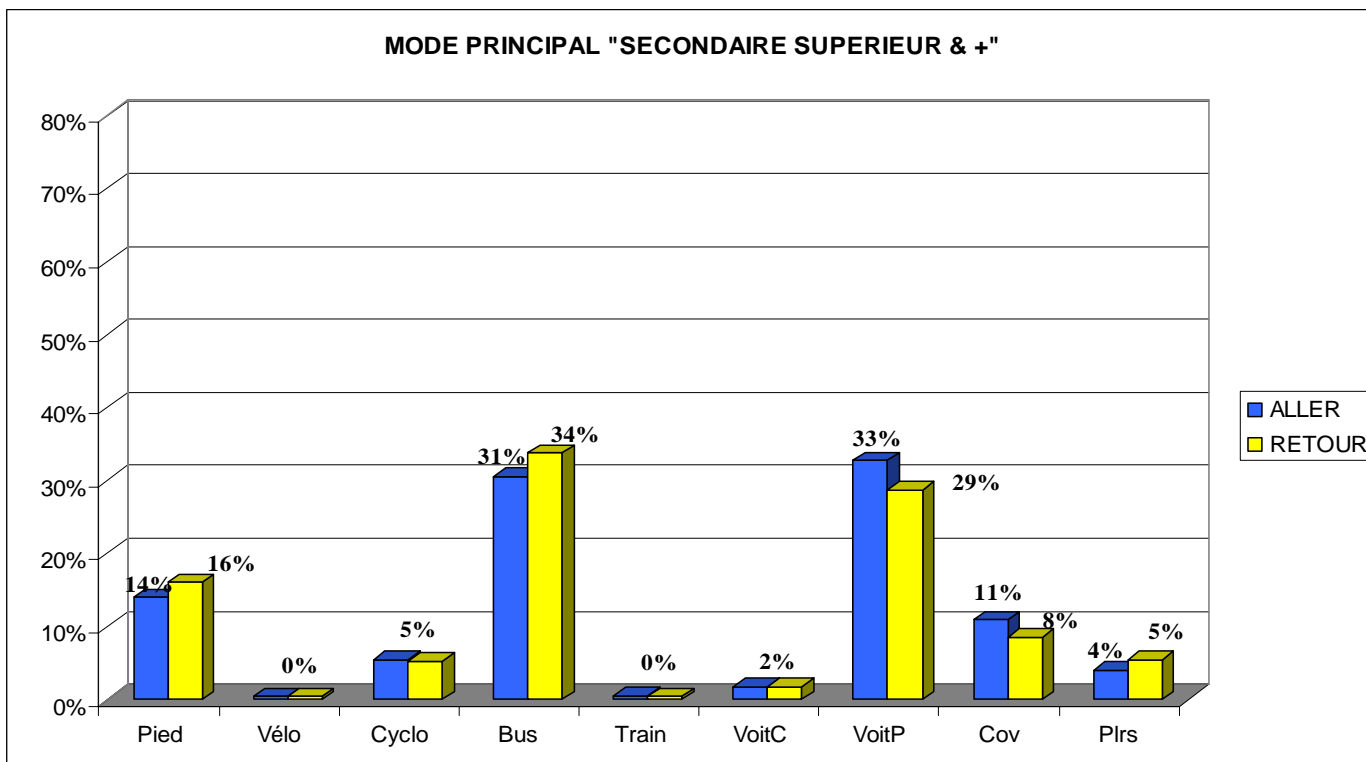
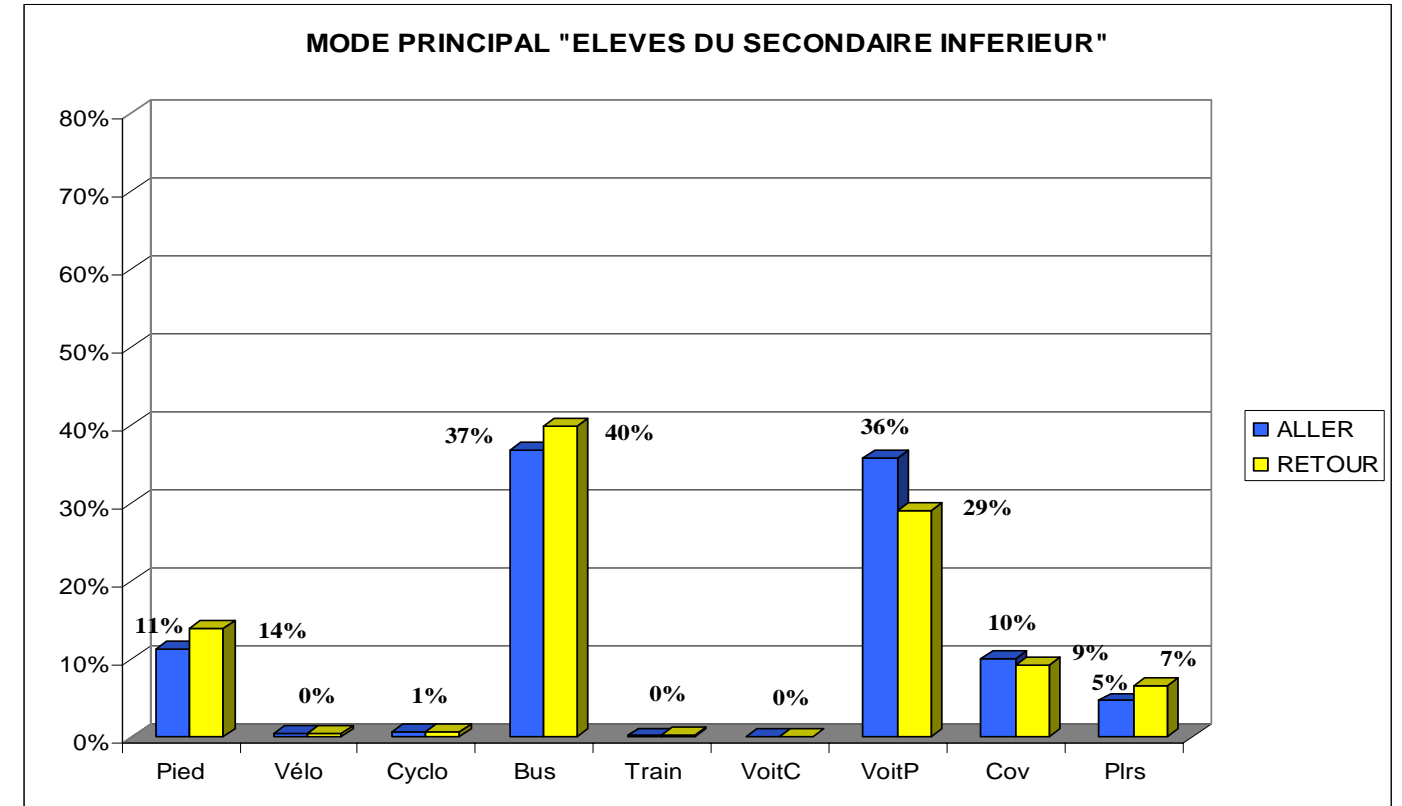
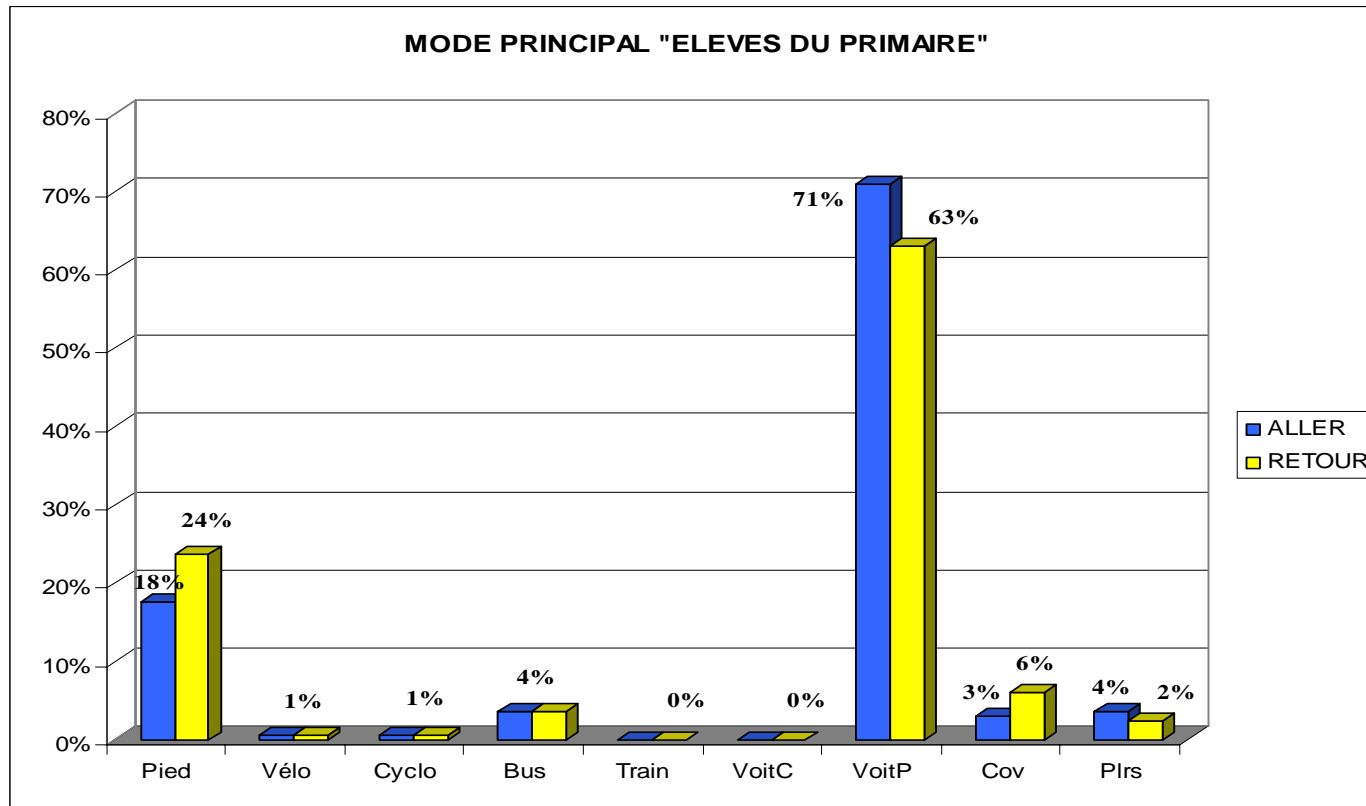
Raisons de la non utilisation du bus

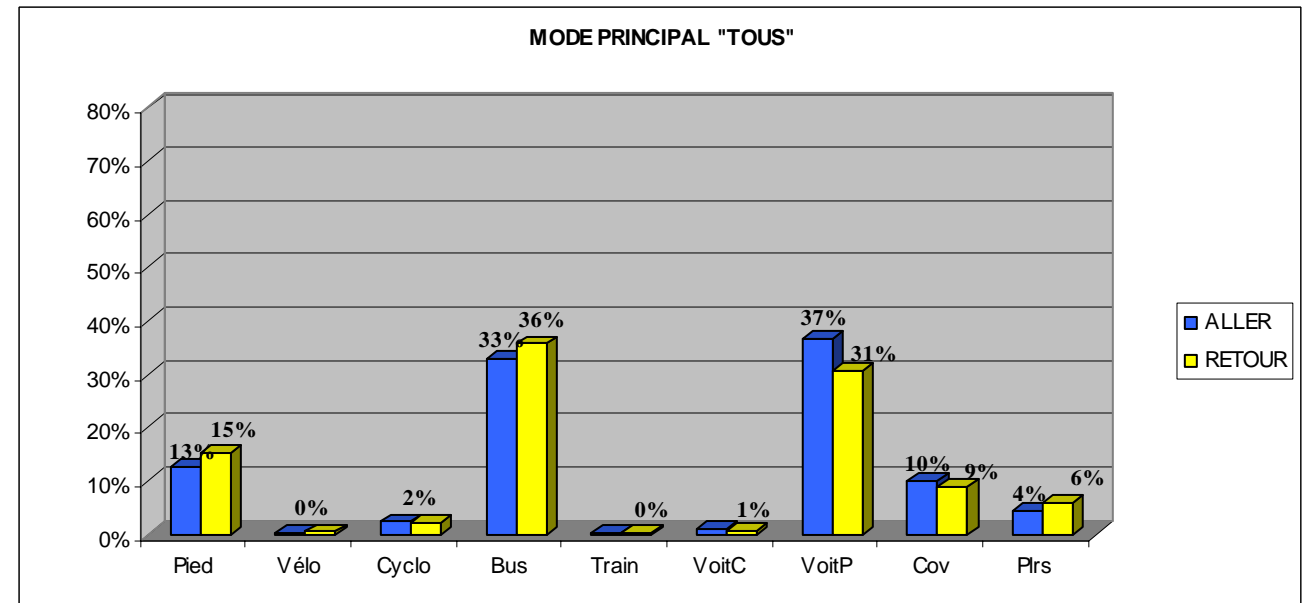
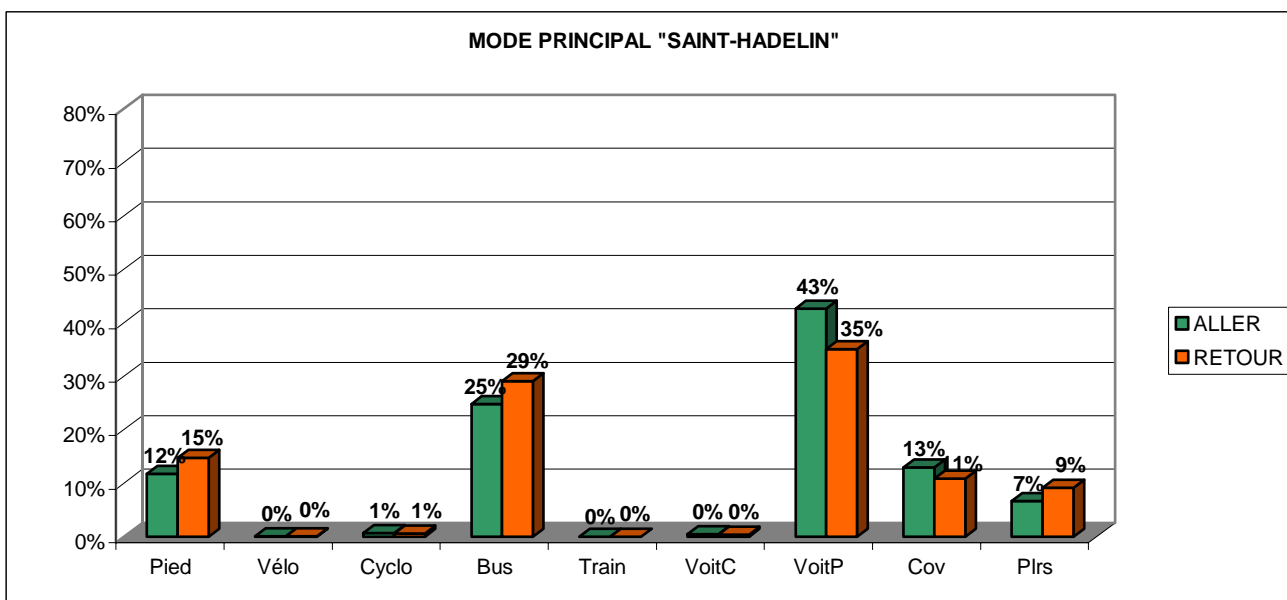
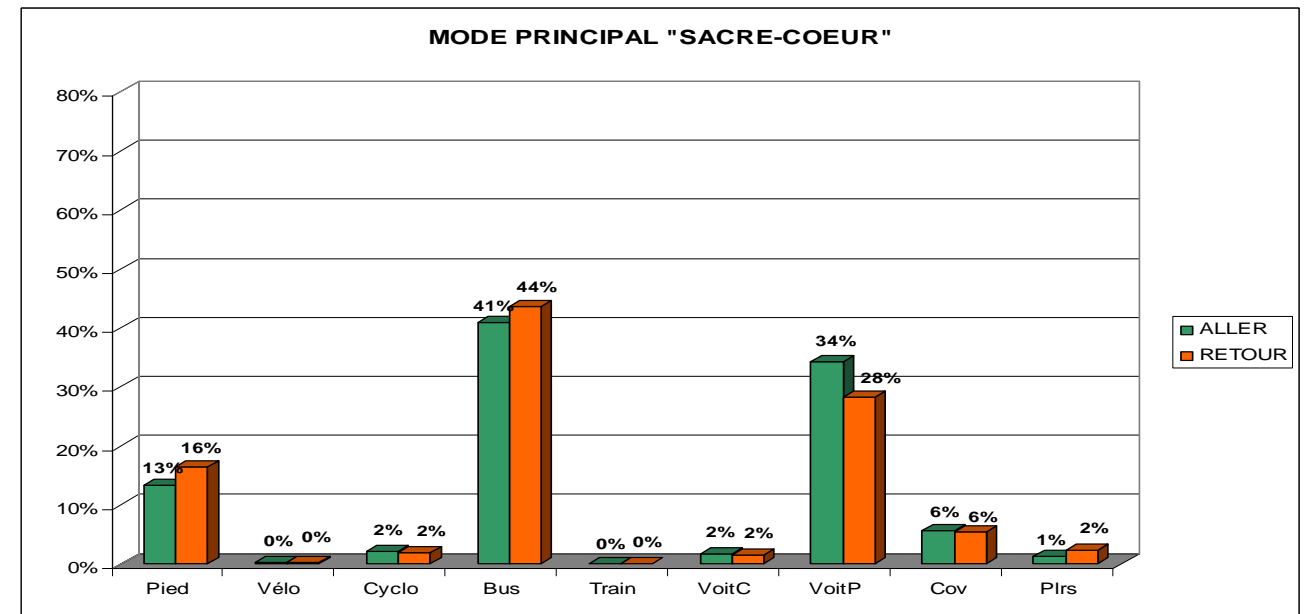
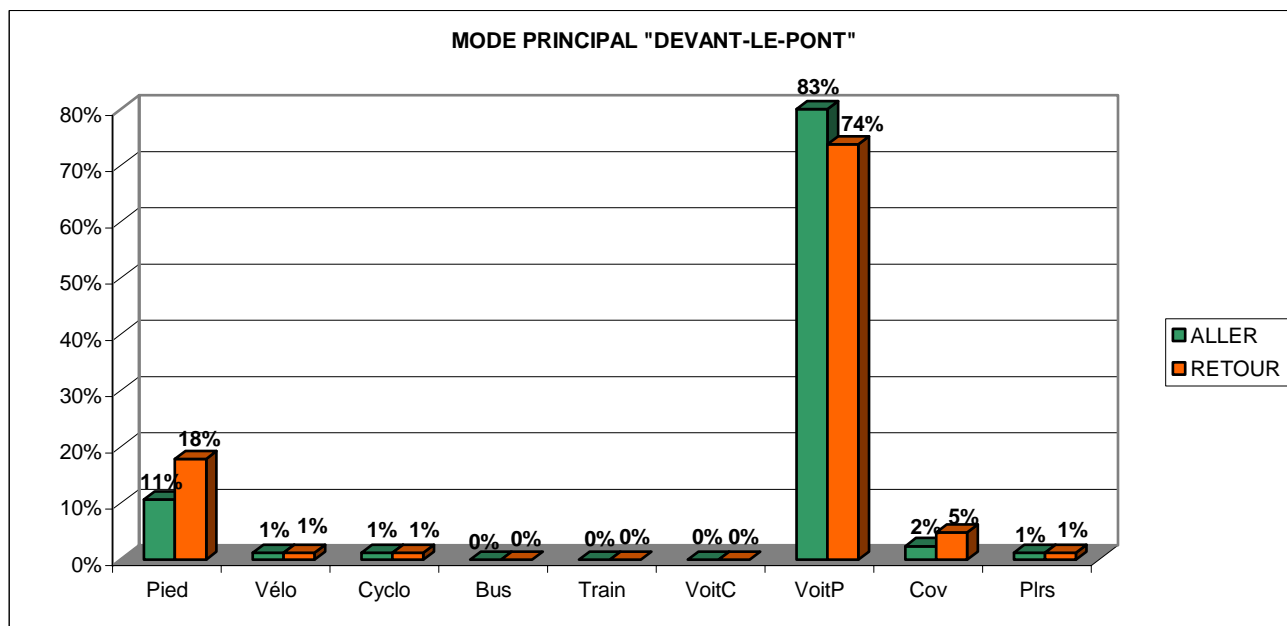
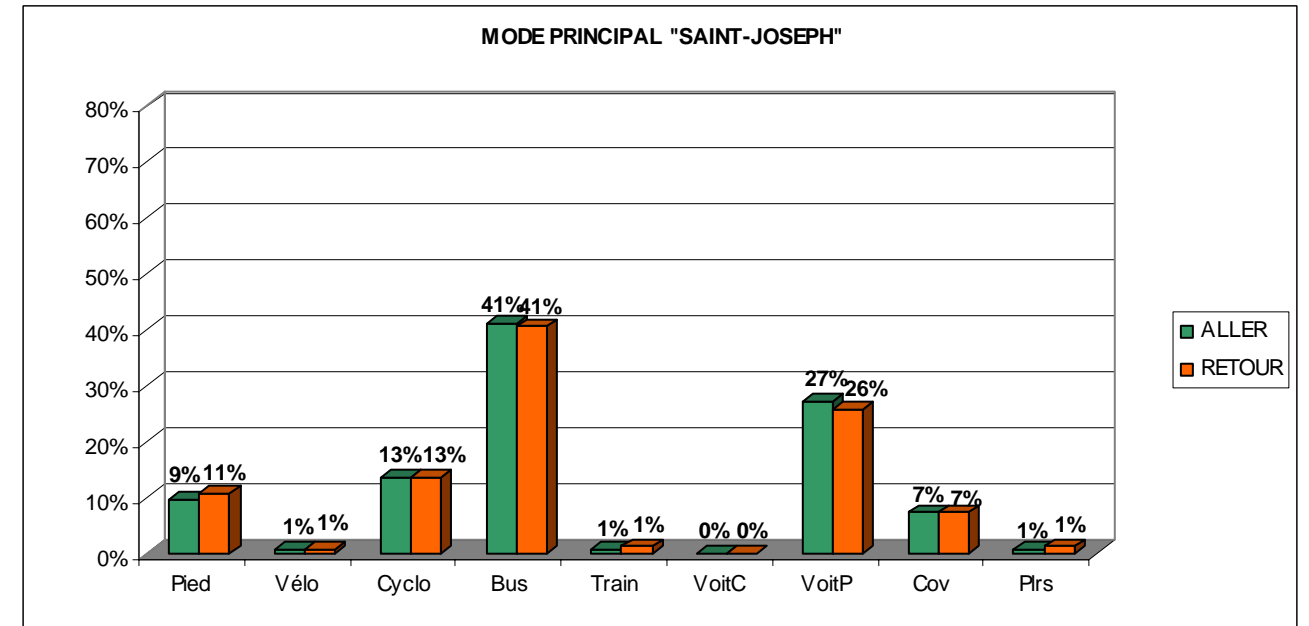
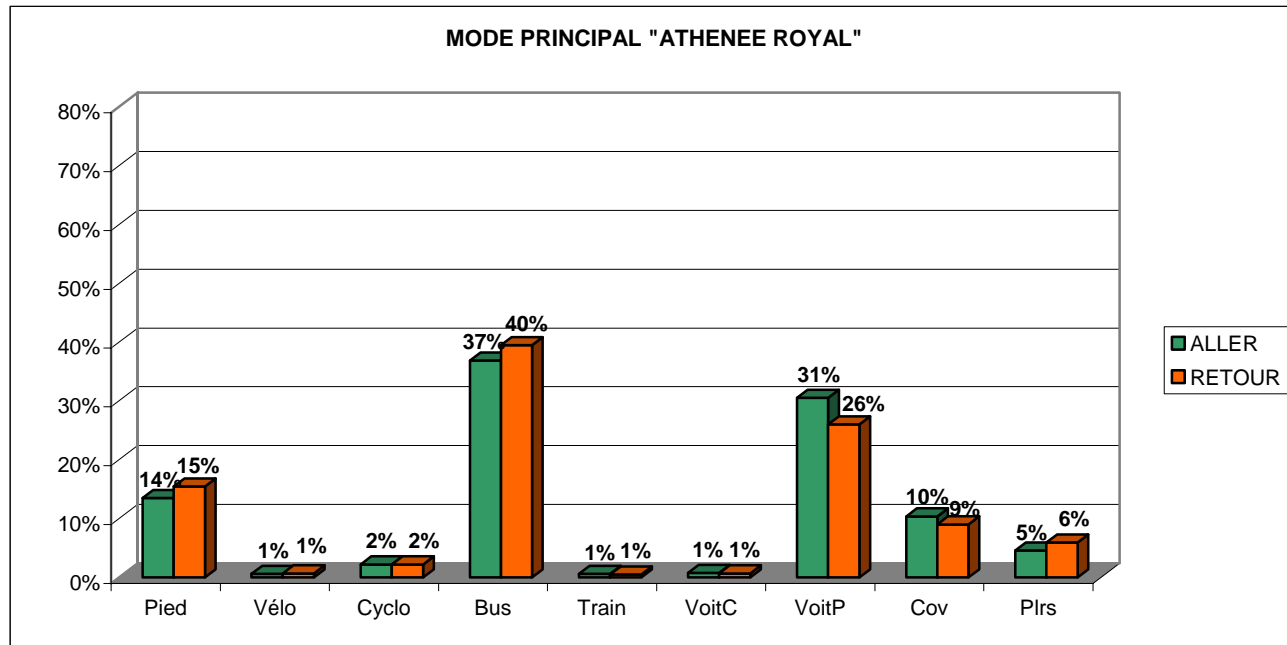
En moyenne, 46% des raisons invoquées sont autres que l'insécurité, les horaires, le coût, les arrêts ou le manque de places. Il est intéressant de noter que les raisons liées à l'horaire, au coût et au nombre de places ont tendance à être citées de plus en plus quant on passe du primaire (respectivement 12%, 4% et 3%) au secondaire supérieur (respectivement 22%, 11% et 11%) contrairement aux raisons liées à l'insécurité qui baissent dans le même temps (de 14% à 6%). Le coût, les arrêts et le manque de places n'apparaissent pas comme des raisons majeures pour Saint-Hadelin et Sacré-Cœur, à l'inverse de Saint-Joseph et surtout de l'Athénée Royal. Pour cette dernière, 22% et 33% des raisons citées concernent respectivement les horaires et l'ensemble coût-arrêts-manque de places.

Distance domicile-école

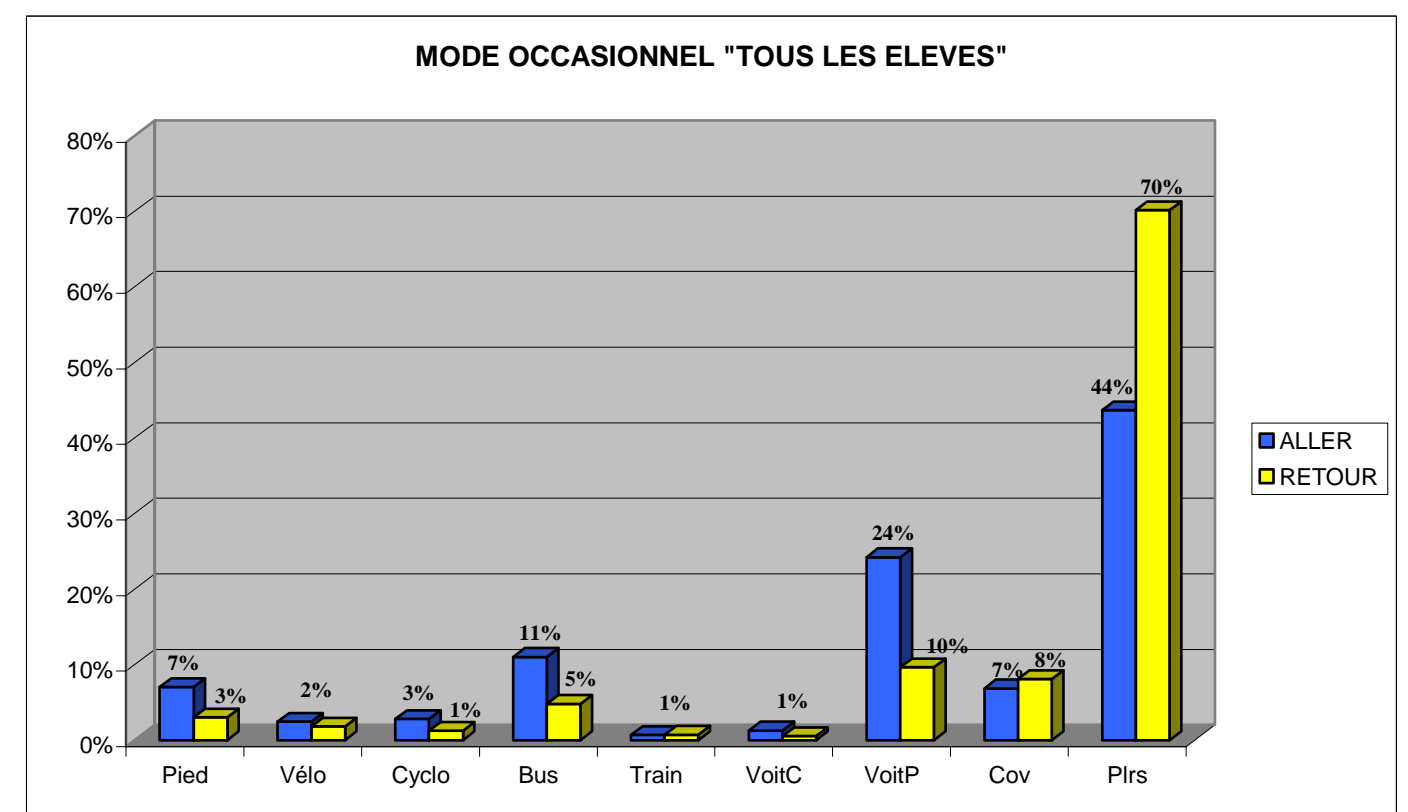
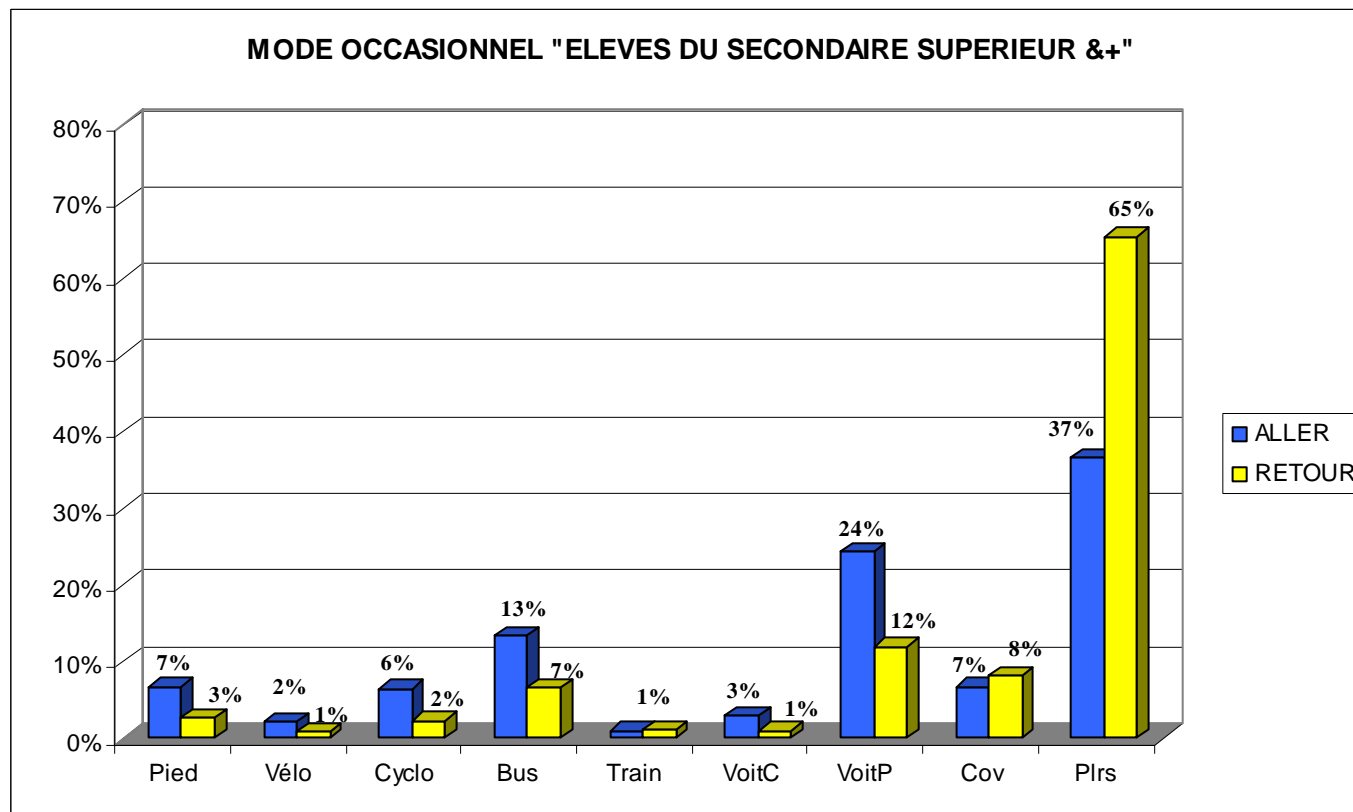
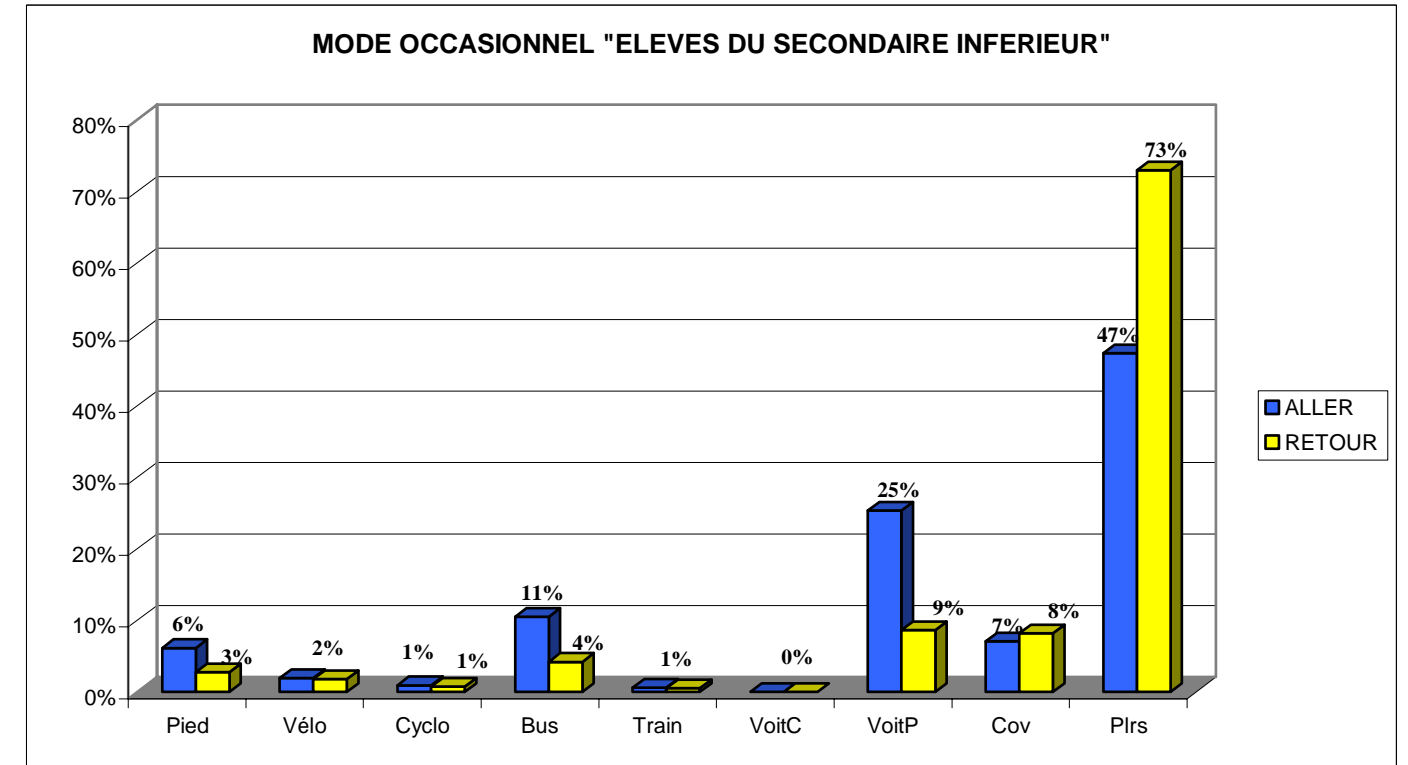
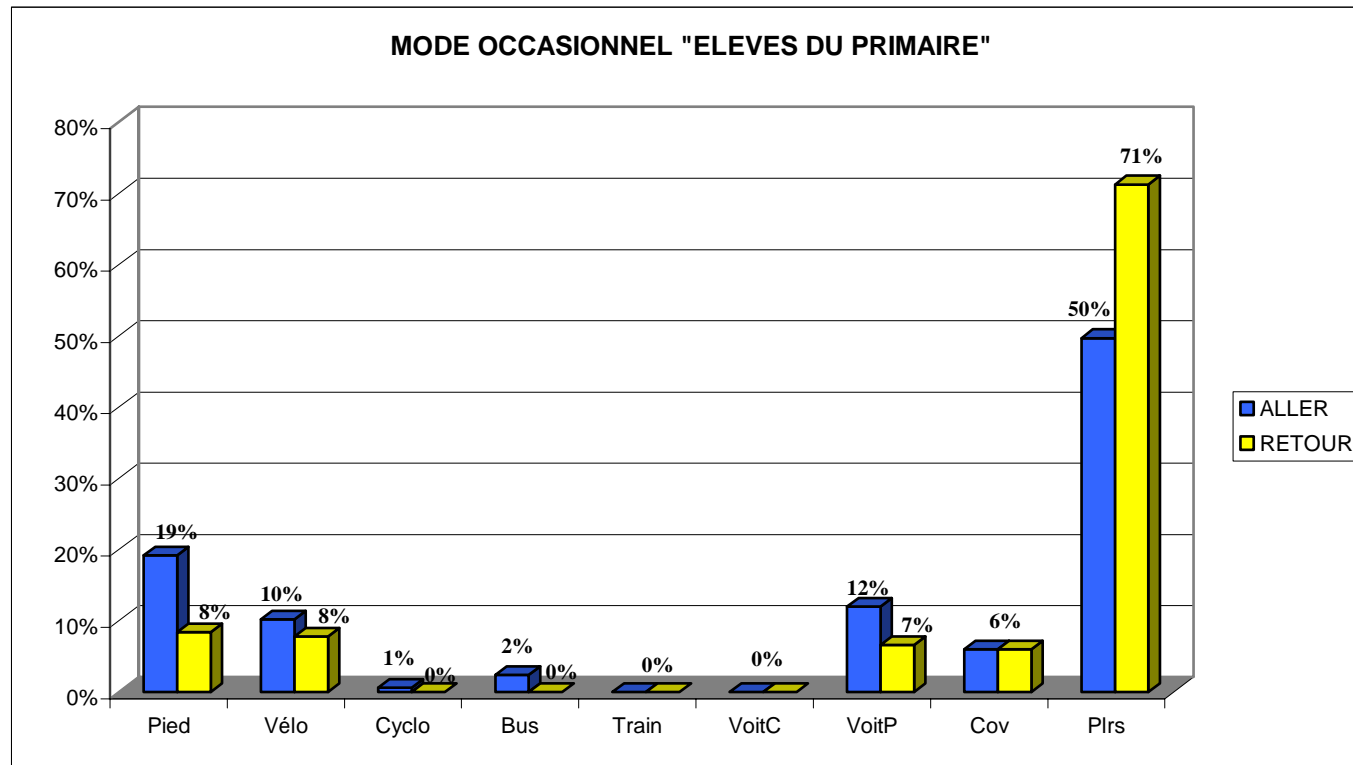
Hormis l'école Devant-Le-Pont, plus de 50% des élèves habitent dans un rayon de 4 à 12kms de leur école. Ceux qui habitent à plus de 12kms représentent en moyenne 12% et 36% habitent dans un rayon inférieur à 4kms. L'école de Devant-Le-Pont est plutôt une école de proximité (79% des élèves habitent à moins de 4kms).

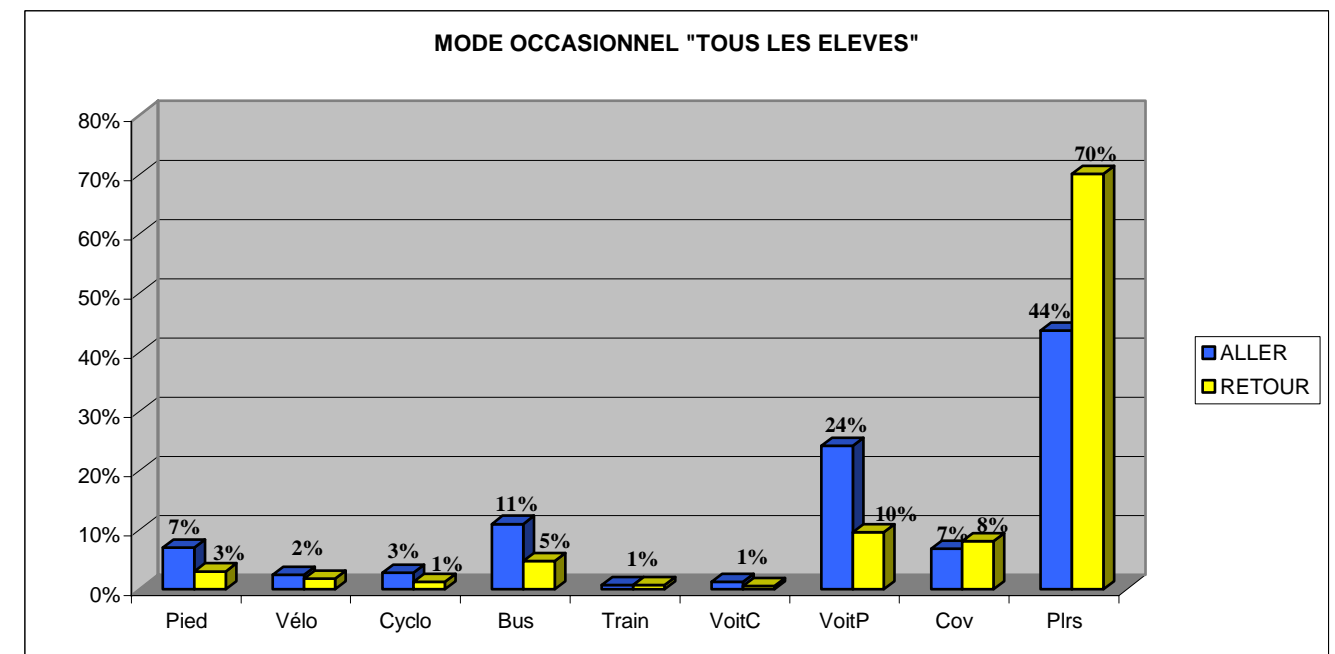
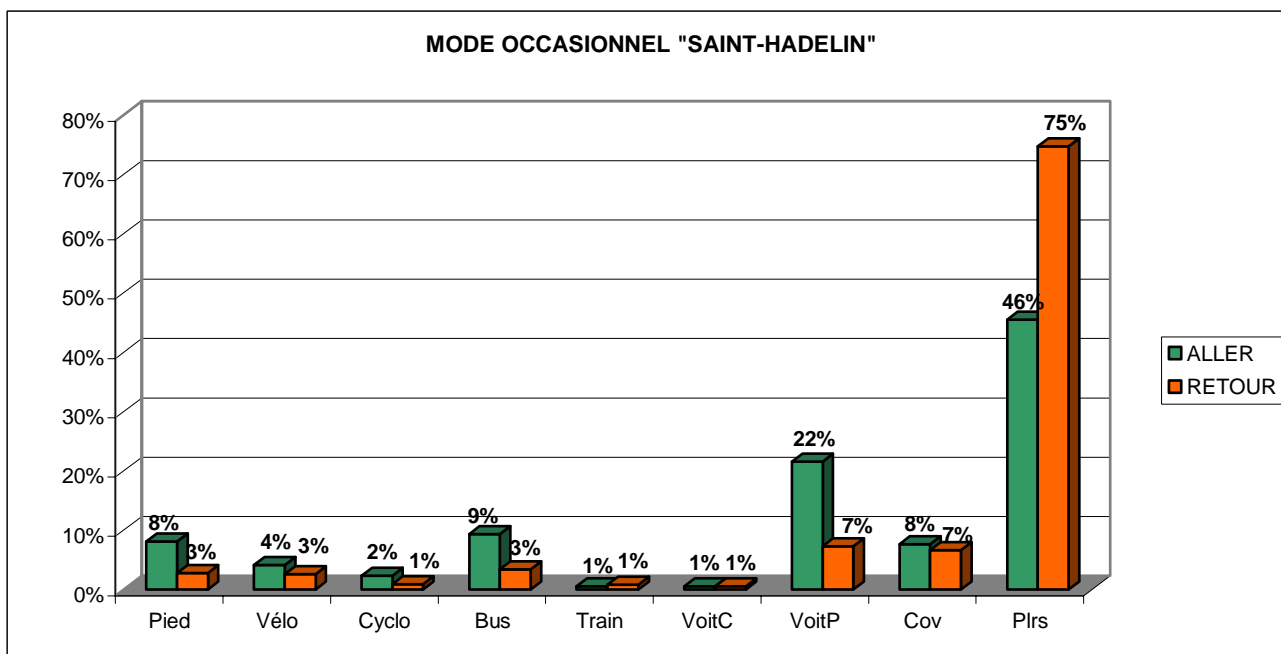
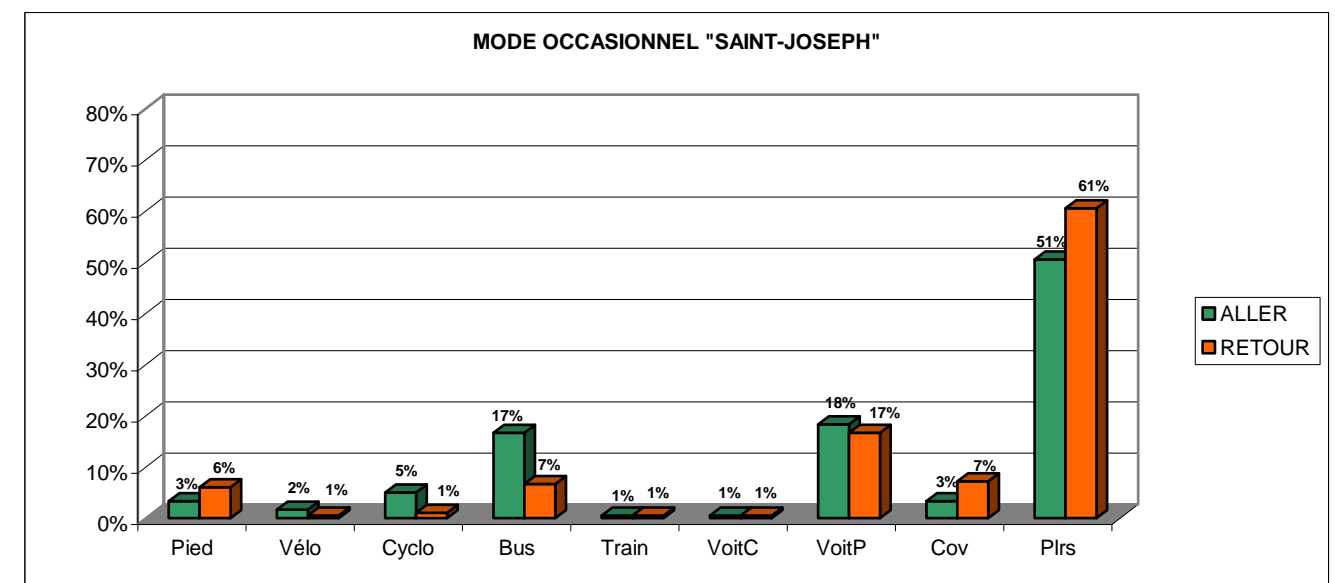
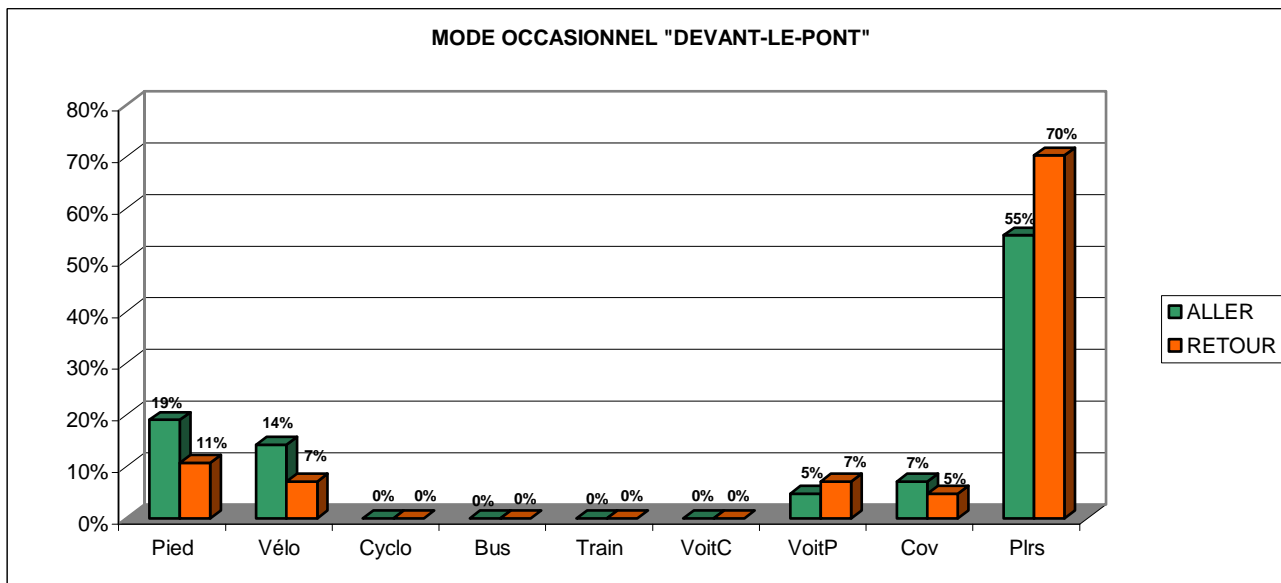
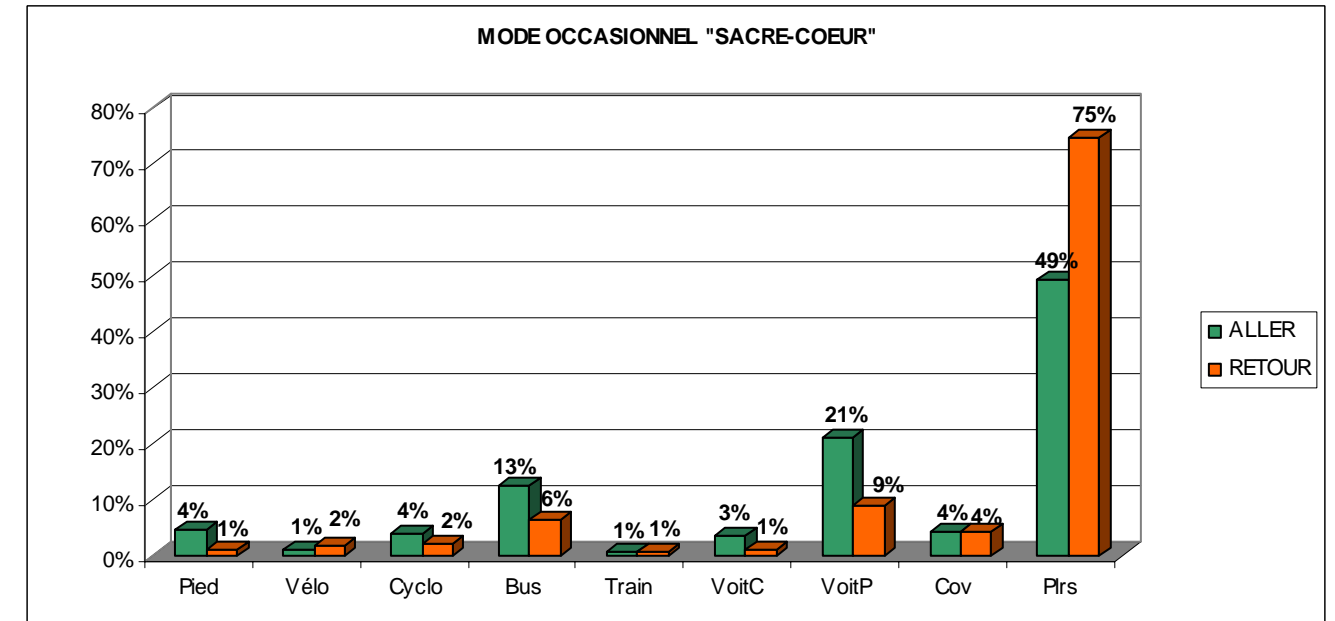
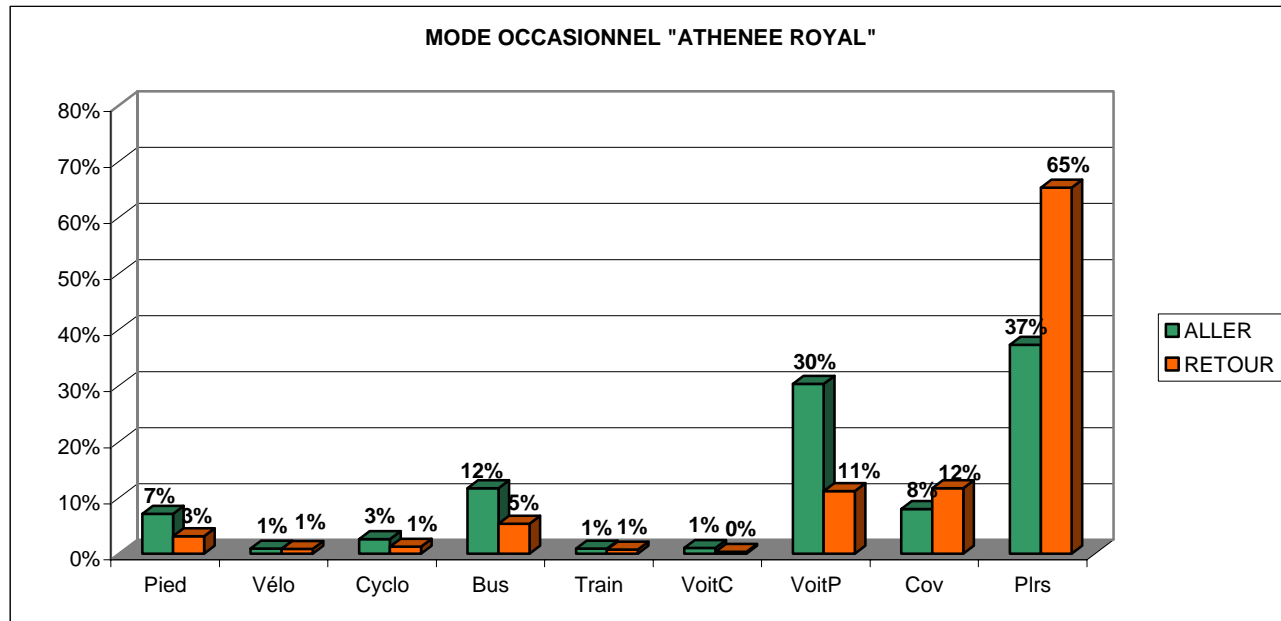
2.1. Le mode de transport principal utilisé par les élèves



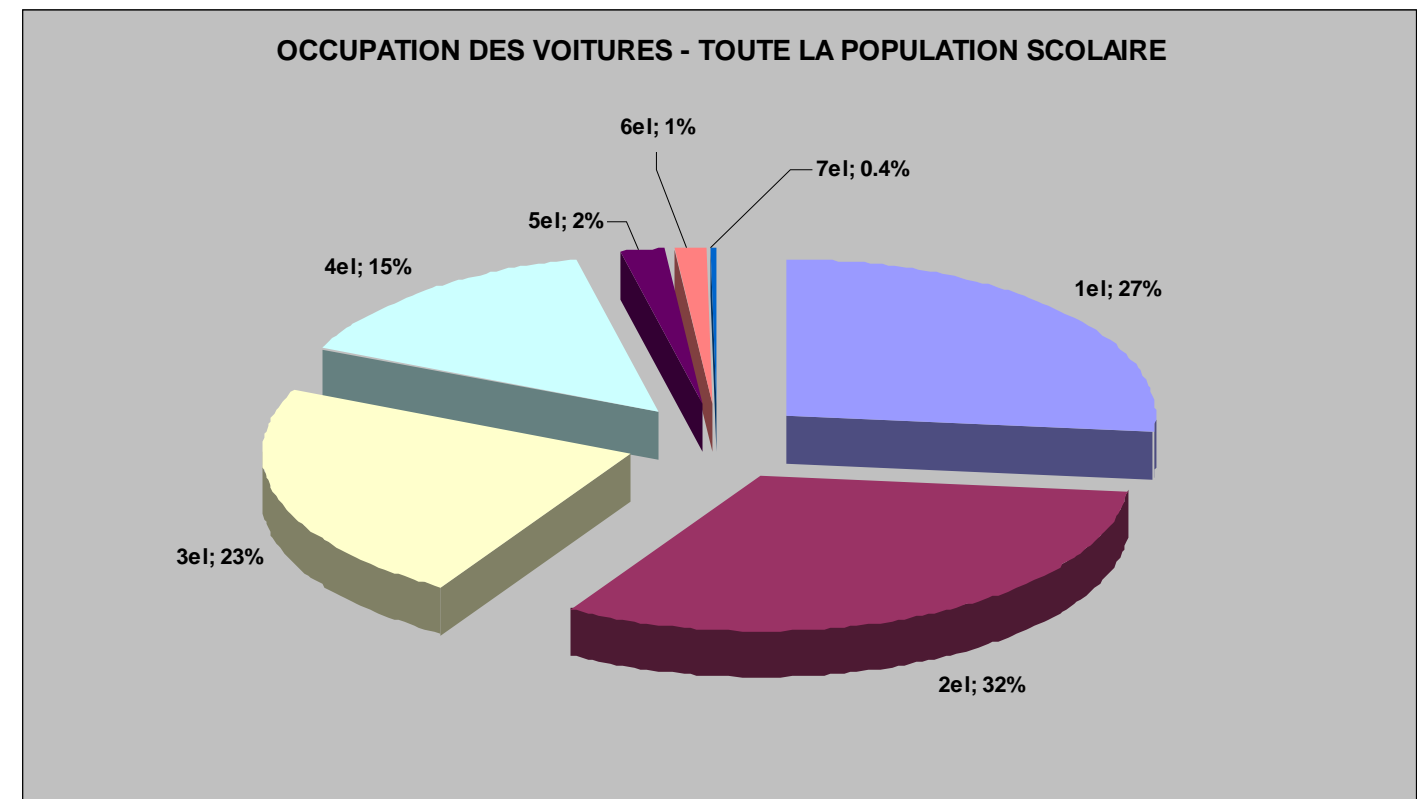
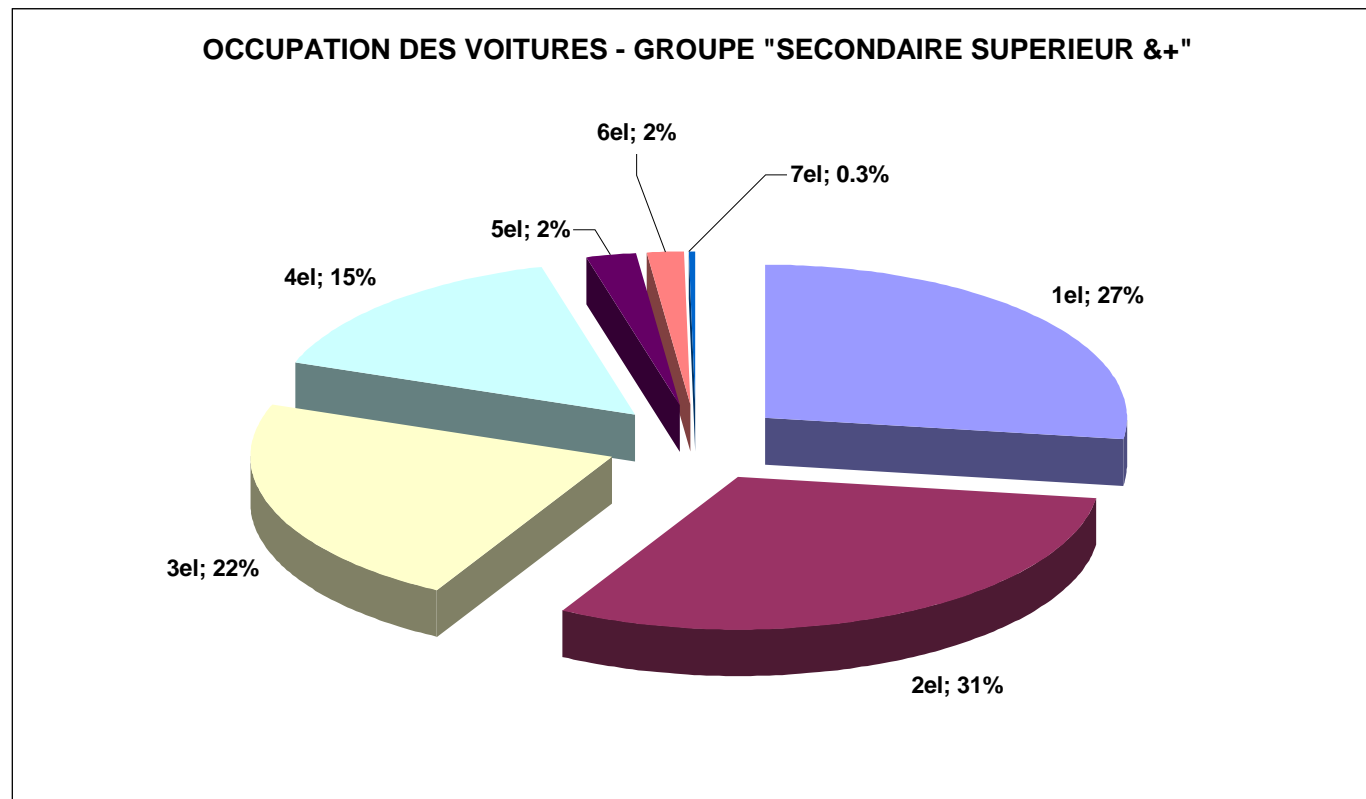
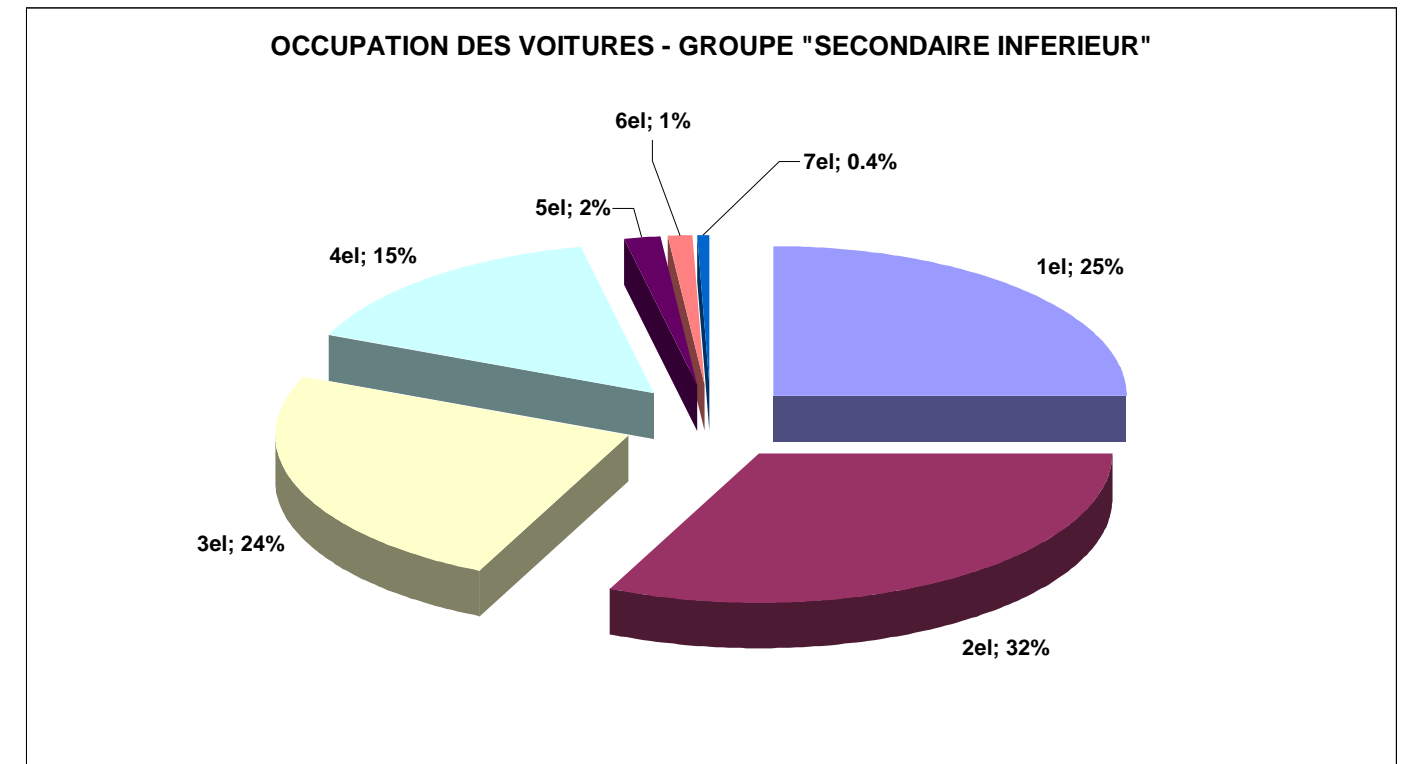
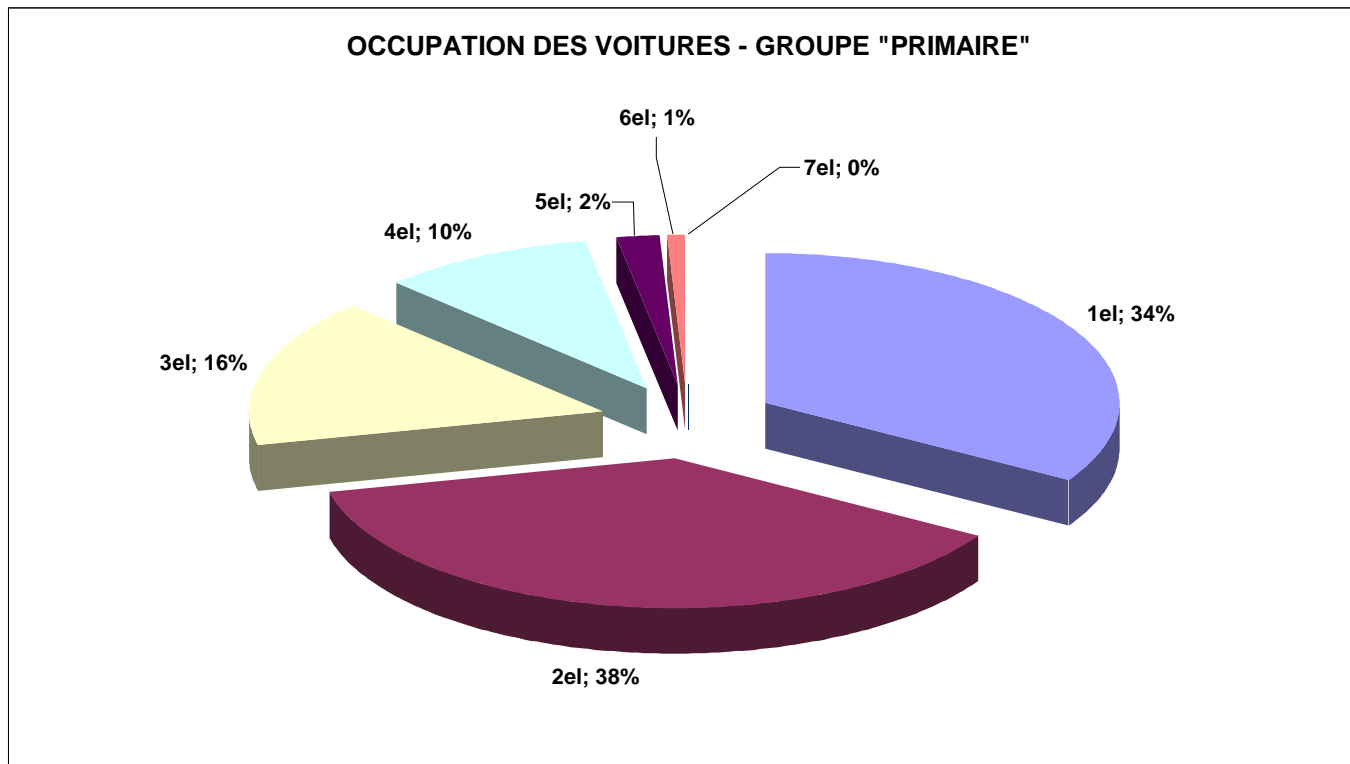


2.2. Le mode de transport occasionnel utilisé par les élèves

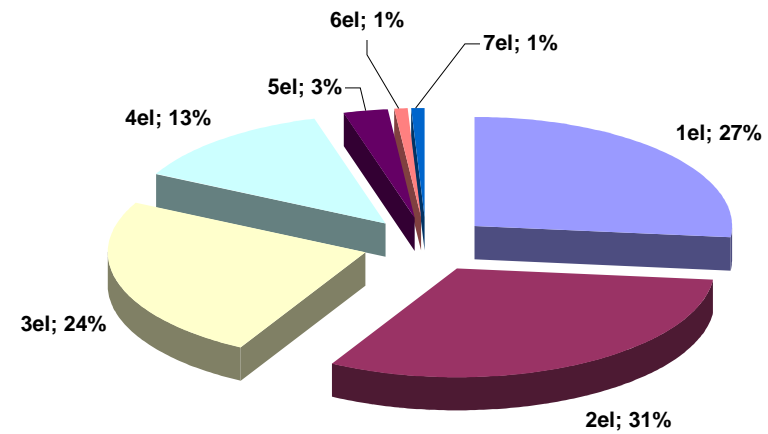




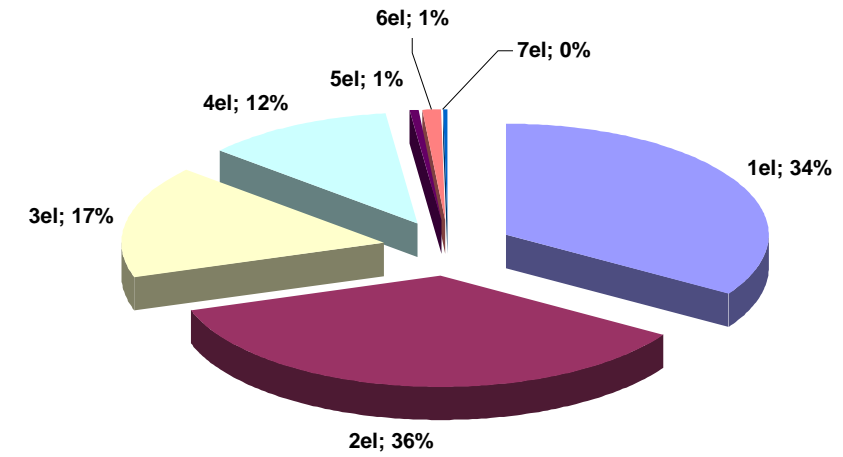
2.3. Occupation des voitures



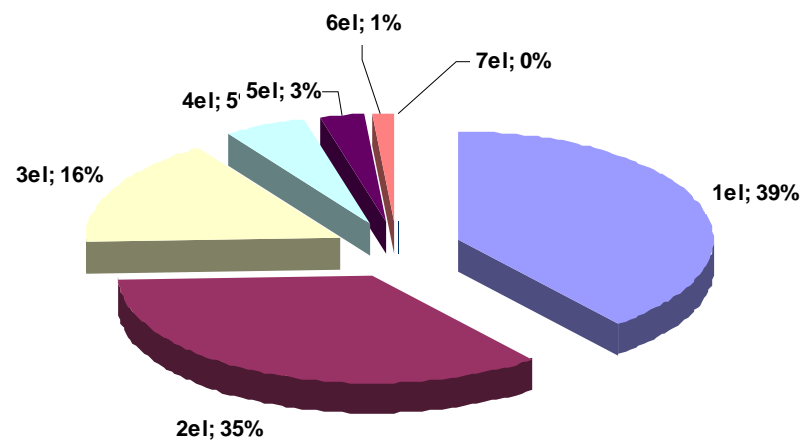
OCCUPATION DES VOITURES - ATHENEE ROYAL



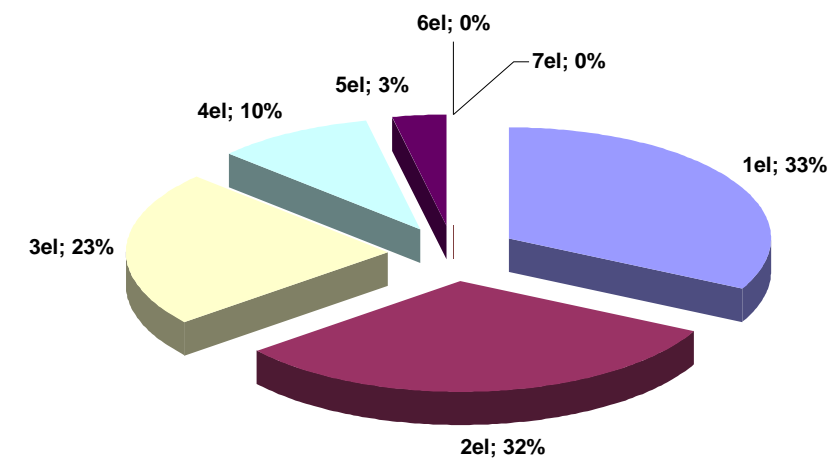
OCCUPATION DES VOITURES - SACRE-COEUR



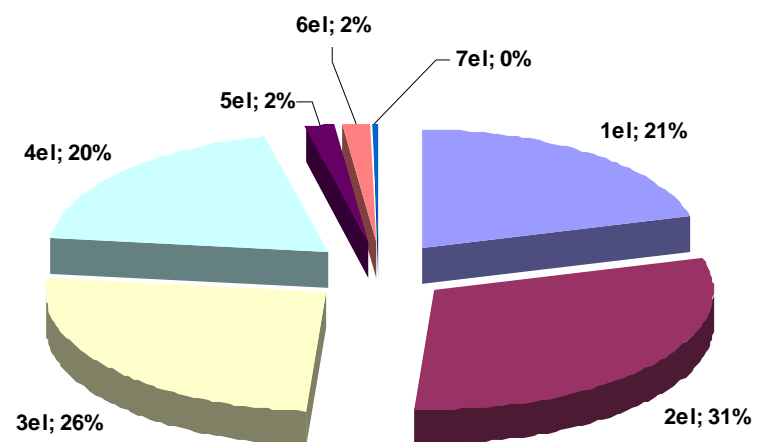
OCCUPATION DES VOITURES - COMMUNALE DEVANT-LE-PONT



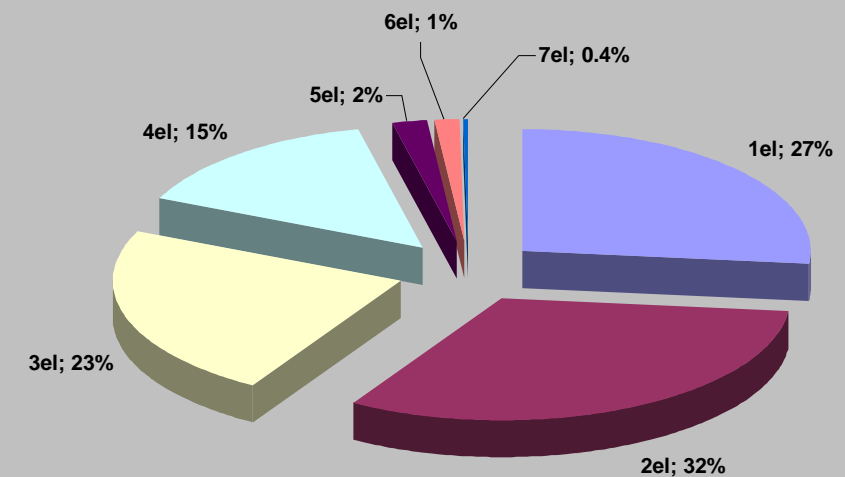
OCCUPATION DES VOITURES - SAINT-JOSEPH



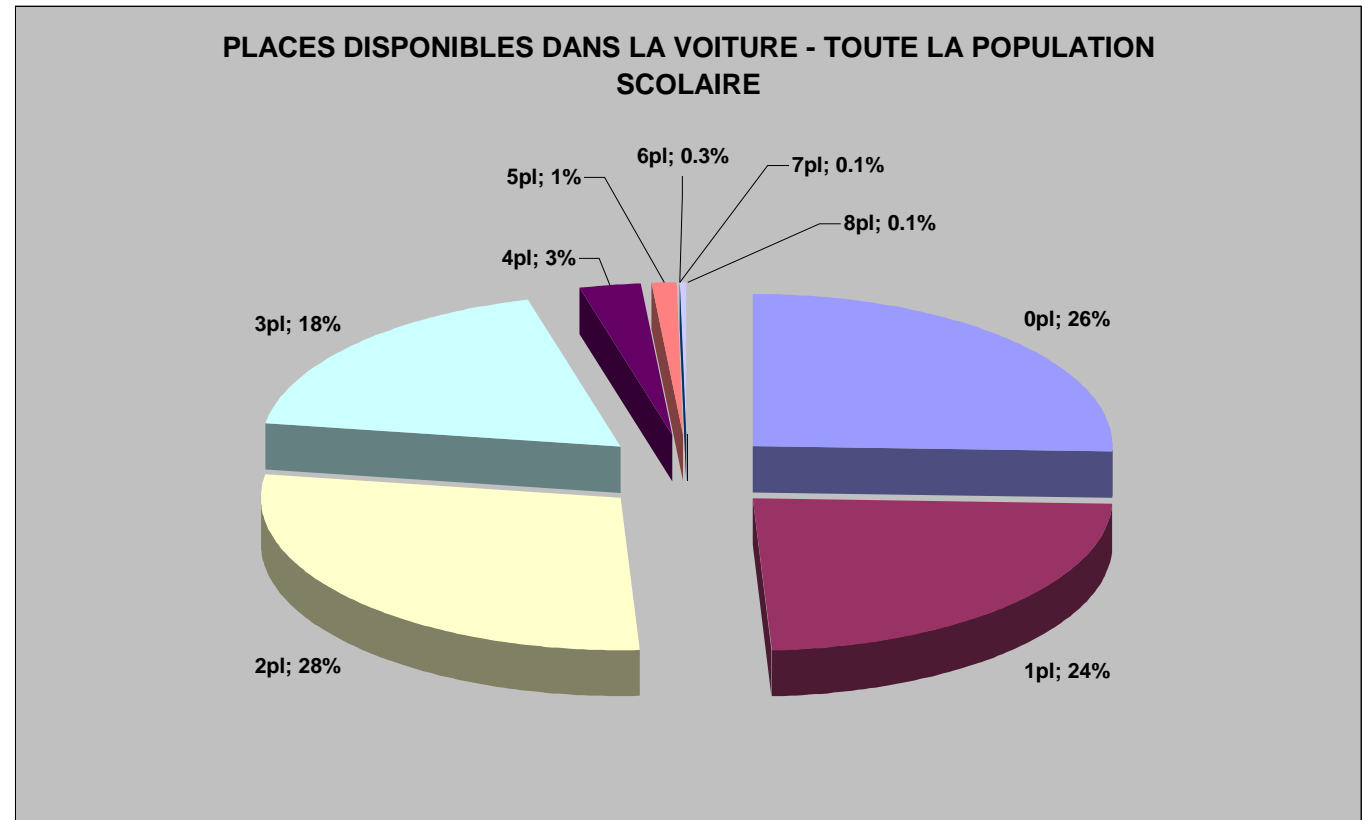
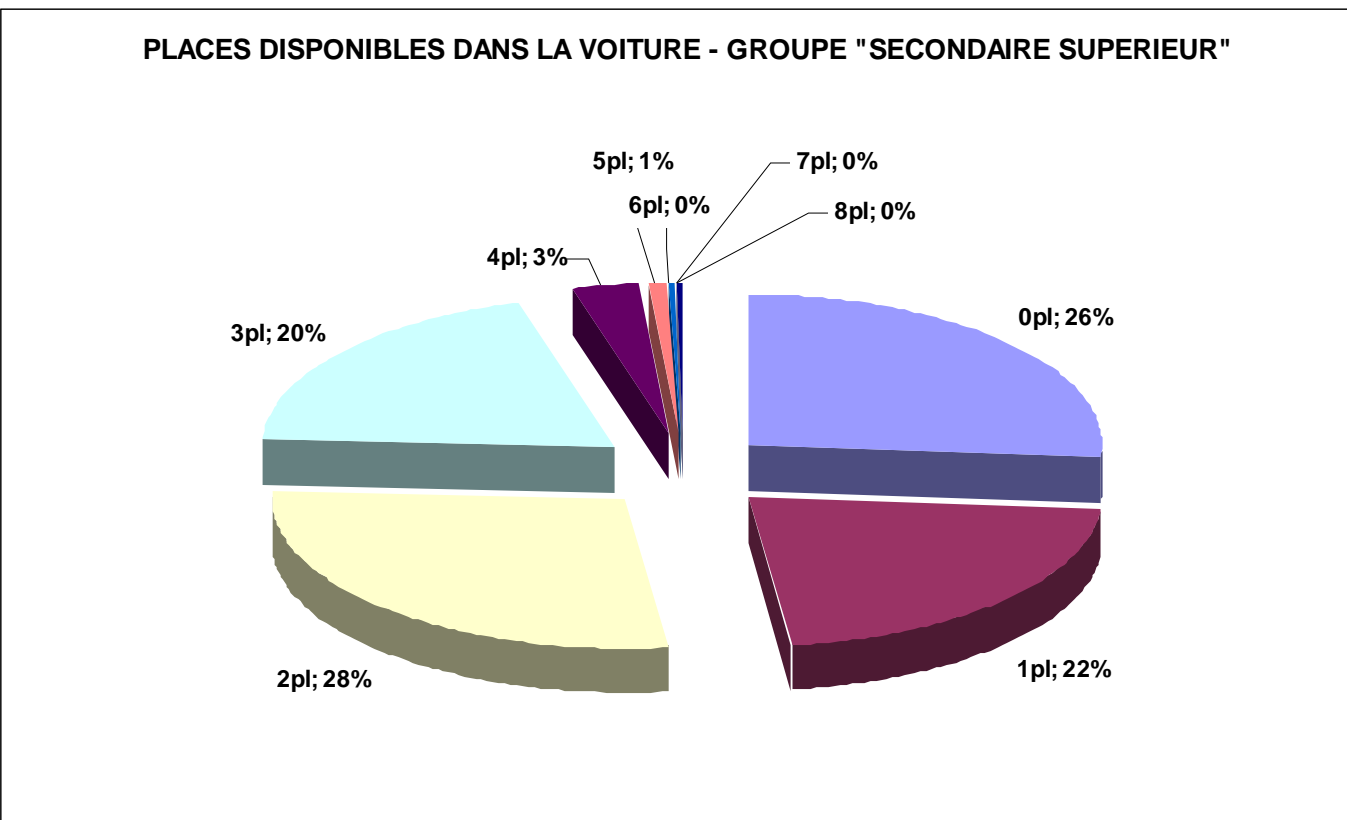
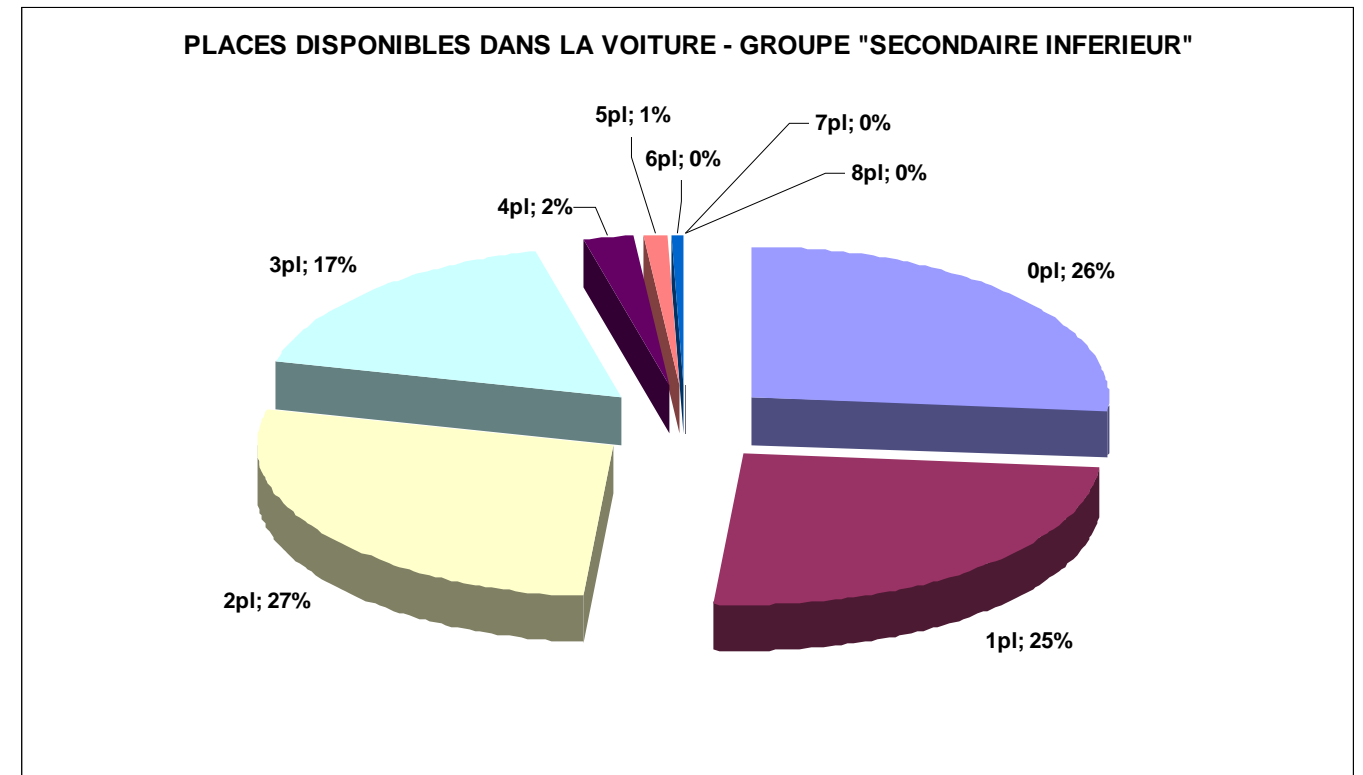
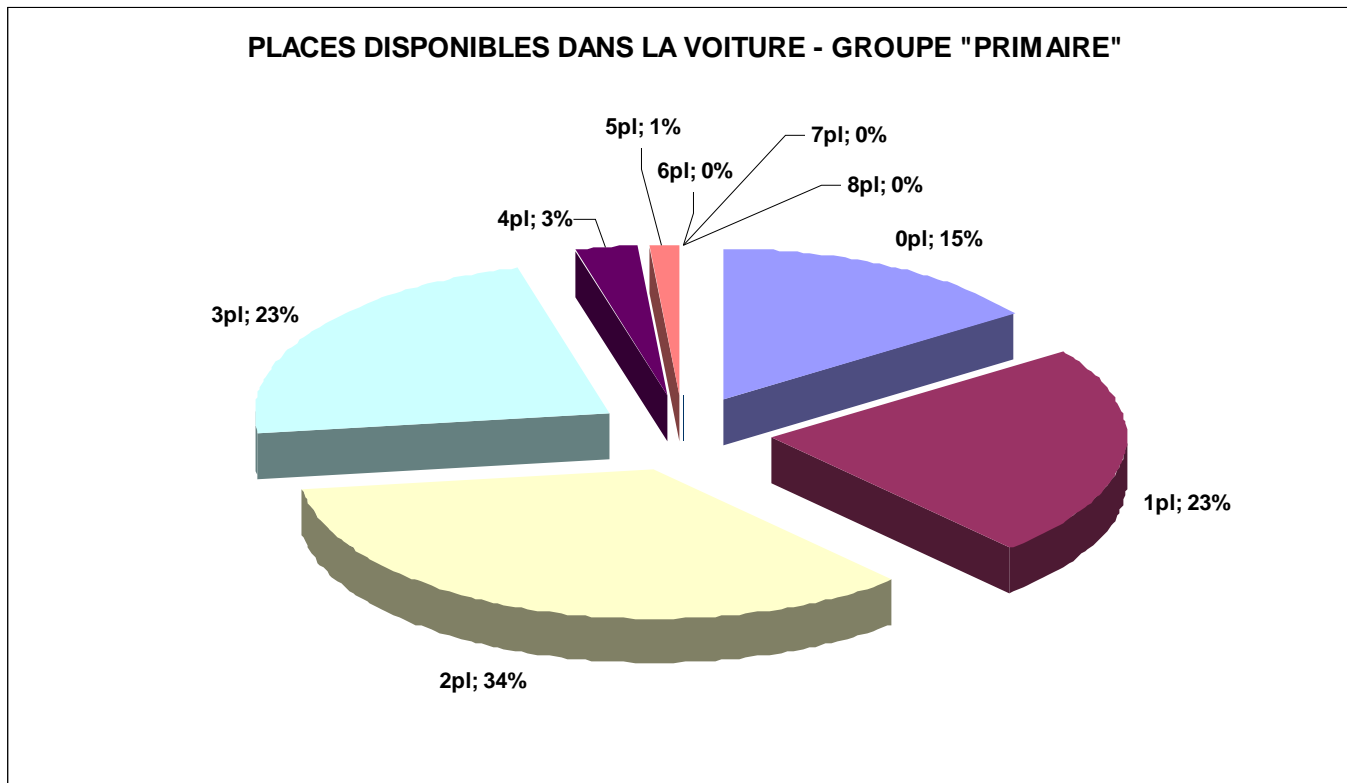
OCCUPATION DES VOITURES - SAINT-HADELIN



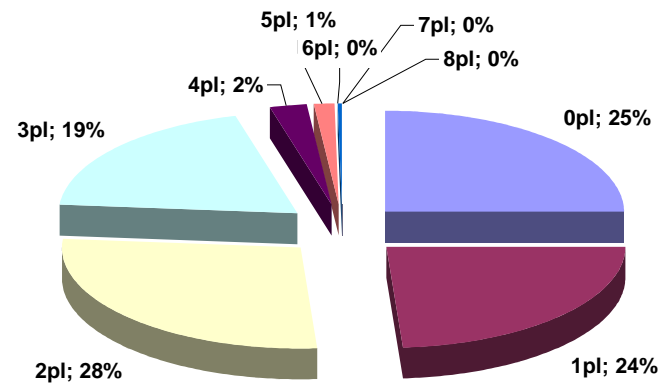
OCCUPATION DES VOITURES - TOUTE LA POPULATION SCOLAIRE



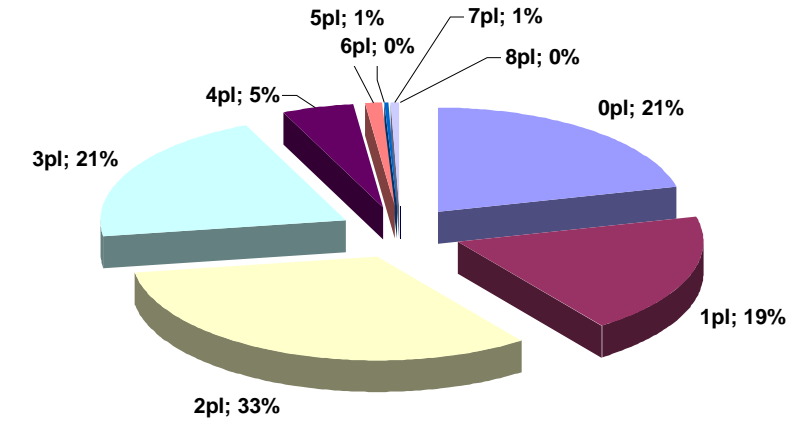
2.4 Nombre de places libres dans les voitures (pour ceux qui viennent en voiture des parents)



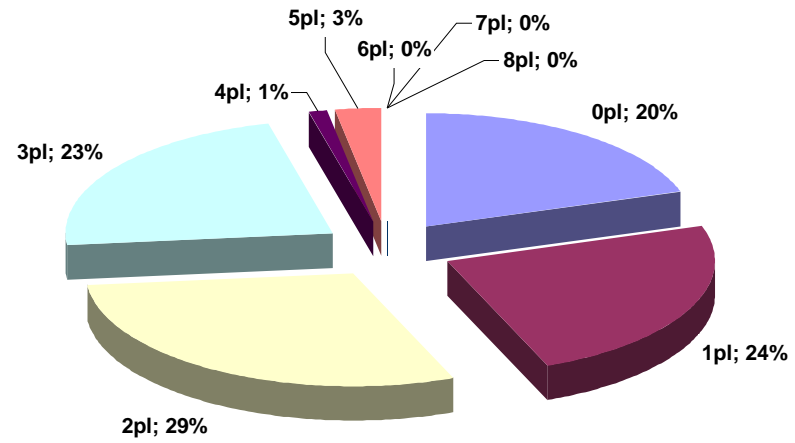
PLACES DISPONIBLES DANS LA VOITURE - ATHENEE ROYAL



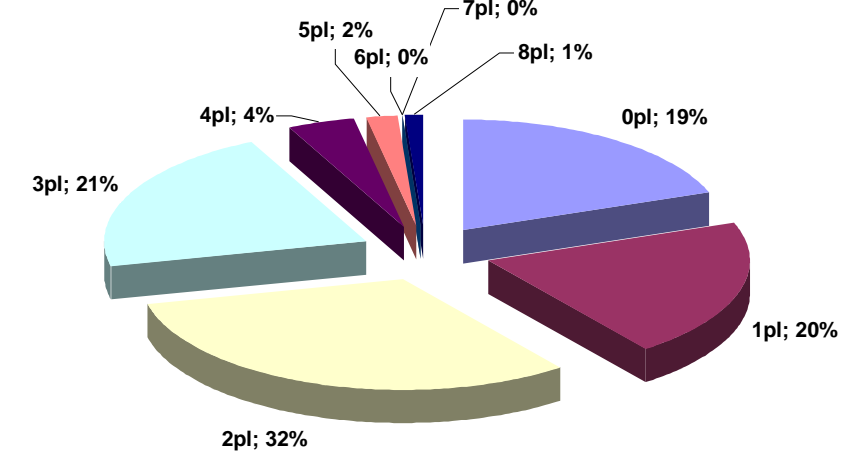
PLACES DISPONIBLES DANS LA VOITURE - SACRE-COEUR



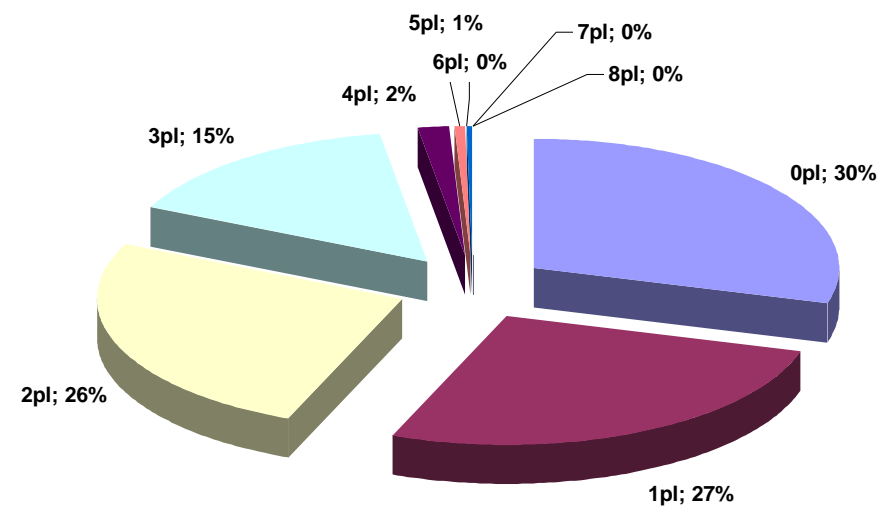
PLACES DISPONIBLES DANS LA VOITURE - COMMUNALE DEVANT-LE-PONT



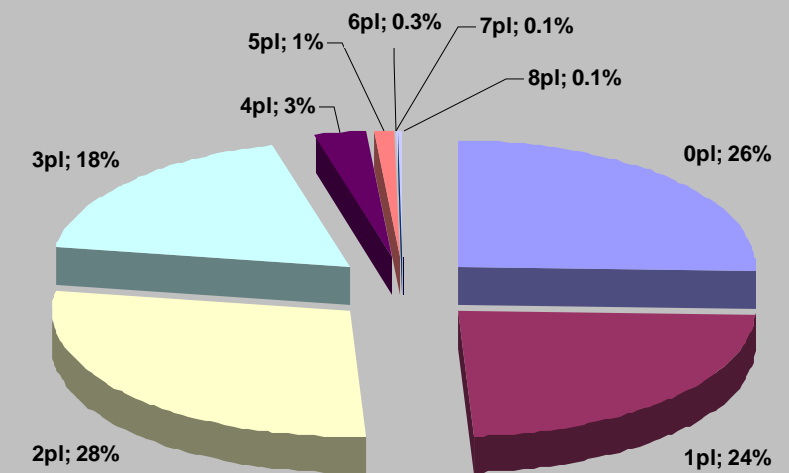
PLACES DISPONIBLES DANS LA VOITURE - SAINT-JOSEPH



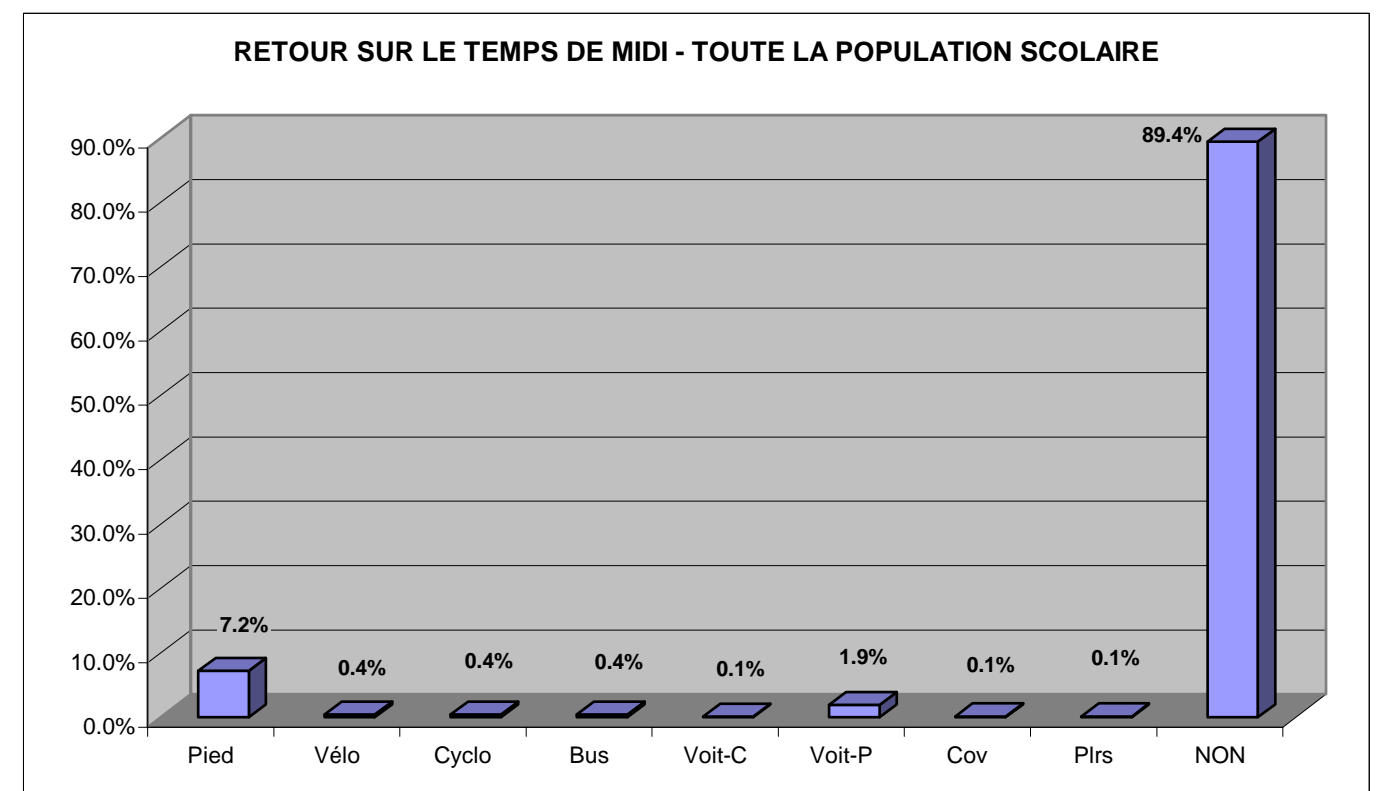
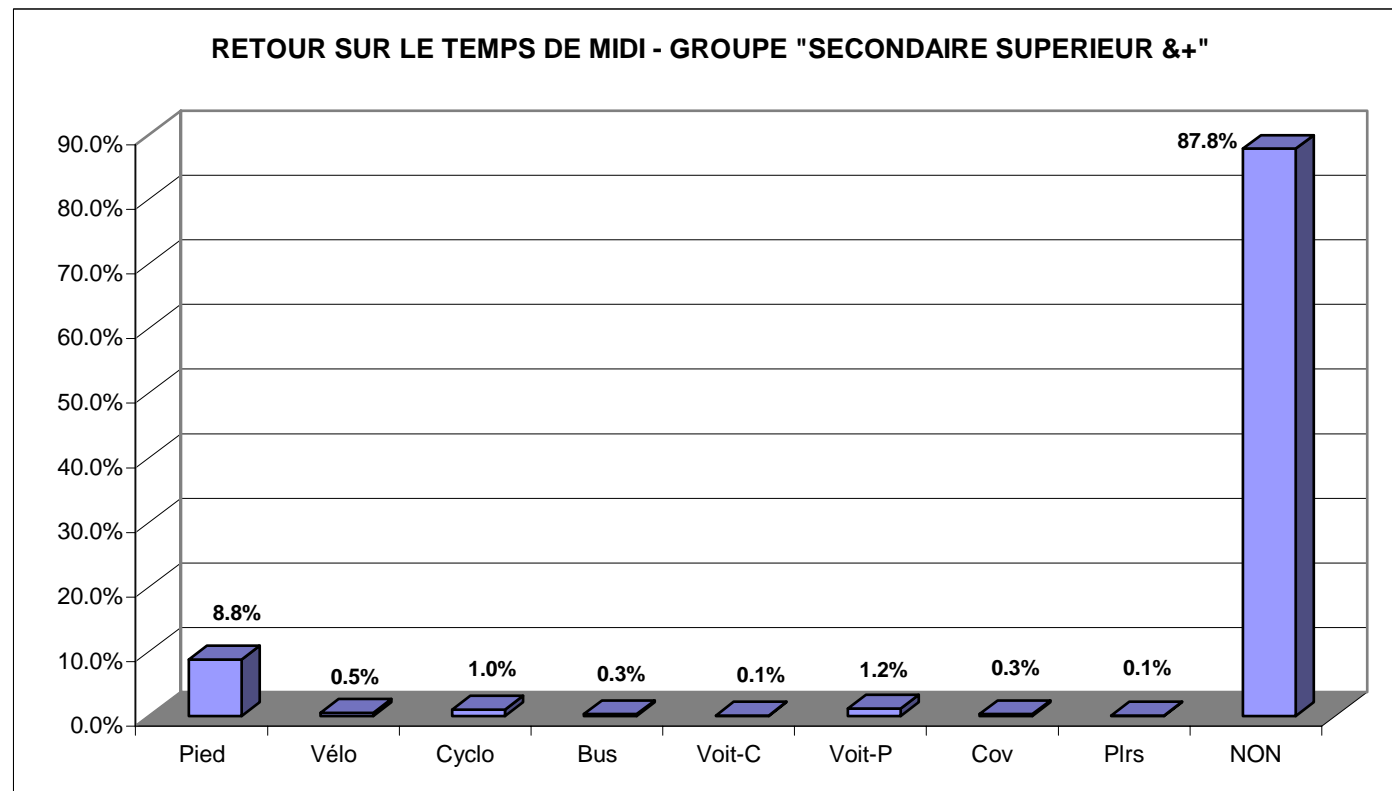
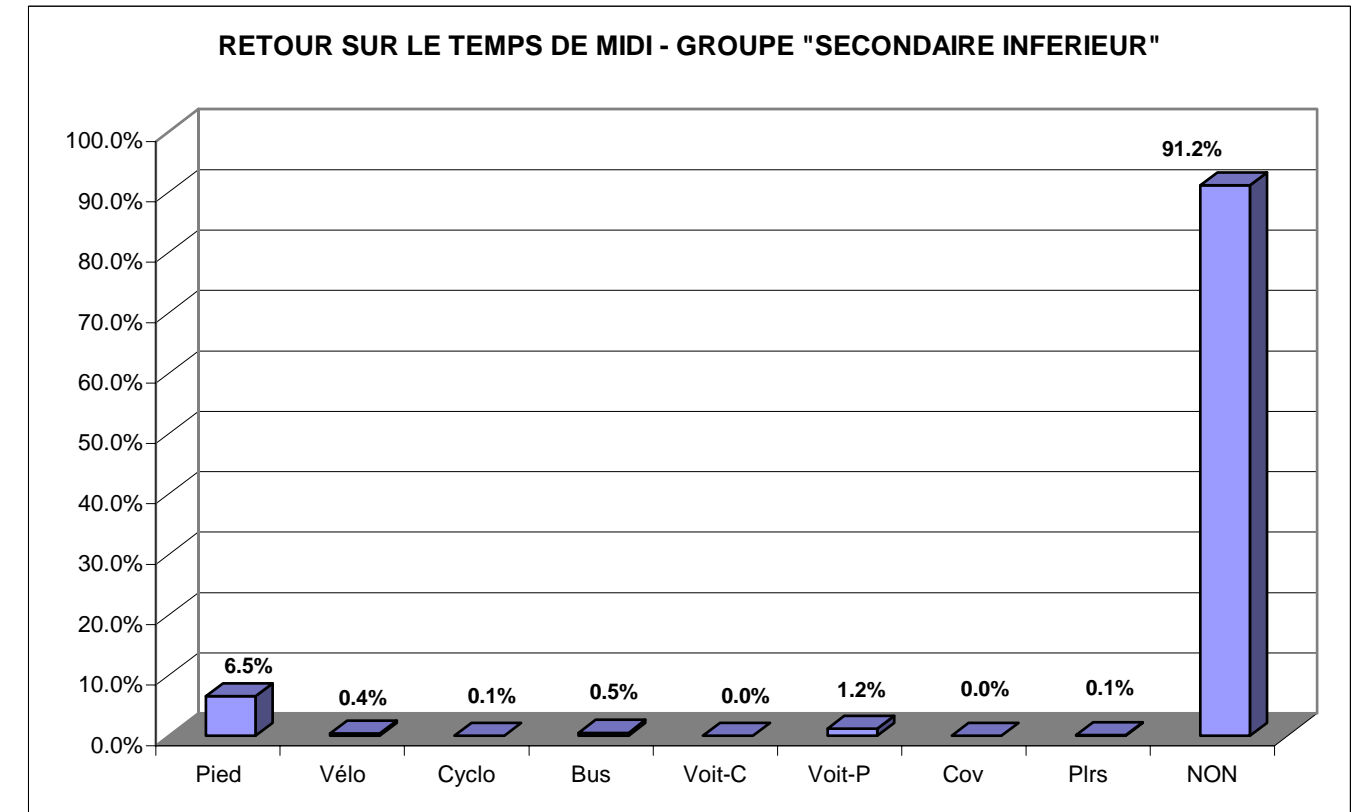
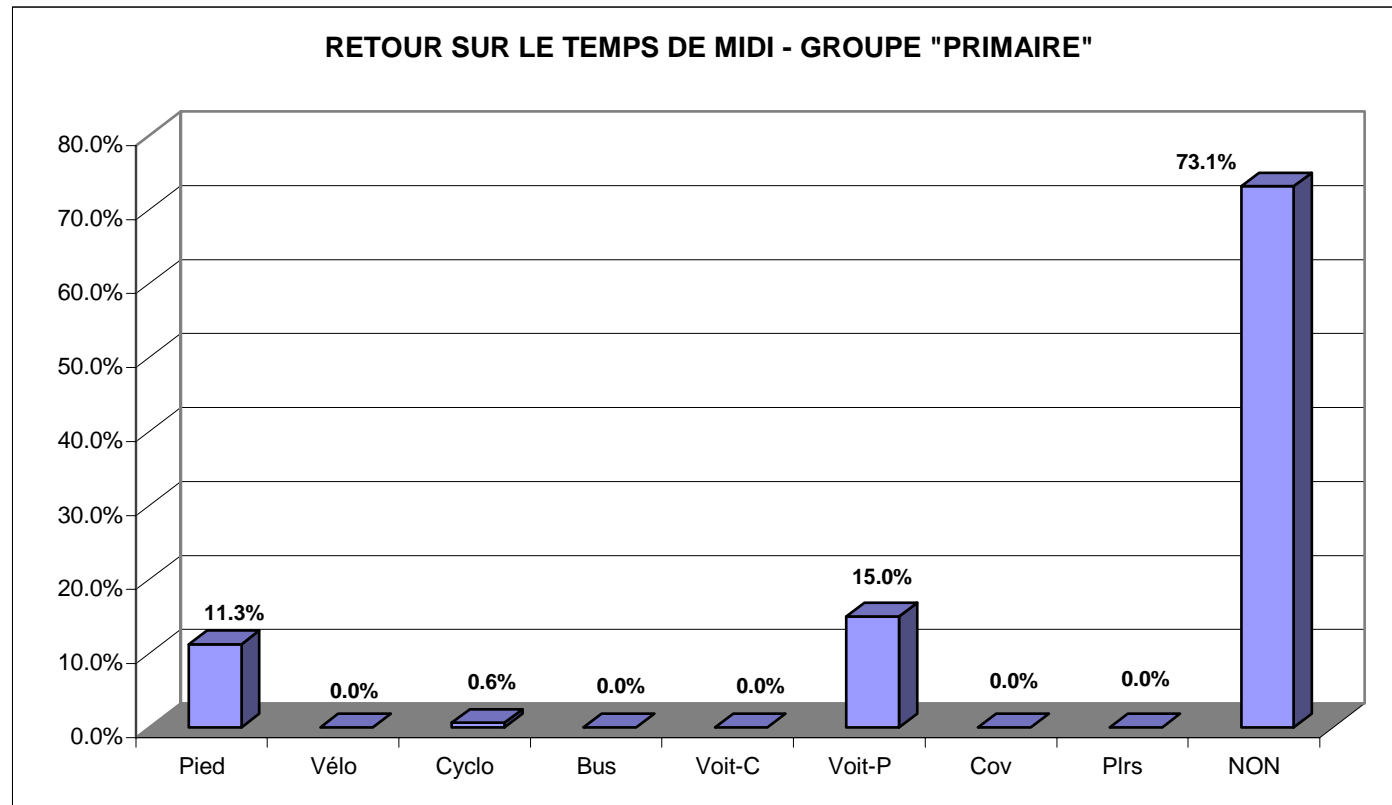
PLACES DISPONIBLES DANS LA VOITURE - SAINT-HADELIN

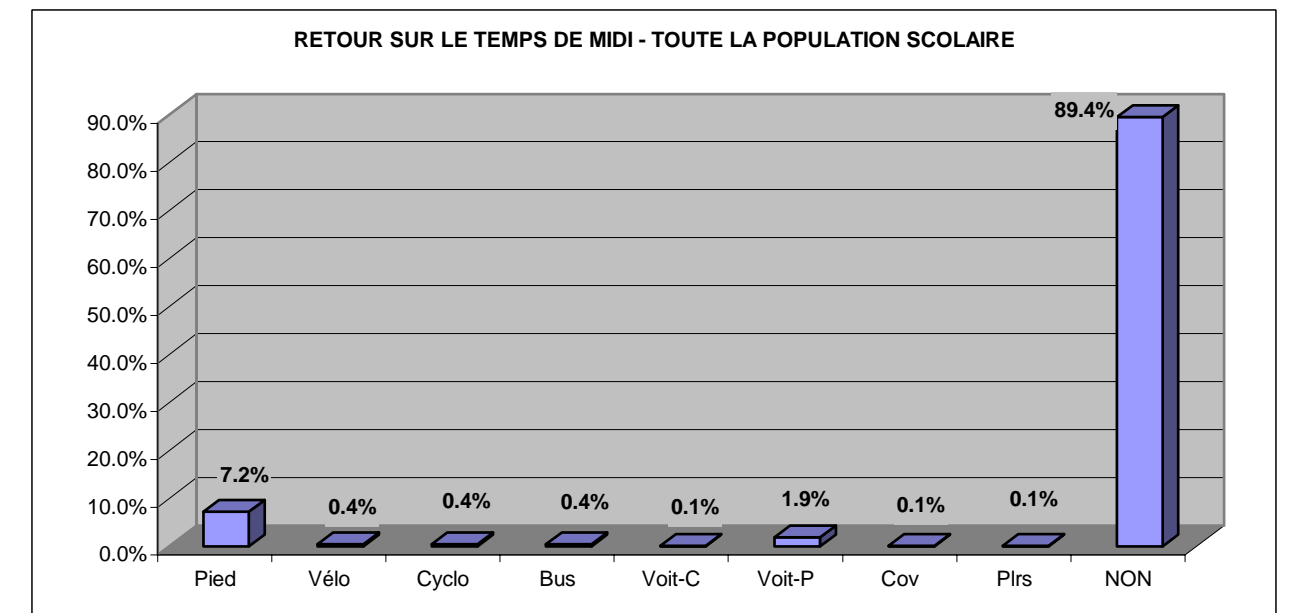
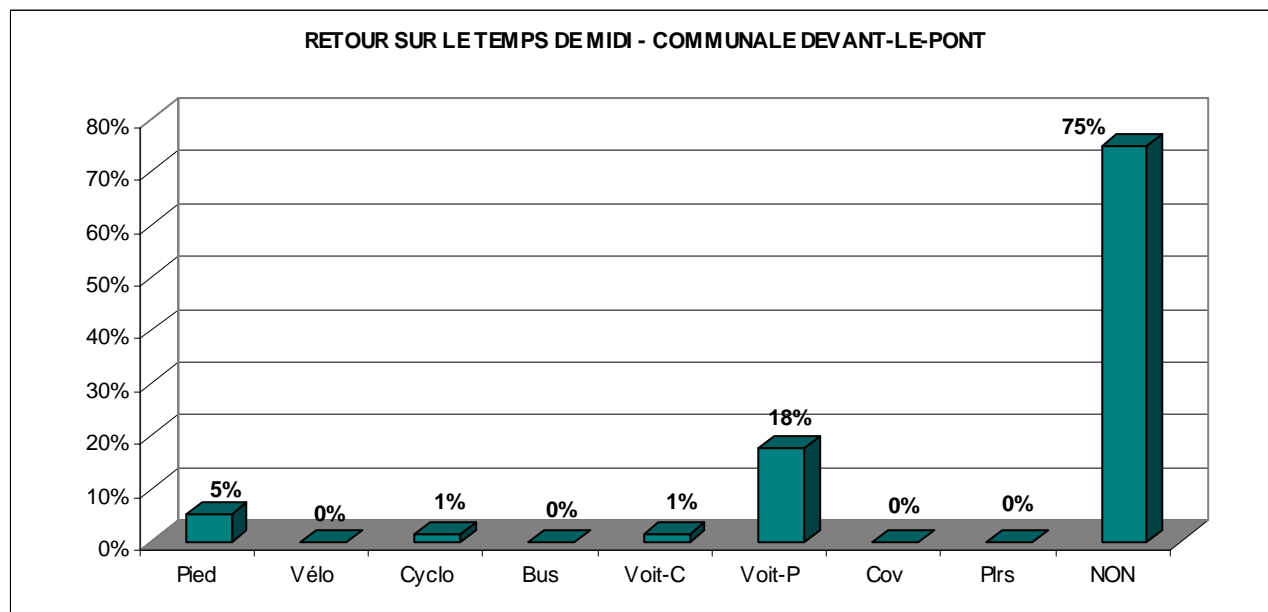
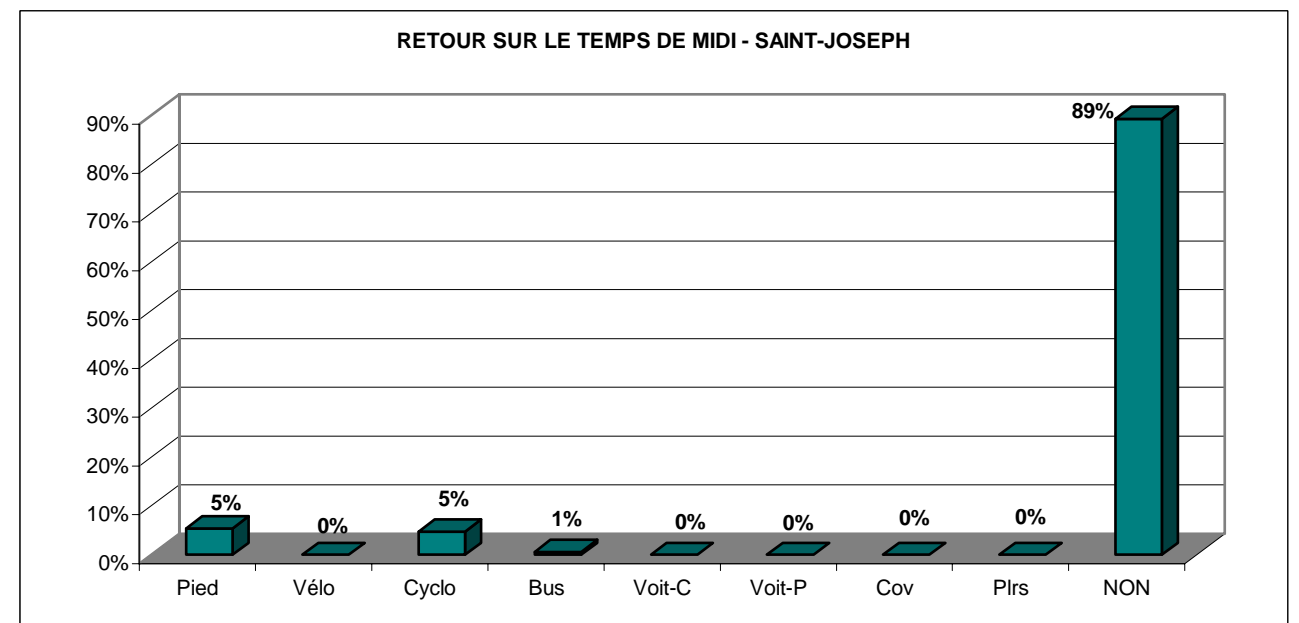
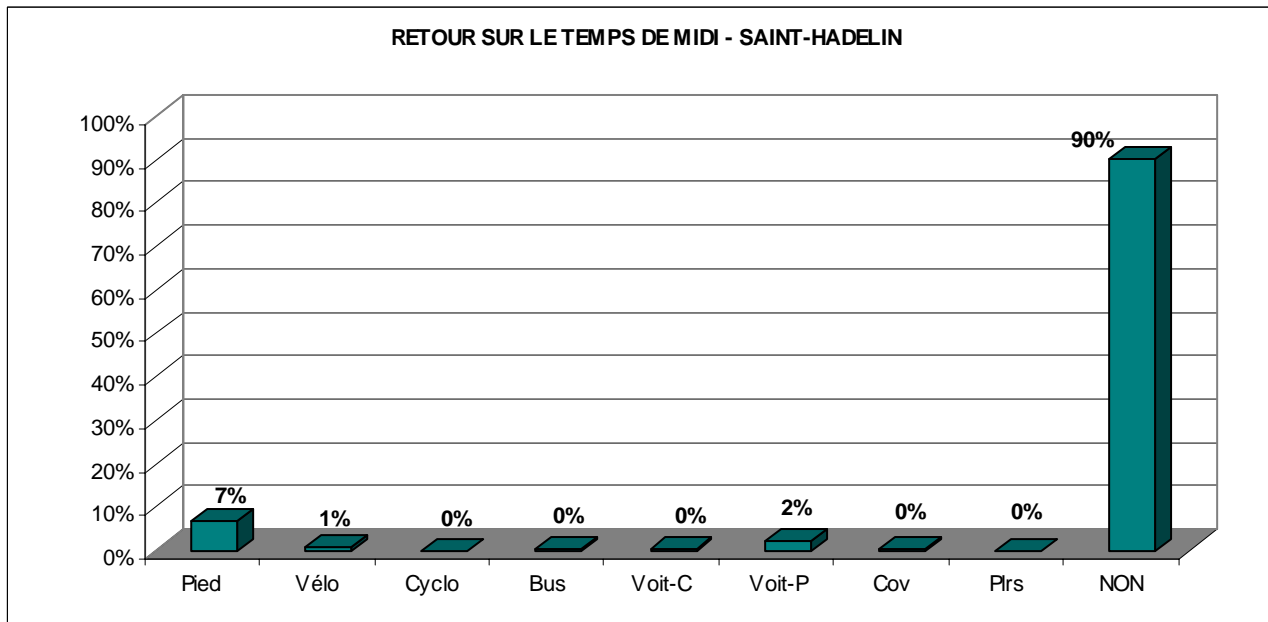
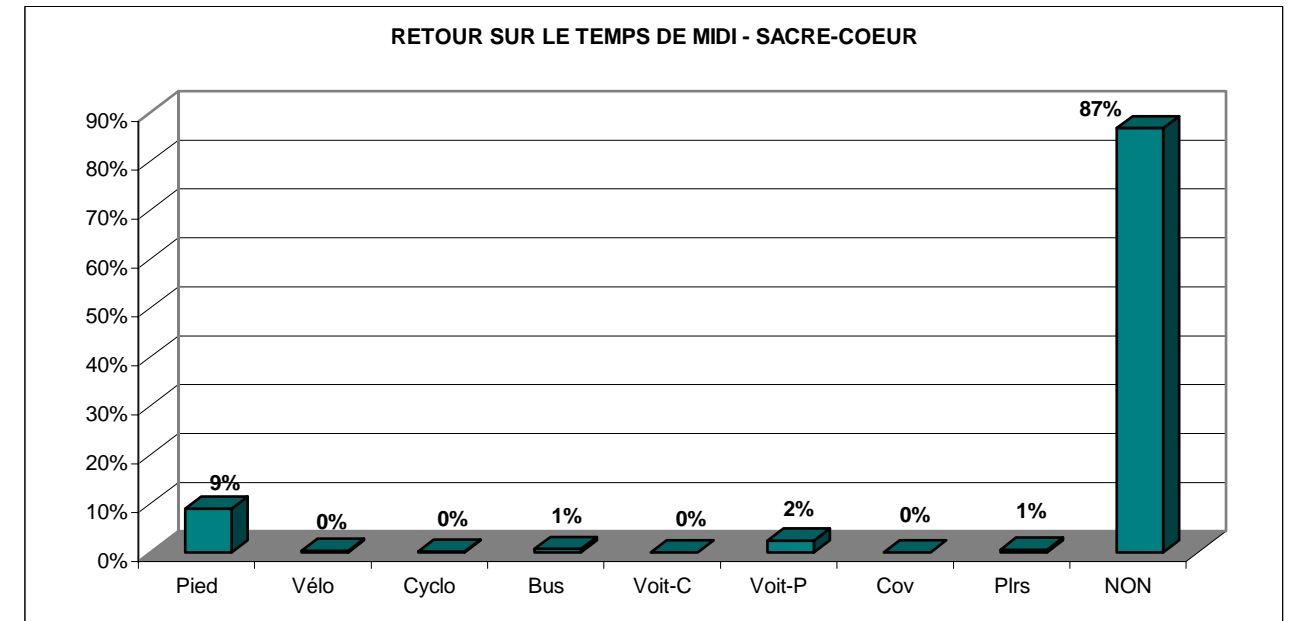
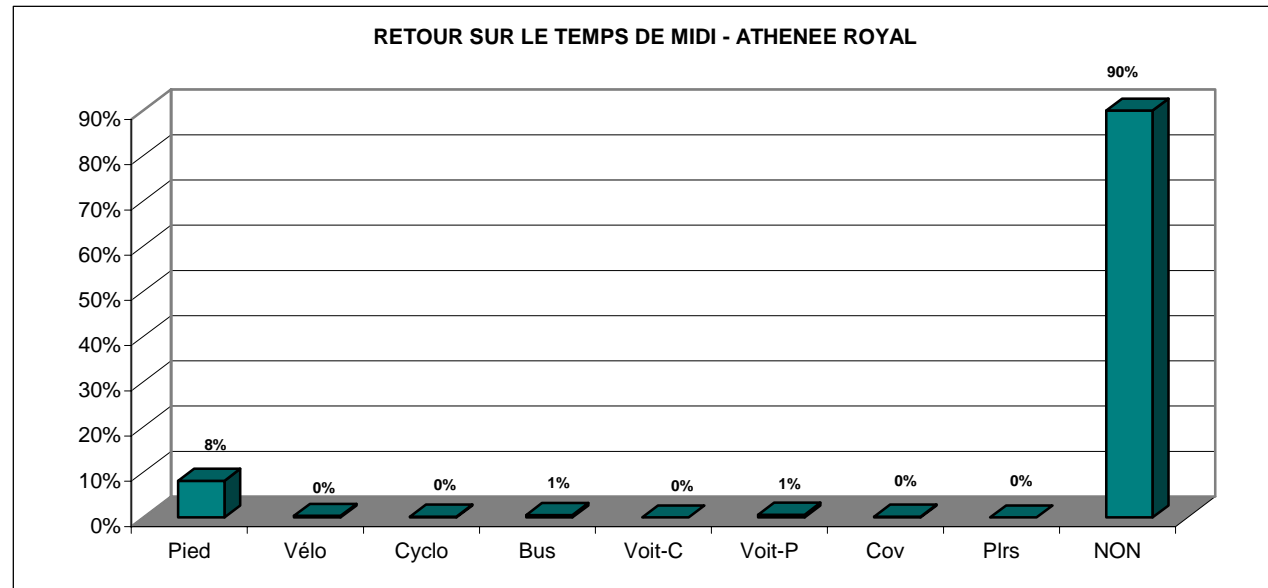


PLACES DISPONIBLES DANS LA VOITURE - TOUTE LA POPULATION SCOLAIRE

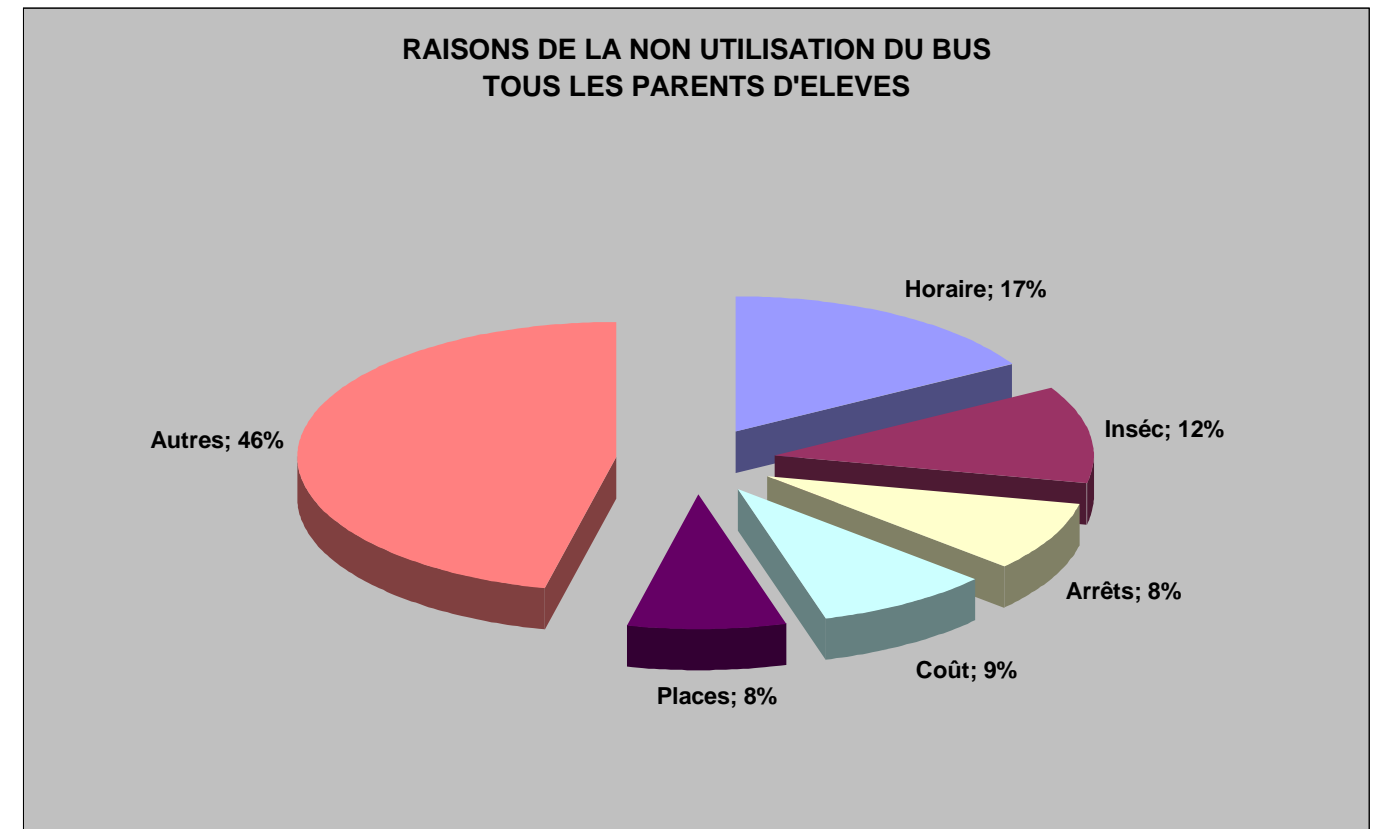
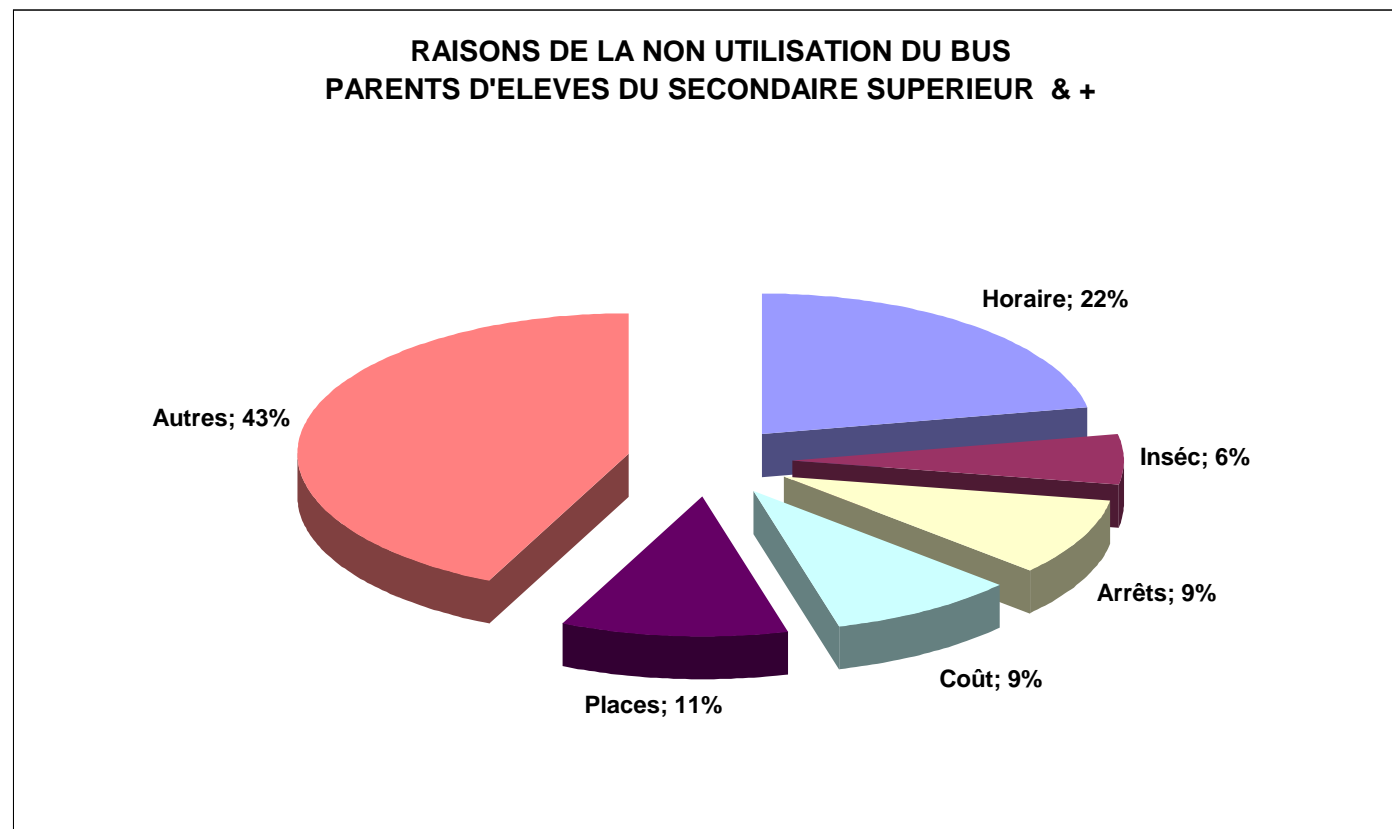
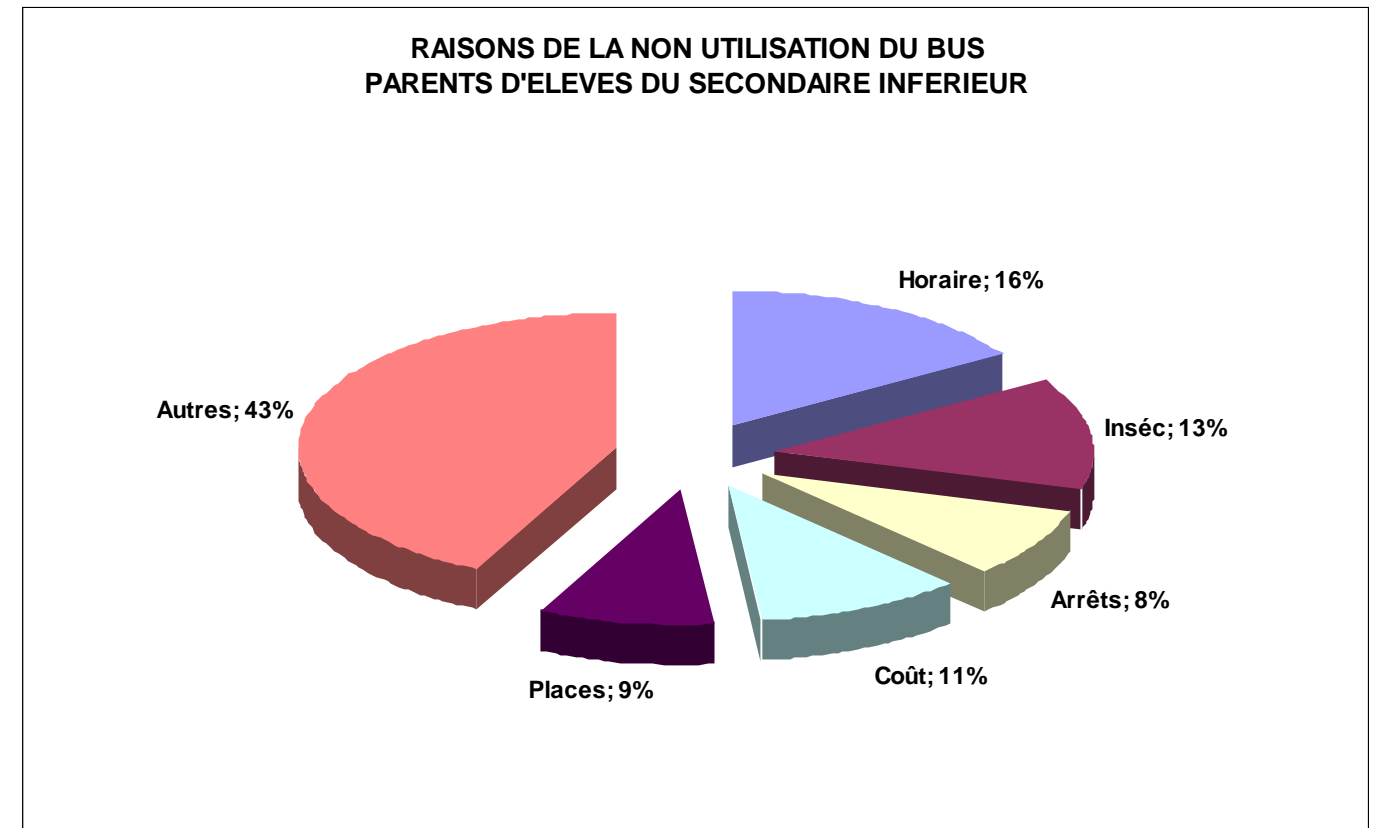
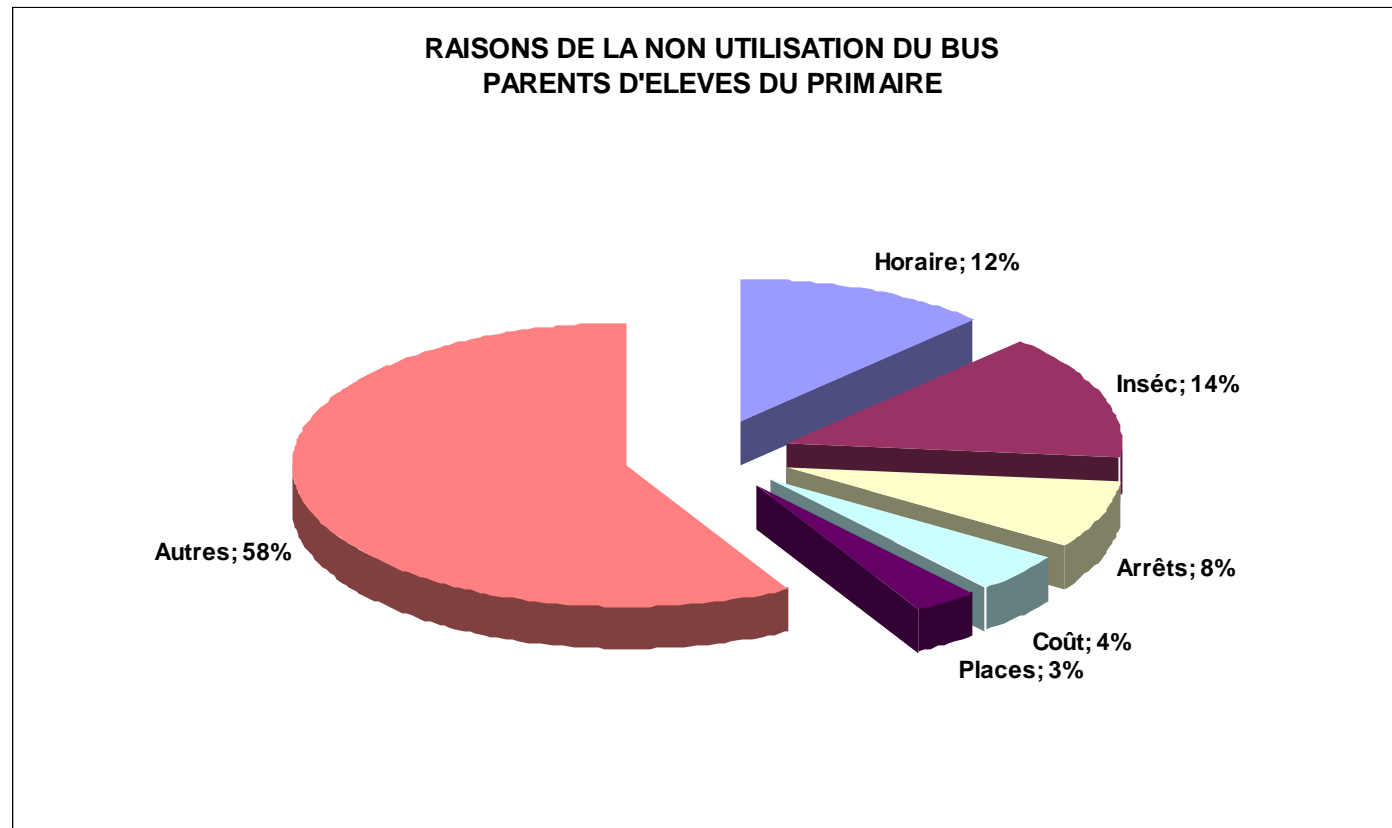


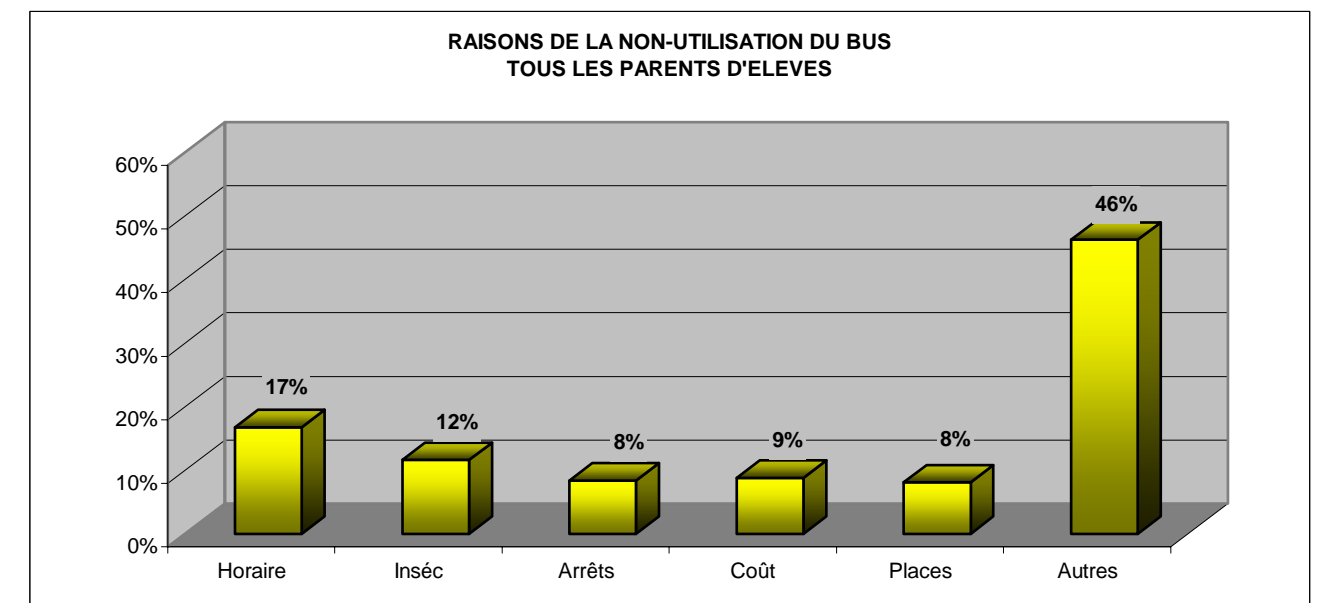
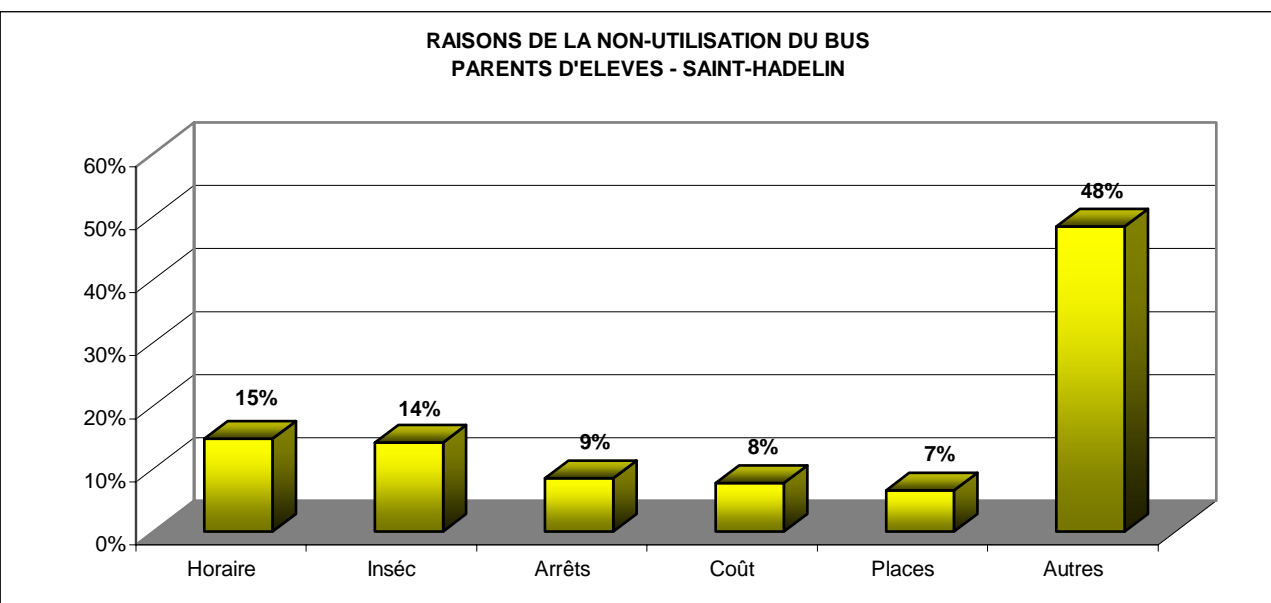
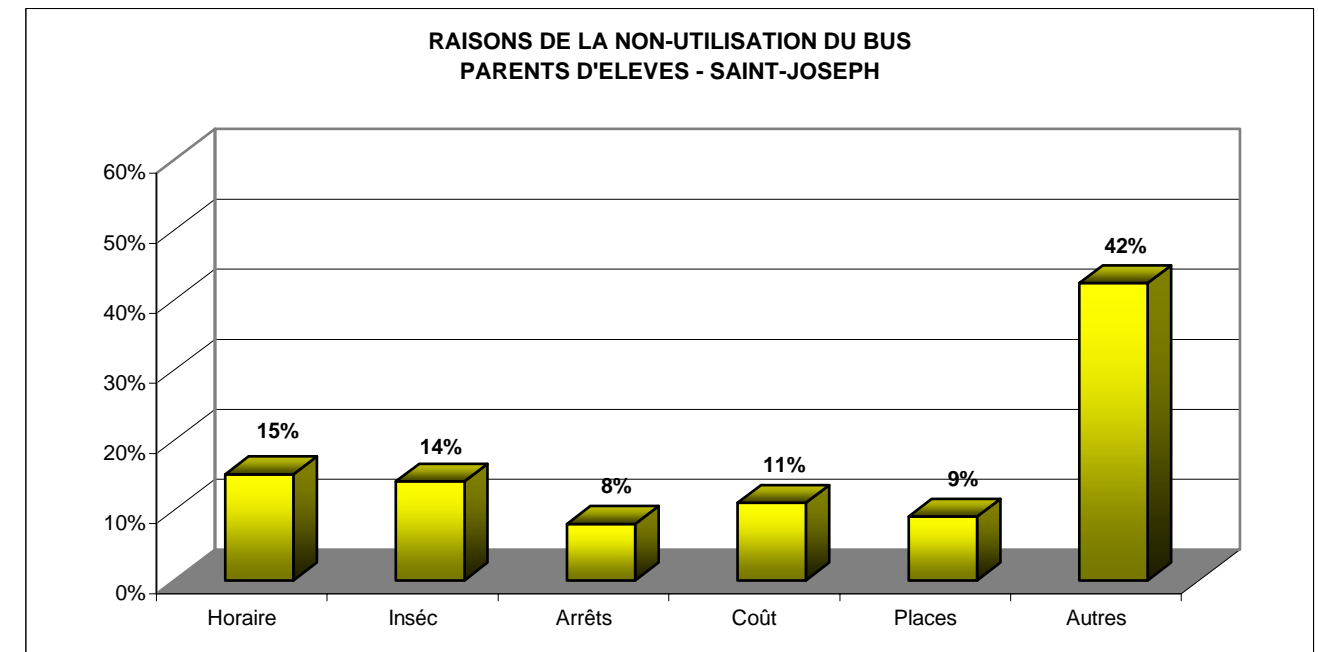
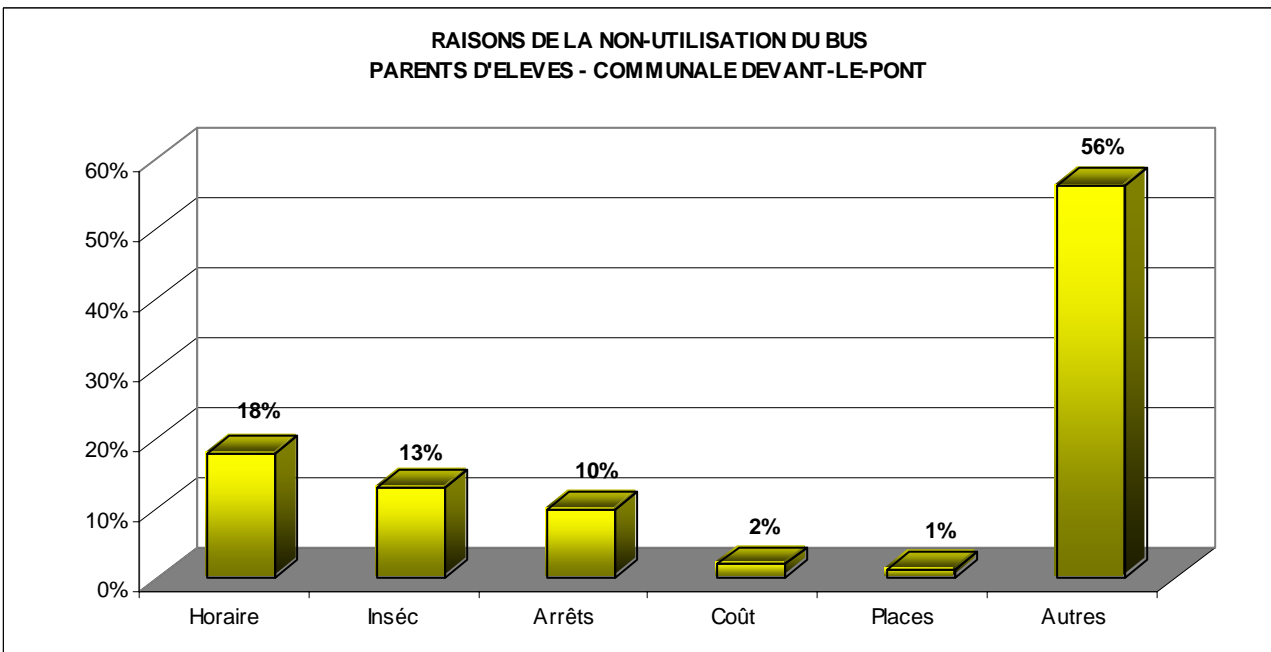
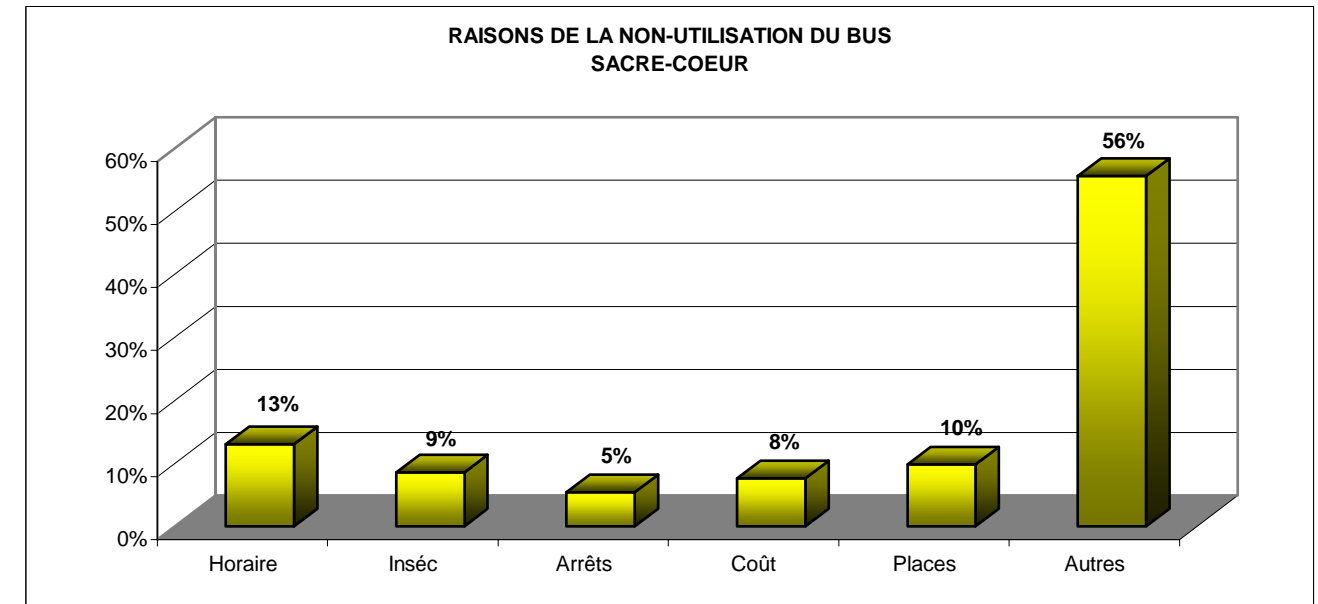
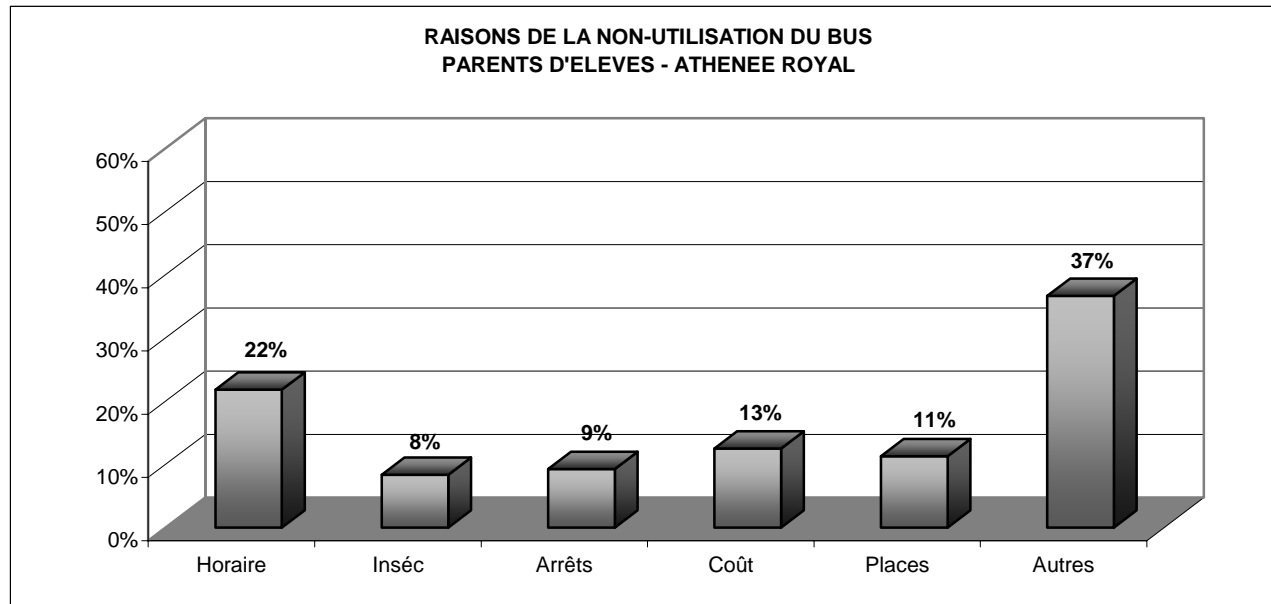
2.5. Retour au domicile sur le temps de midi et mode de transport utilisé



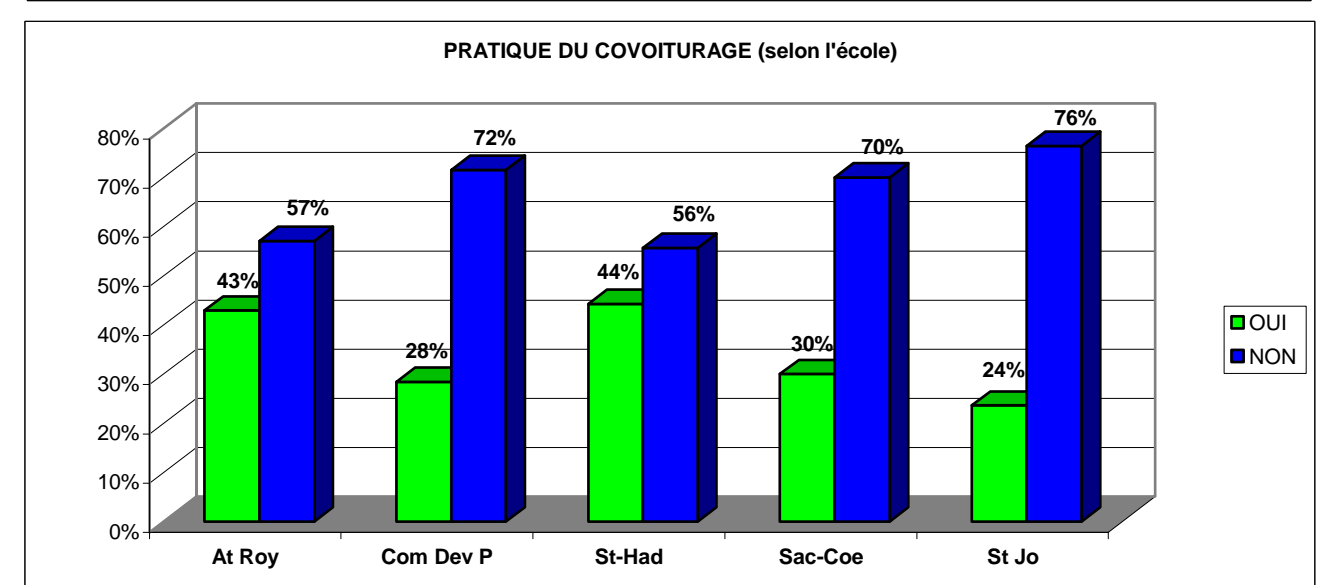
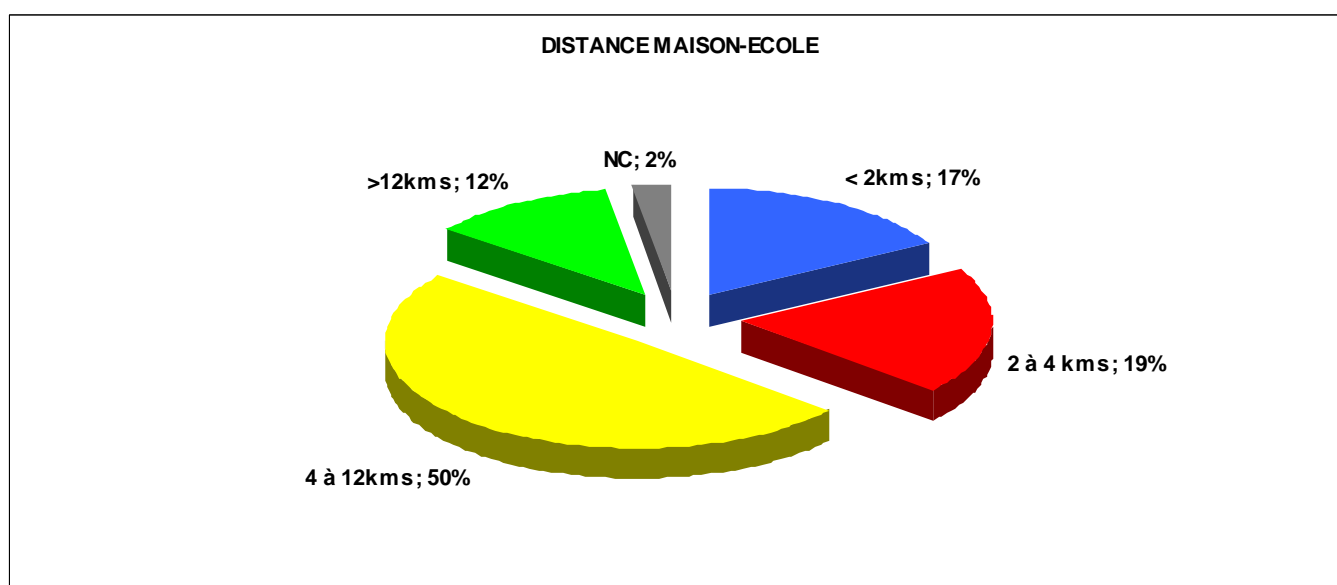
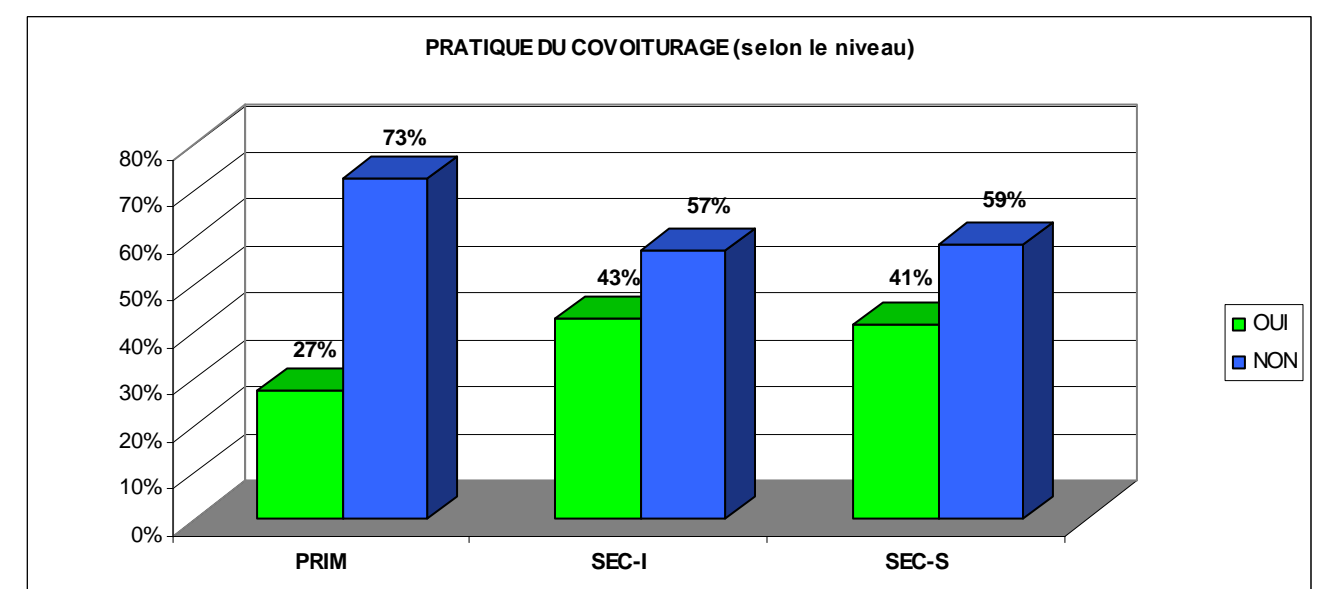
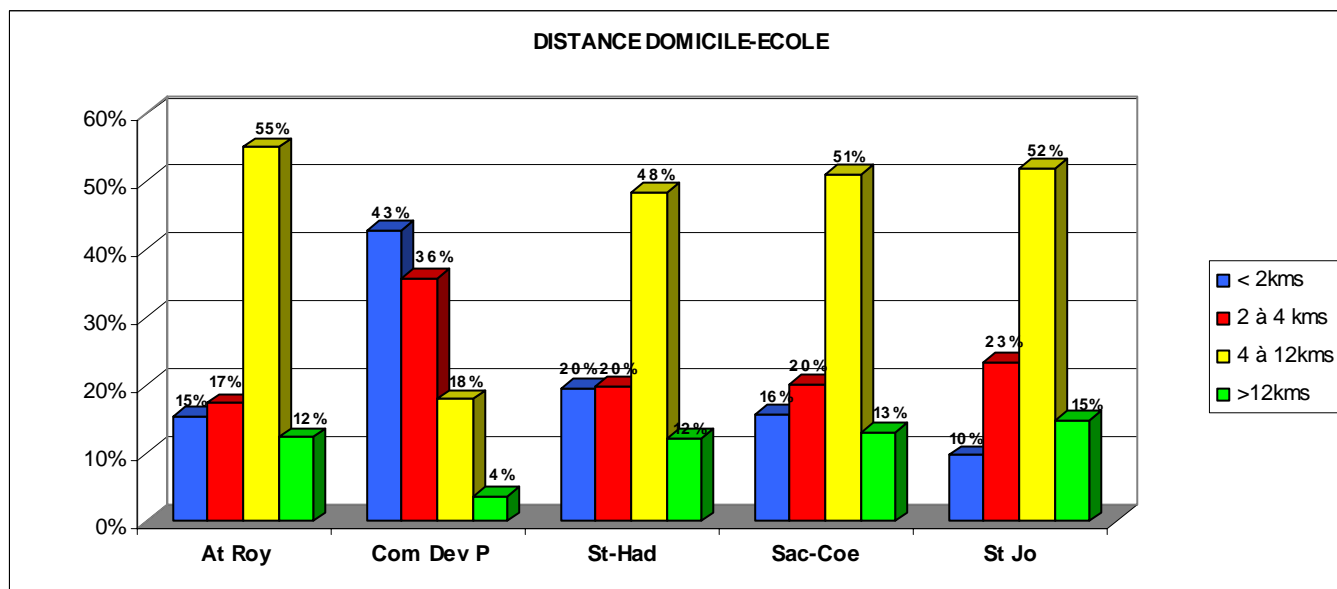
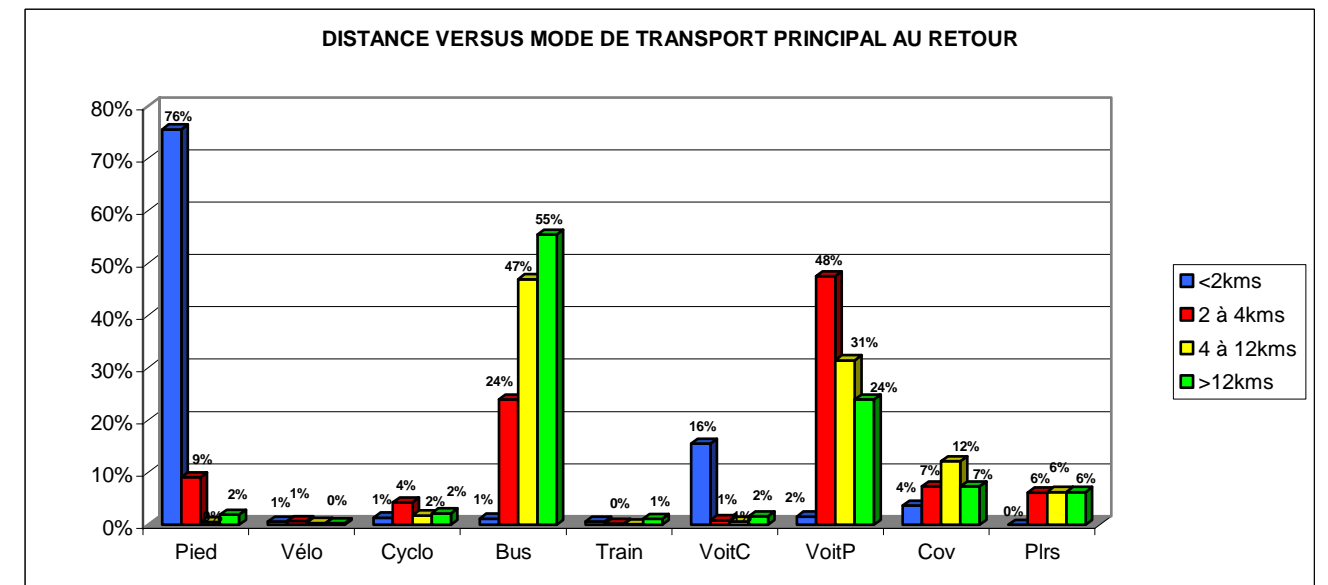
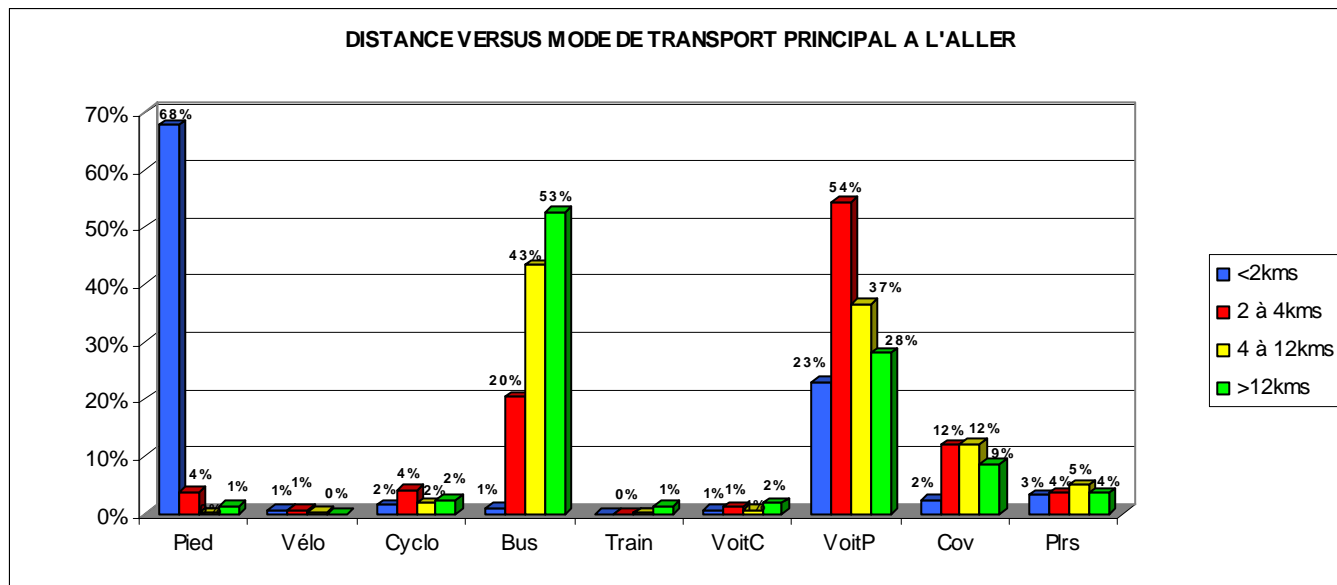


2.6. Raisons (invoquées par les parents) de la non utilisation du bus





2.7. Observations sur des aspects tels que l'influence de la distance et la pratique du covoiturage



3. DISPONIBILITE A CHANGER DE COMPORTEMENTS DE MOBILITE

(AVIS SUR D'EVENTUELLES ACTIONS PILOTES FUTURES FAVORISANT L'UTILISATION D'AUTRES MODES DE DEPLACEMENT)

Il s'agit dans ce chapitre, de cartographier la disponibilité de la population scolaire de Visé à changer de comportement de mobilité, ou en d'autres termes, le désir de et la disponibilité à prendre part à une action pilote de PDS basée sur l'utilisation d'autres modes de déplacement à savoir principalement le bus, la marche à pied, le vélo et le covoiturage. Ce volet comporte aussi l'élaboration de la liste de la population (élèves et parents) intéressée par ce type d'action pilote.

Elèves

Trois modes de déplacement sont considérés: le vélo, le bus et le covoiturage passif (c'est-à-dire venir à l'école comme passager de la voiture d'une autre famille que la sienne).

En ce qui concerne le vélo, il peut être noté qu'il est largement plébiscité par les élèves du niveau primaire quelle que soit l'école: en moyenne 38% des élèves de ce niveau d'enseignement qui ont été interrogés ont manifesté le désir de recourir à ce mode de déplacement si l'opportunité leur était offerte. Par contre, les résultats sont mitigés dès que l'on passe aux niveaux supérieurs: seulement 12% des élèves du niveau secondaire inférieur et 6% des élèves du niveau secondaire supérieur. L'intérêt pour le vélo comme mode de déplacement alternatif pour se rendre à l'école aurait tendance à diminuer fortement lorsque l'on passe du niveau d'enseignement de base aux niveaux supérieurs. Une des raisons de cette situation pourrait se trouver dans le fait que les écoles primaires sont principalement des écoles de proximité, ce qui n'est pas toujours le cas des écoles du secondaire. Au niveau des écoles, Saint-Hadelin et Saint-Joseph présentent un taux de 16%, de loin meilleur au faible taux de l'Athénée Royal, 6%. En moyenne, une part de 11% de l'ensemble de la population scolaire de Visé est intéressée par ce mode de déplacement, comme alternative aux modes actuellement utilisés (principalement la voiture).

Pour ce qui est du bus, l'on note que l'intérêt pour ce mode transport comme alternative aux modes actuellement utilisés est beaucoup plus marqué pour les élèves du secondaire inférieur (20%). Les élèves du primaire présentent un taux relativement faible (8%) et le secondaire supérieur un taux mitigé (12%). Au niveau de l'ensemble de la population scolaire de Visé, 16% des élèves, soit au moins 450 individus, qui n'utilisent pas actuellement le bus pour se rendre à l'école seraient prêts à changer d'avis si l'opportunité leur est offerte. Il reste maintenant à réfléchir plus en détails sur les raisons citées en ce qui concerne la non utilisation du bus afin de trouver les solutions adéquates qui permettraient de créer cette opportunité. Le TEC gagnerait ainsi de nouveaux parts de marché.

En ce qui concerne le covoiturage passif (c'est-à-dire venir à l'école comme passager de la voiture d'une autre famille que la sienne), la situation présente un profil semblable au cas du vélo. En effet, les élèves du niveau primaire sont relativement les plus intéressés (24%) et le niveau d'intérêt a tendance à baisser quand on passe aux niveaux supérieurs (20% pour le secondaire inférieur et 17% pour le secondaire supérieur). Il faudrait toutefois noter que ce mode de déplacement est celui qui, parmi les trois proposés, a les faveurs des élèves du secondaire supérieur. D'ailleurs, cela est confirmé par les résultats au niveau des écoles: Saint-Hadelin et l'Athénée Royal qui représentent le plus gros contingent d'élèves du secondaire supérieur de l'échantillon ont des parts de 22% et 20% respectivement. L'Institut Saint-Joseph présente un taux (légèrement inférieur) de 18% et Sacré-Cœur un taux de 14%.

La liste des élèves intéressés par une action pilote relative à un de ces trois modes de déplacement figure en annexe 2. N'y sont repris que les élèves qui ont indiqué leur adresse et/ou numéro de téléphone.

Parents

Les modes de déplacement soumis pour avis aux parents sont le vélo ("seul" ou "en groupe"), la marche à pied ("seul" ou "en groupe") et le covoiturage ("actif": prendre un/des enfant(s) d'une autre famille dans sa voiture et "passif": accepter que son/ses enfants parte(nt) à l'école avec la voiture d'une autre famille).

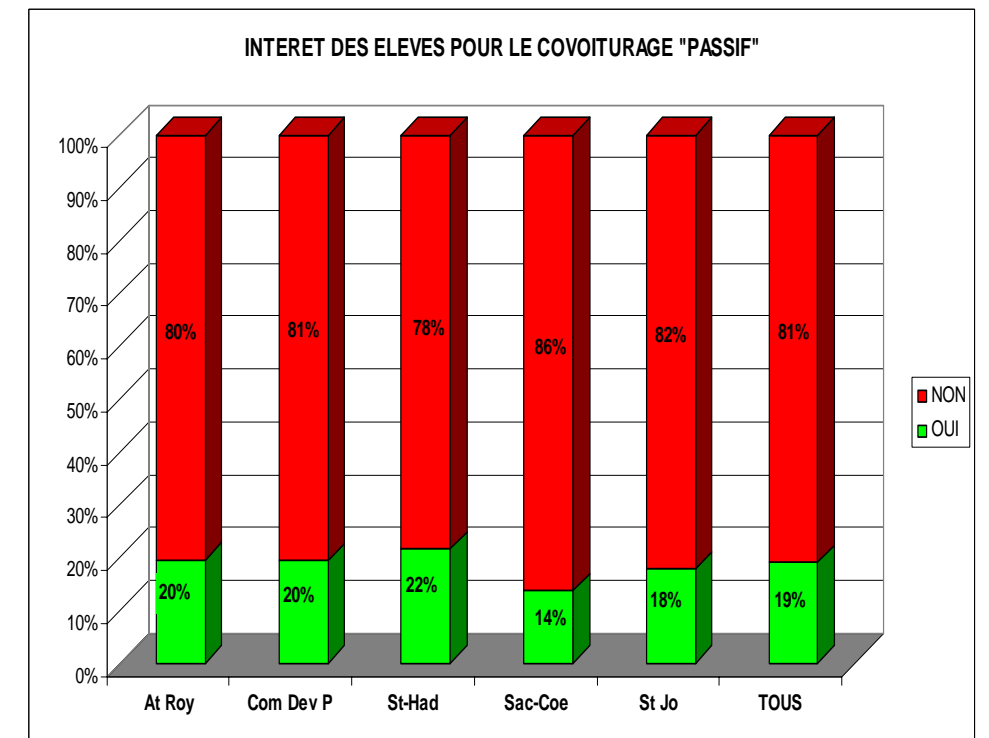
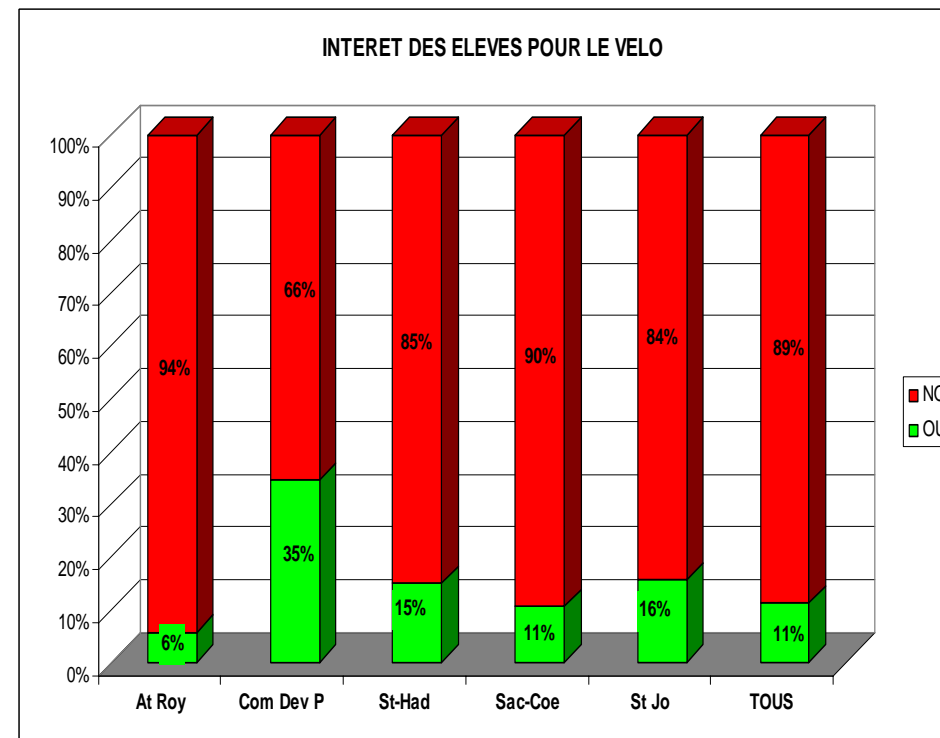
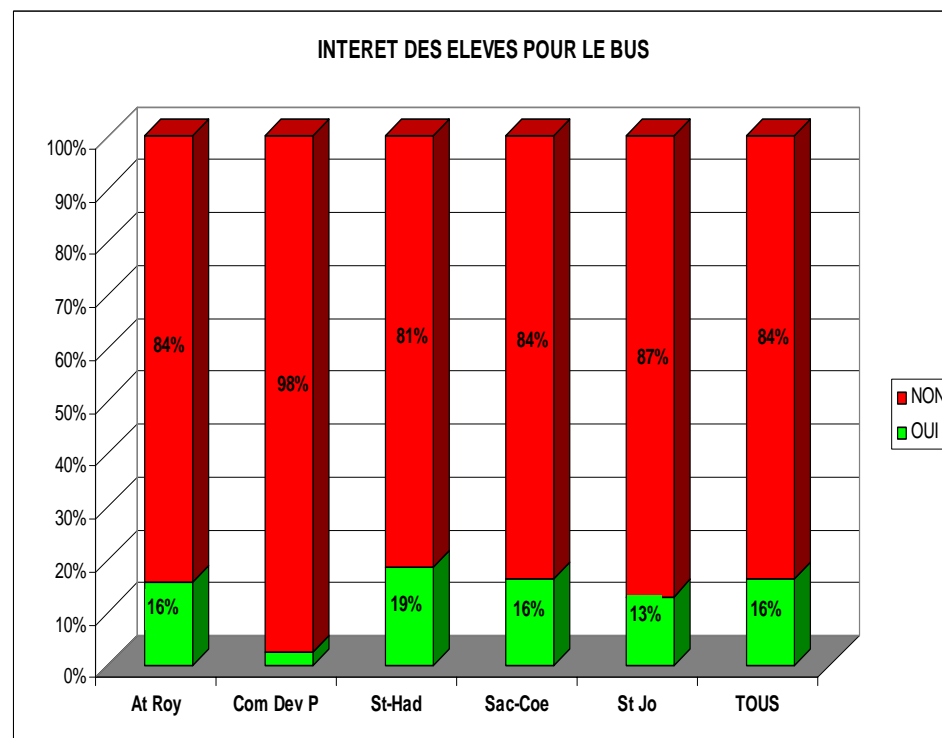
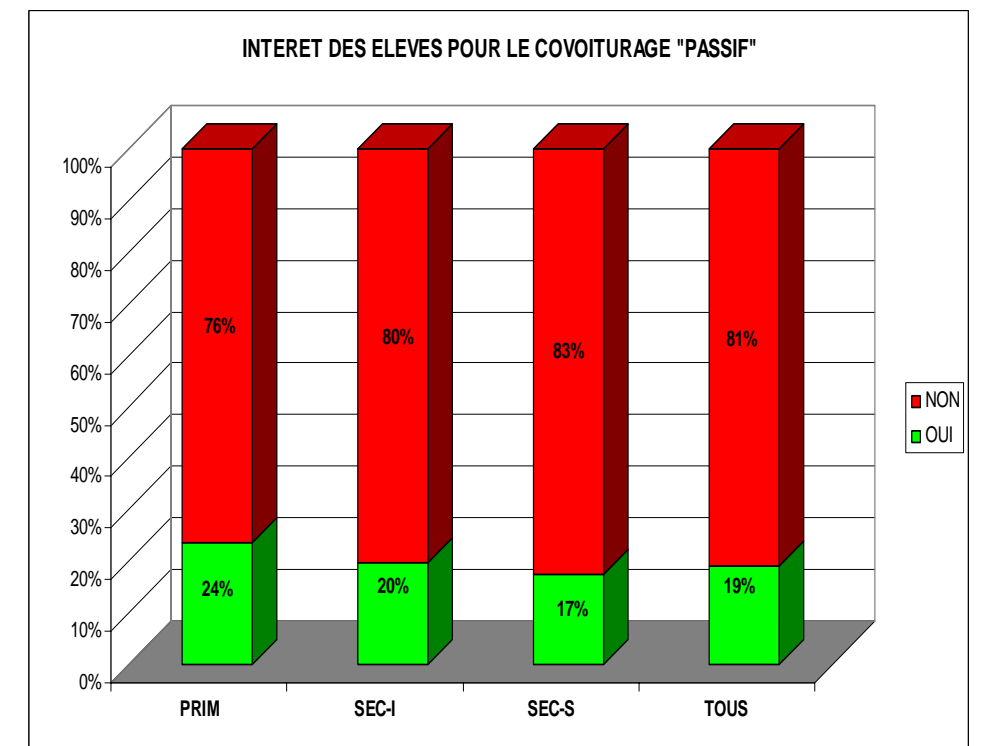
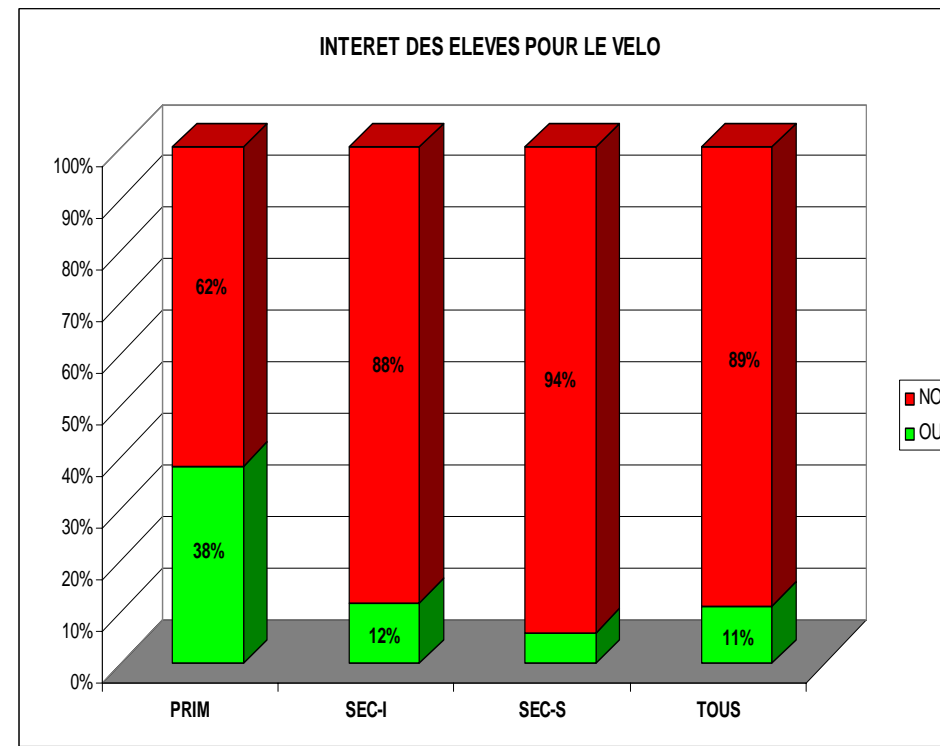
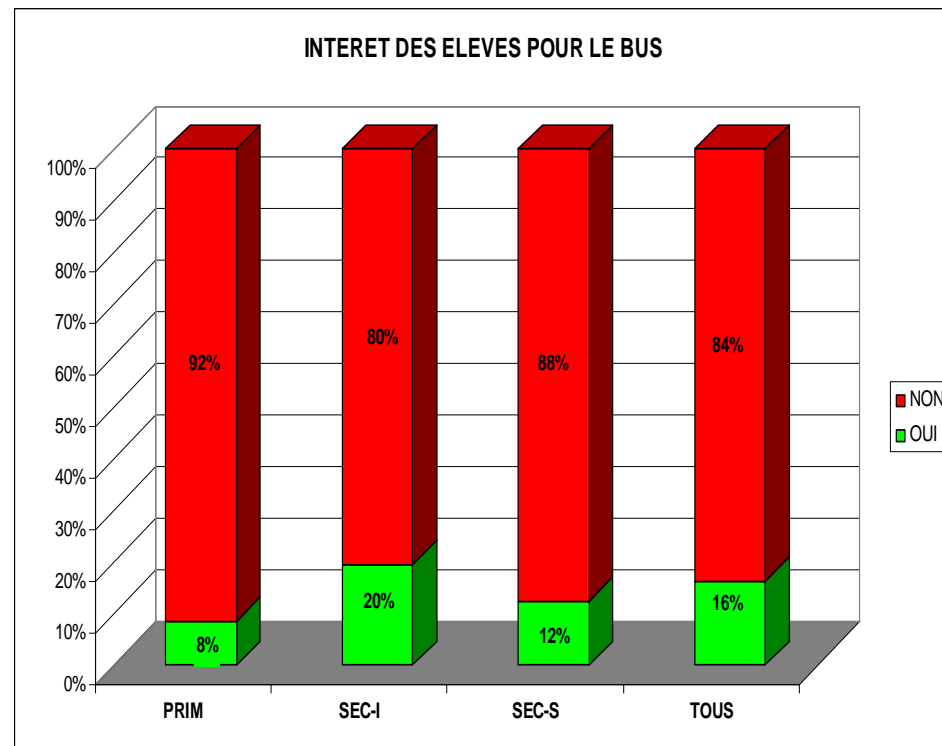
En ce qui concerne le vélo, il peut être remarqué que les parents préfèrent de loin le vélo "en groupe" que le vélo "seul". En effet la moyenne passe de 14% à 32% et la situation est beaucoup plus marquée pour le primaire où la moyenne passe du simple au quadruple (de 10% à 42%). L'on notera aussi le taux très intéressant des parents d'élèves du secondaire inférieur pour le vélo "en groupe" (33%). Pour le secondaire supérieur, il n'y a pas de différences significatives pour les parents entre le vélo "seul" ou "en groupe". Ce résultat serait lié d'une part au sentiment de sécurité que procurerait le déplacement organisé et d'autre part à la relation entre l'âge de l'élève et le sentiment de sécurité des parents en ce qui concerne ses déplacements. Ce même constat transparaît à la lecture des résultats par école et semble confirmer la tendance constatée au niveau des élèves: l'intérêt pour le vélo "en groupe" est très fort au niveau primaire et diminuerait considérablement au cours du cursus scolaire de l'enfant. Par contre en ce qui concerne le vélo "seul", les avis des parents ne concordent pas avec les avis des élèves: l'intérêt aurait tendance à augmenter avec le niveau d'enseignement ce qui est à l'opposé de l'avis des élèves.

Pour ce qui est de la marche à pied, la situation est pratiquement la même que pour le vélo, une nette préférence étant exprimée pour la marche à pied organisée ("en groupe"). Les parents d'élèves des niveaux primaire et secondaire inférieur sont relativement les plus intéressés par ce mode déplacement (respectivement 42% et 31%) et l'intérêt pour ce mode diminue aussi lorsque l'on passe du primaire au secondaire supérieur. Ce constat se retrouve dans les résultats par école où l'on note par ailleurs le fort intérêt des parents d'élèves, surtout des écoles Devant-Le-Pont, Saint-Hadelin et Sacré-Cœur, pour la marche à pied. Dans le cas de l'Athénée Royal et Saint-Joseph, c'est à peu près le même pourcentage qui est observé tant pour le vélo "en groupe" que pour la marche à pied "en groupe".

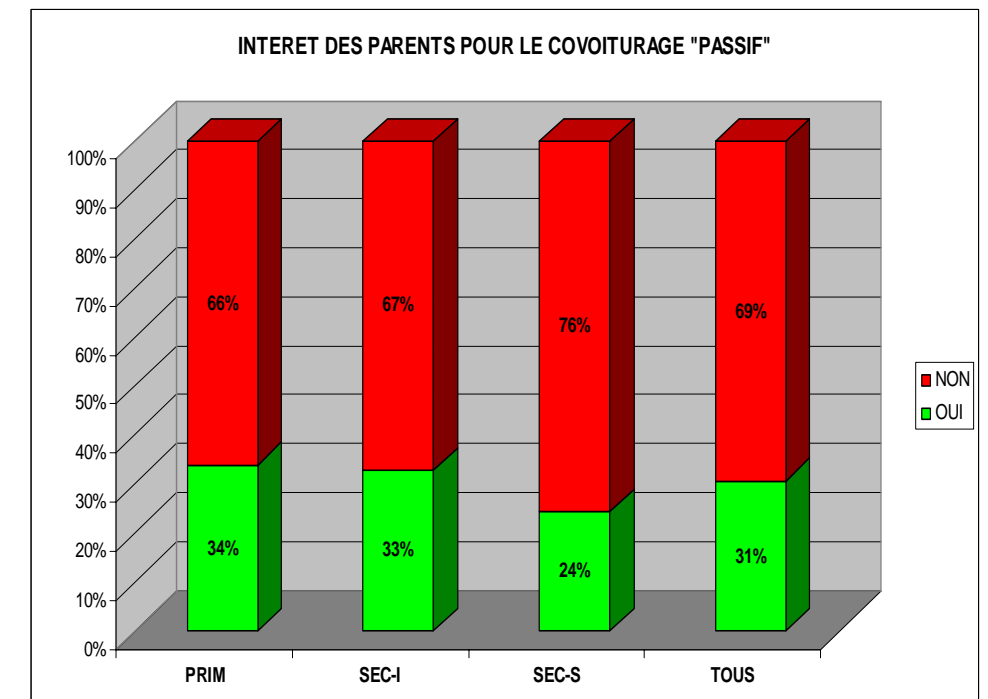
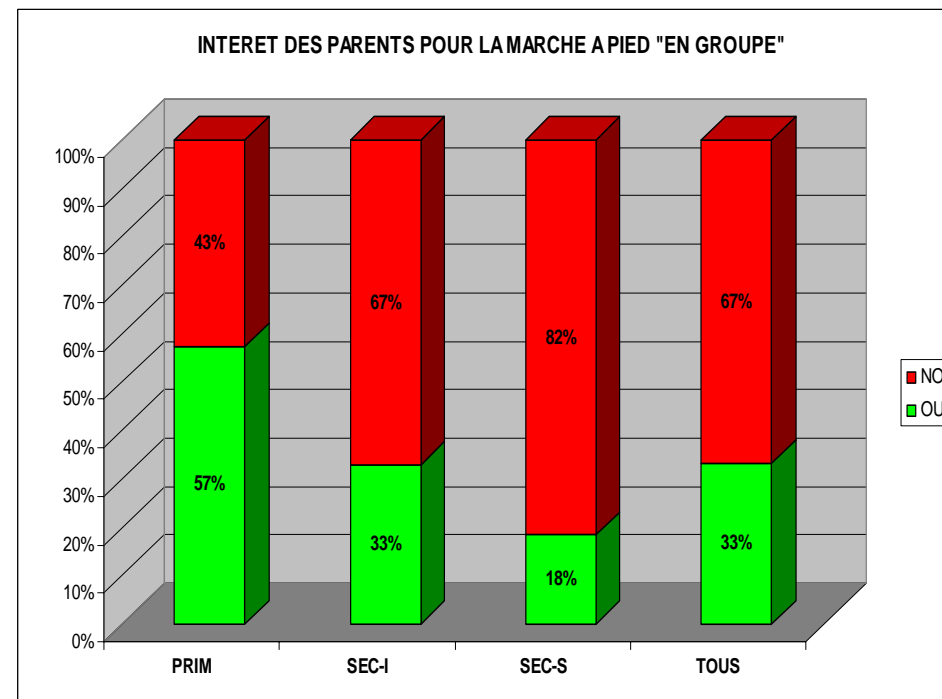
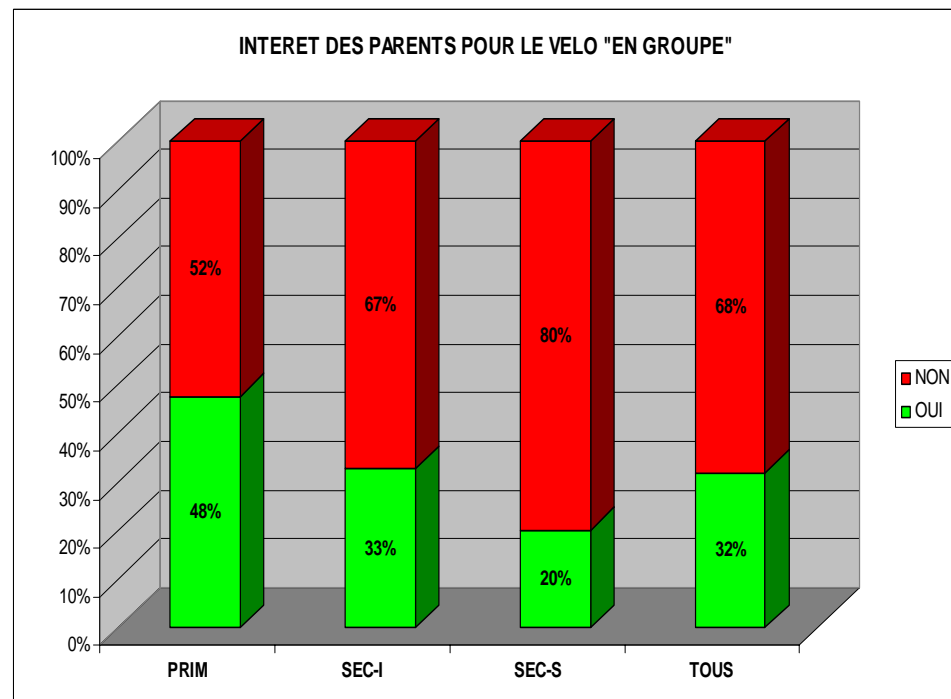
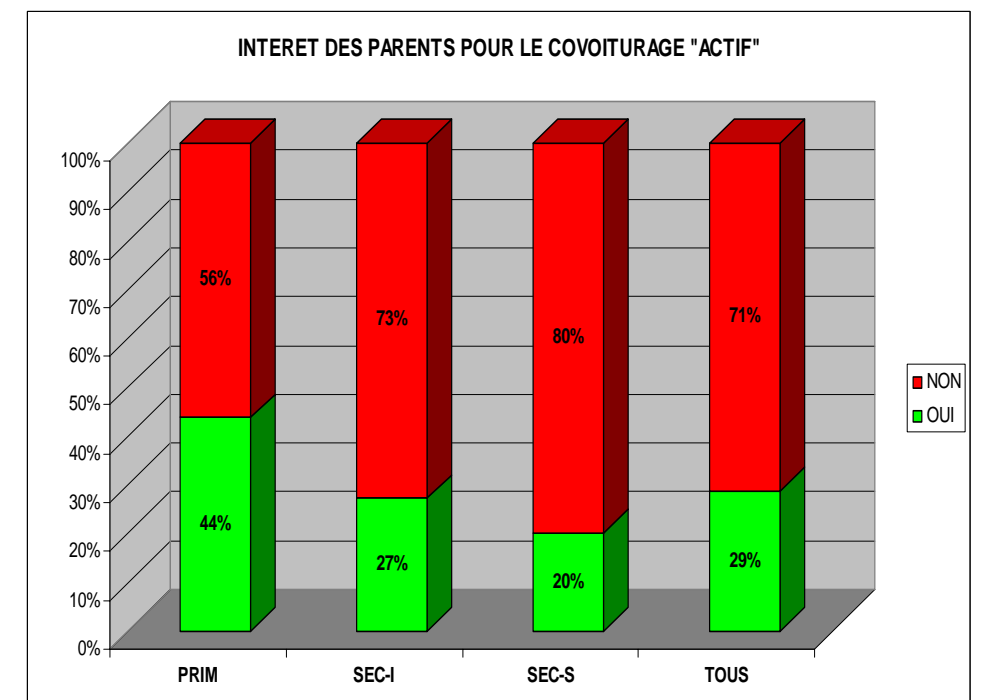
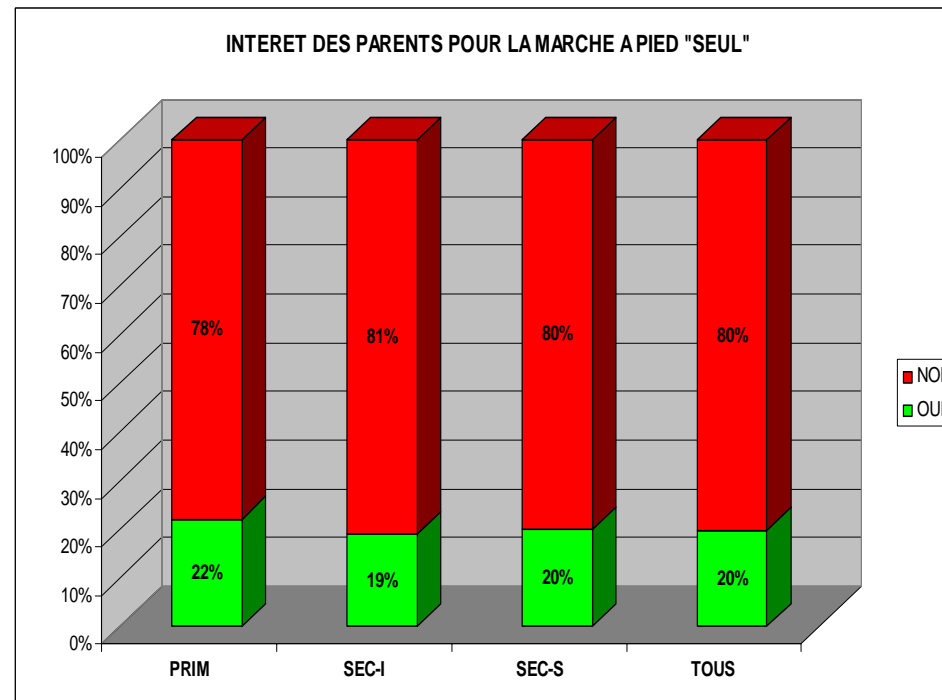
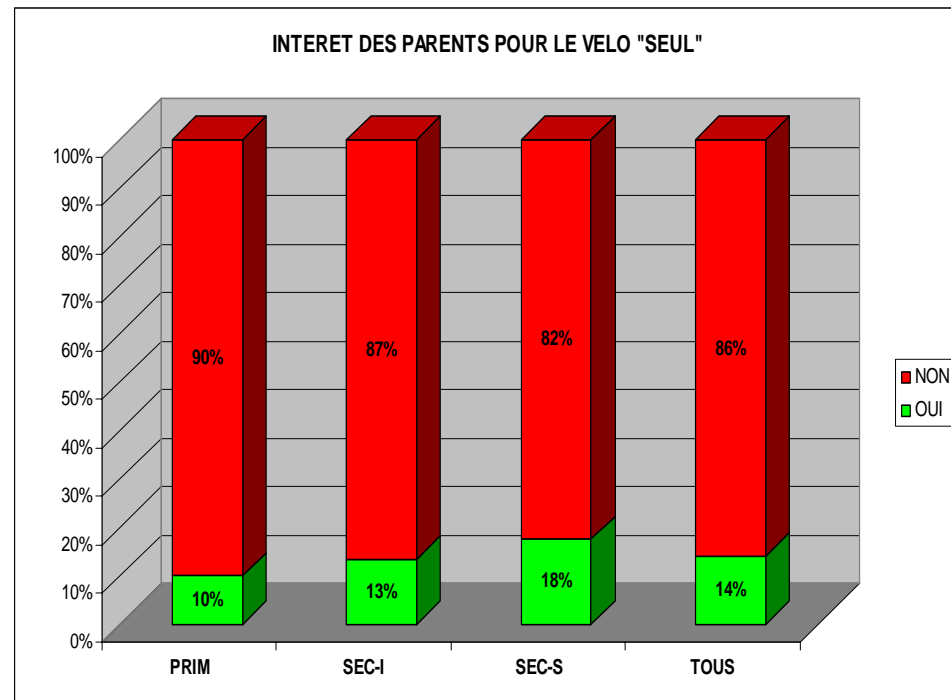
Pour le covoiturage, il apparaît qu'environ 1 sur 3 parents d'élèves interrogés est intéressé par ce mode de déplacement ("actif" comme "passif") mais l'intérêt diminue lorsque l'on passe du primaire au secondaire. Par ailleurs il est intéressant de noter que les parents en question seraient plus disposés à confier à d'autres familles le soin de transporter leurs enfants quand ceux-ci sont au niveau secondaire qu'au niveau primaire. En d'autres termes, quand l'enfant est au niveau primaire, ils préfèrent le transporter eux-mêmes en voiture mais restent quand même très disposés à transporter un enfant d'une autre famille, et quand l'enfant est au niveau secondaire, ils sont plus disposés à le faire transporter par une autre famille. Le même constat est pratiquement remarqué quand on examine les résultats par école. Il apparaît néanmoins important de souligner qu'au niveau de l'ensemble de la population scolaire, le covoiturage "passif" apparaît comme le mode de déplacement alternatif le plus indiqué par les parents d'élèves du secondaire supérieur.

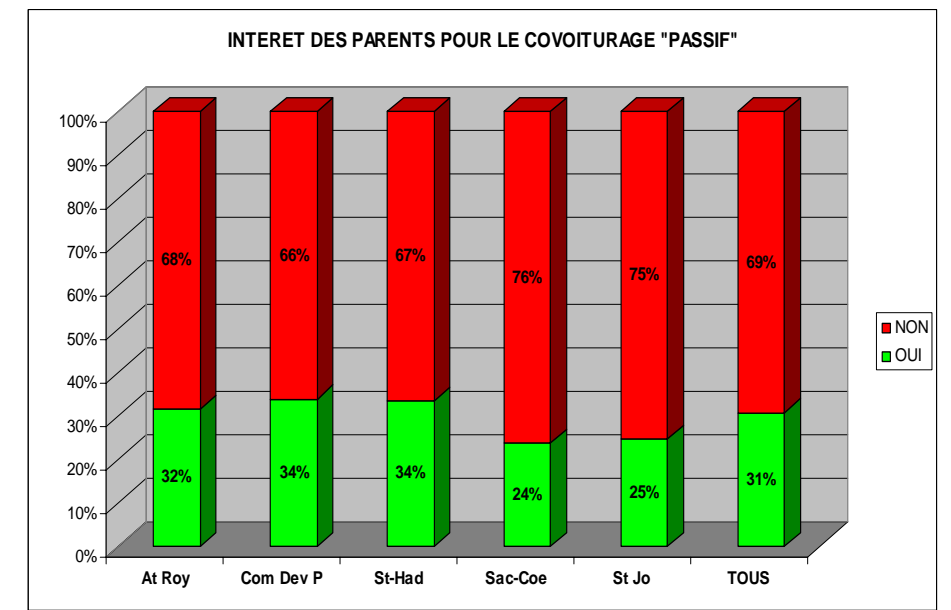
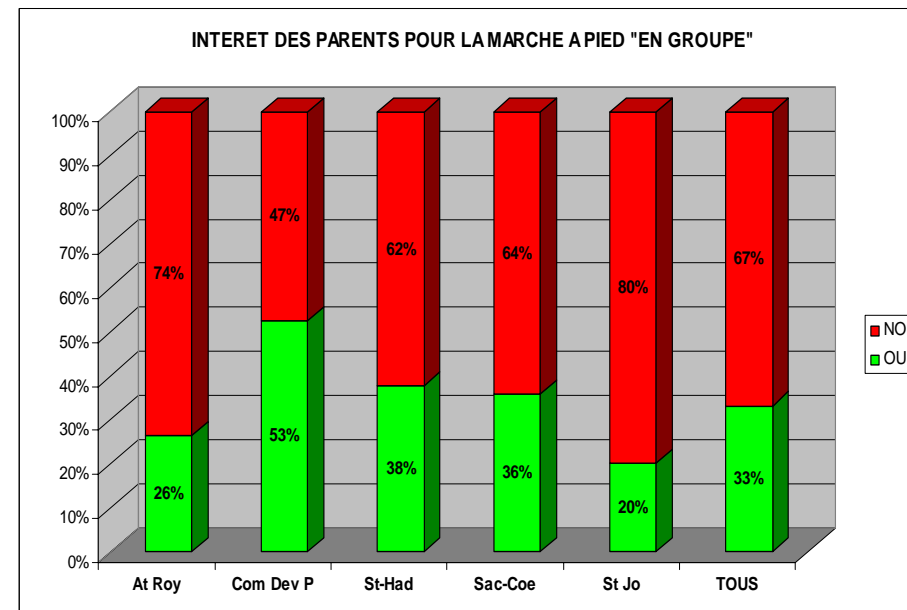
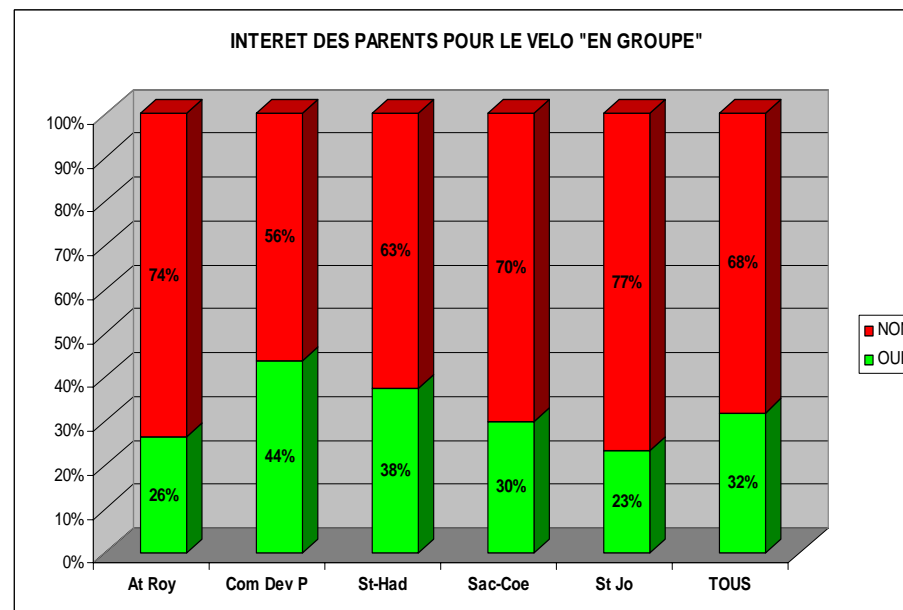
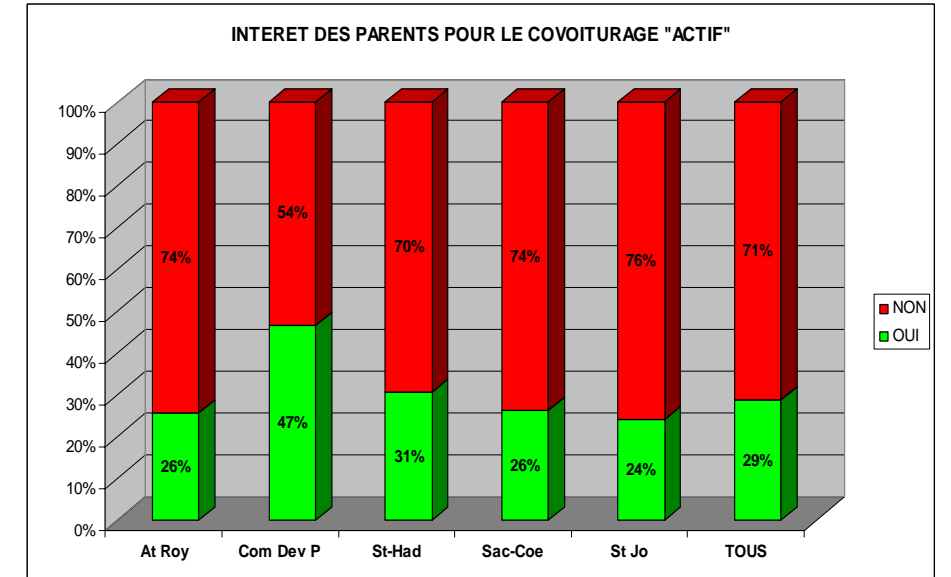
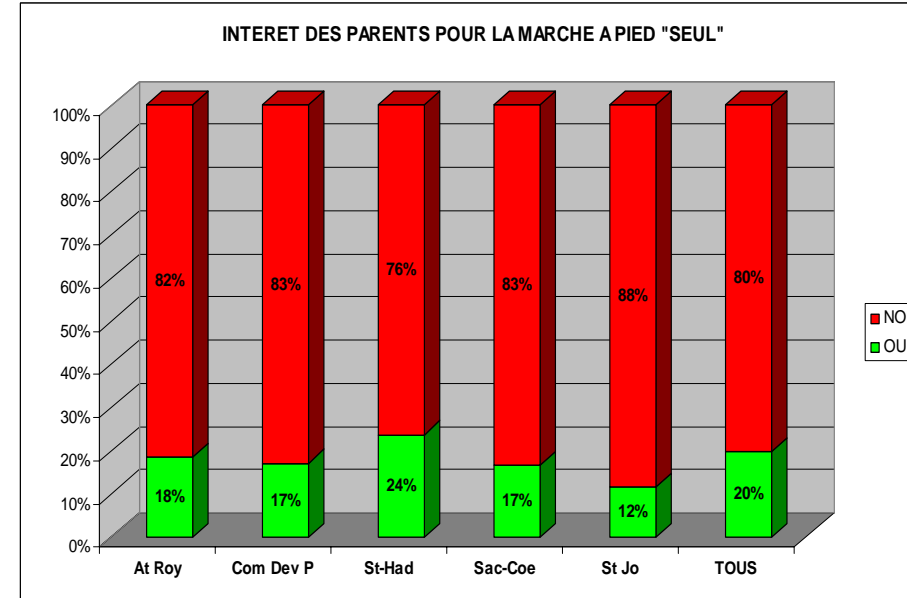
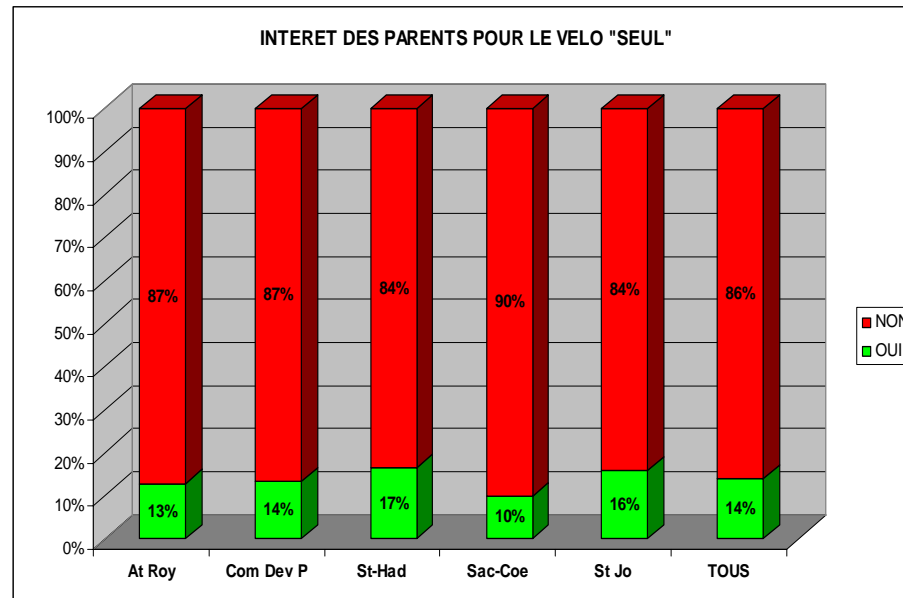
La liste des parents intéressés par une action pilote relative à ces modes de déplacement ou disposés à être membres de la commission "mobilité" des écoles figure en annexe 3. N'y sont repris que les parents ayant indiqué leur adresse et/ou numéro de téléphone.

3.1. Intérêt des élèves pour le bus, le vélo et le covoiturage

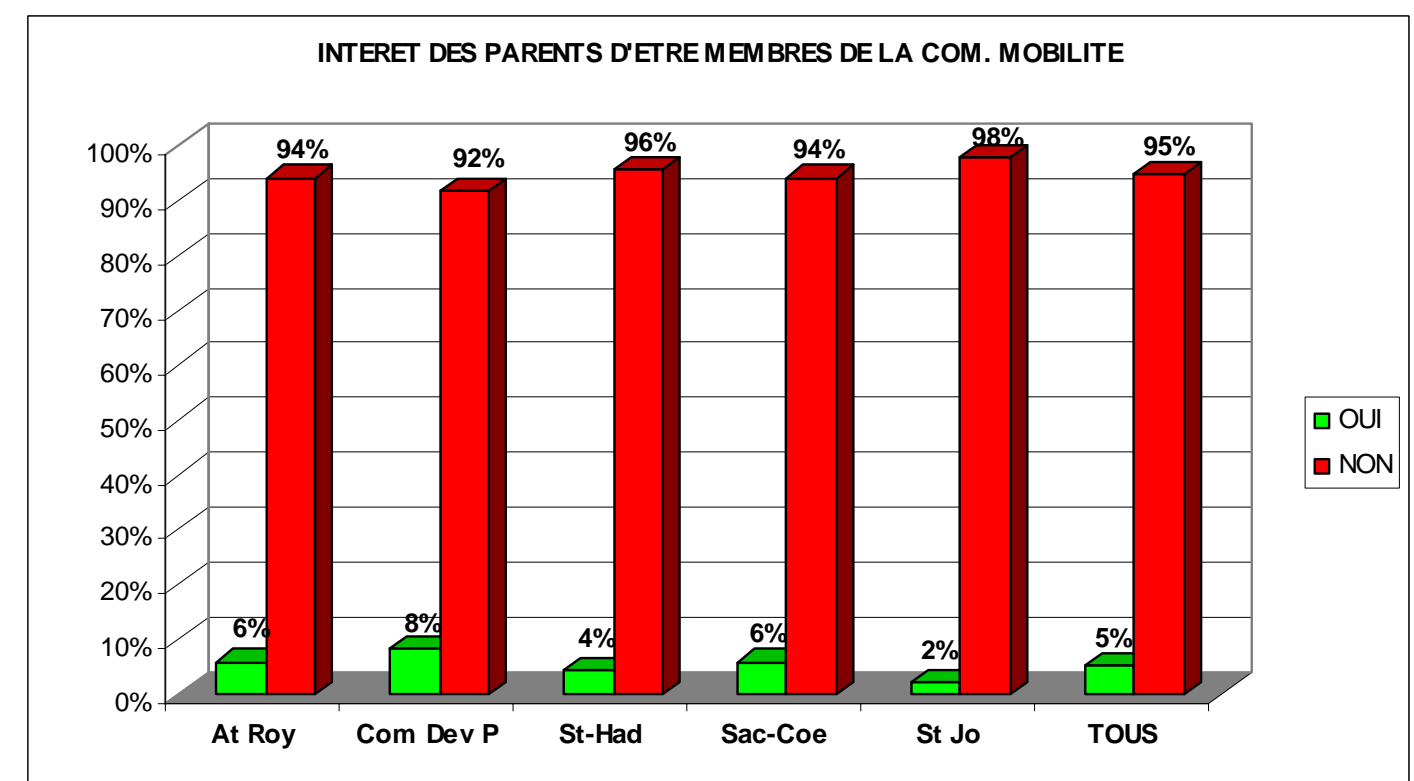
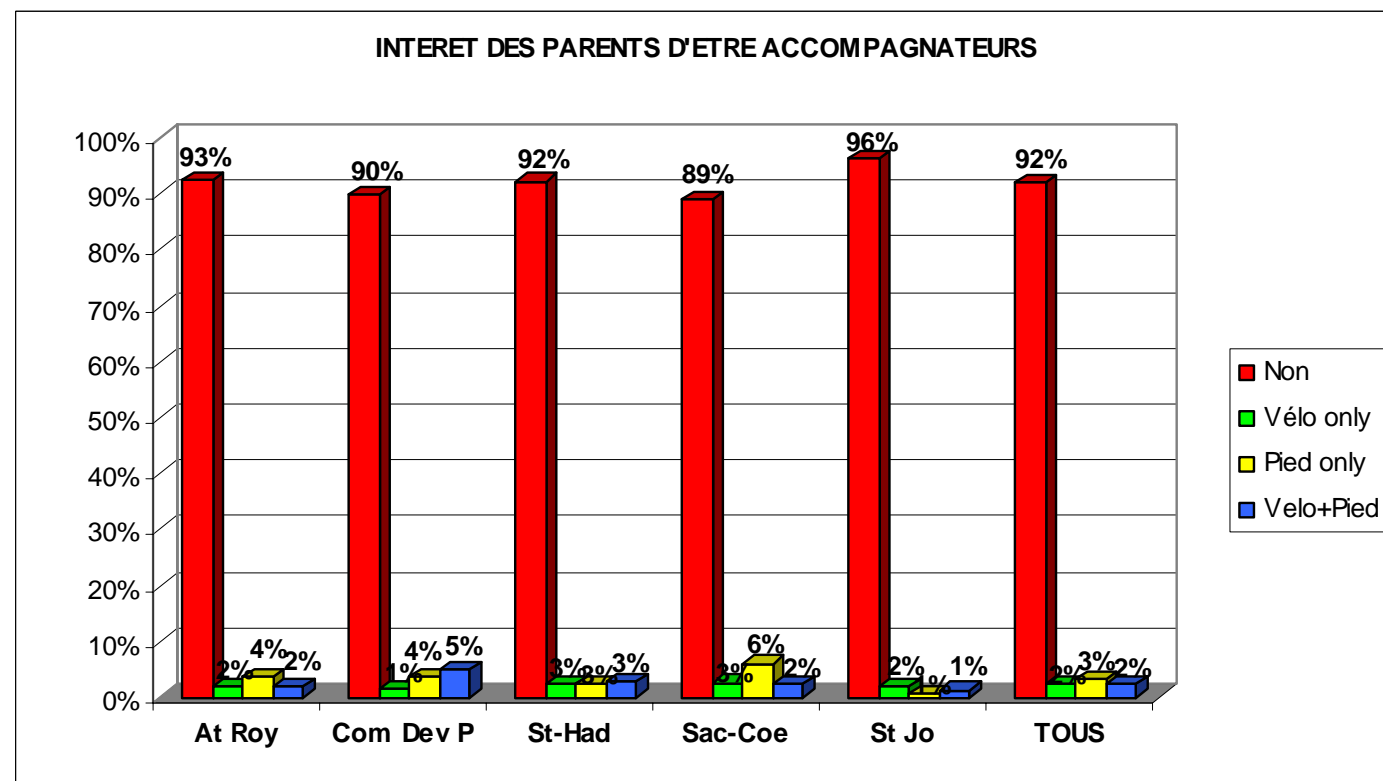
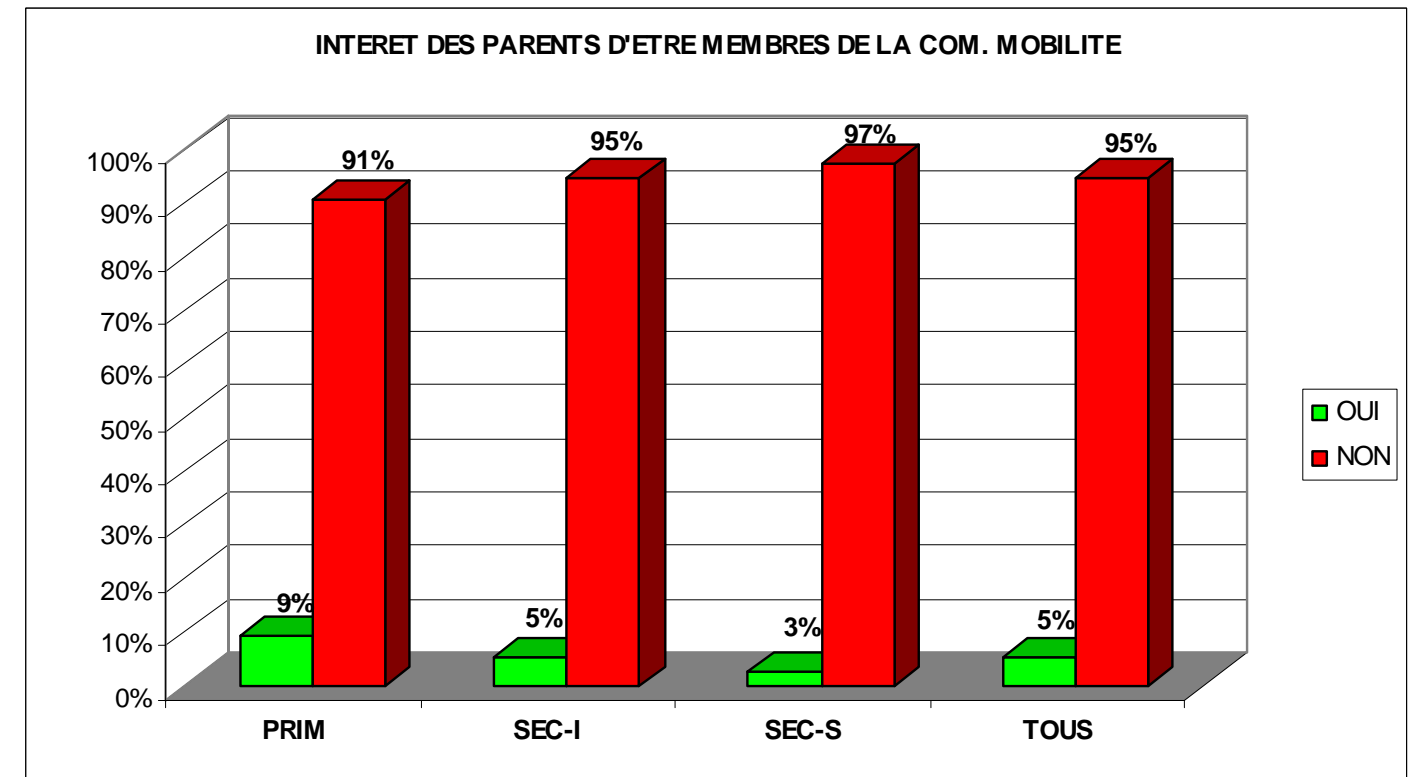
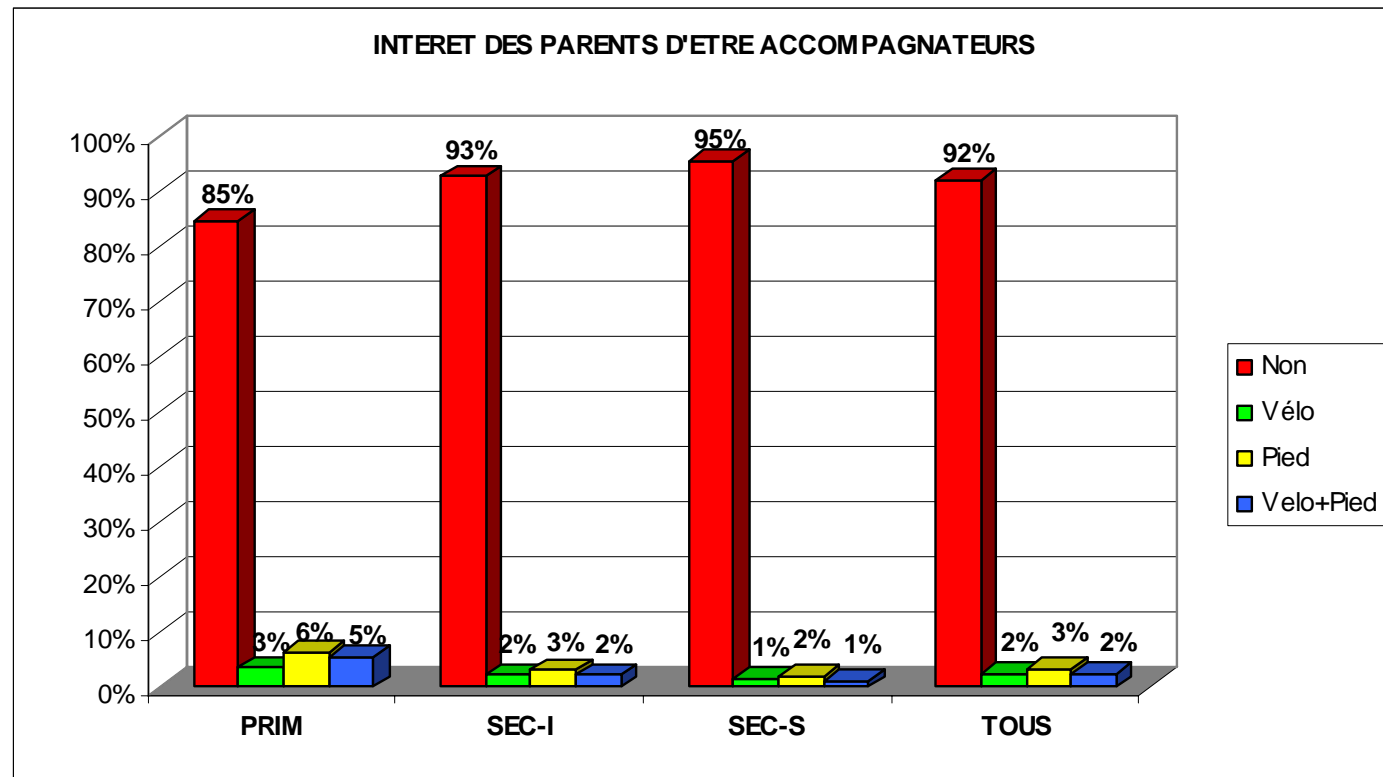


3.2. Intérêt des parents pour le vélo, la marche à pied et le covoiturage





3.3. Intérêt des parents d'être accompagnateurs de projets pilotes et/ou membres de la commission "mobilité"



4. CONCLUSIONS ET INDICATIONS UTILES POUR LA SUITE

Le diagnostic présenté dans ce rapport a pour objectif d'une part de fournir une photographie de la situation au niveau des comportements de mobilité actuels de la population scolaire de Visé et de sa disponibilité à changer de comportements dans le futur, et d'autre part de fournir ainsi les données de base nécessaires à l'entité chargée de la suite de l'élaboration du PDS de Visé.

Le nombre d'enquêtes valides s'élève à 3060 élèves et 2851 parents. Le plus gros contingent des élèves est composé par l'Athénée Royal (38.5%) et le collège Saint-Hadelin (34%). En ce qui concerne les parents ce sont les deux mêmes établissements qui sont les plus représentés: collège Saint-Hadelin avec 39% et l'Athénée Royal avec 35%.

Les premiers traitements ont révélé une tendance très significative: d'une part, il a été remarqué que les écoles n'ont pas exactement les mêmes comportements de mobilité et, d'autre part, si l'on considère l'ensemble de la population scolaire, apparaissent trois groupes distincts ayant des comportements marqués: le niveau primaire, le niveau secondaire inférieur (1°, 2° et 3° années) et le niveau secondaire supérieur (4°, 5° 6° et + années). Il s'agit aussi d'un aspect qui a conditionné le choix de la méthode de présentation des résultats de l'enquête dans ce rapport (par école et par niveau).

Les principaux résultats qui découlent de ce diagnostic sont synthétisés ci-après compte tenu d'un des objectifs principaux des PDS: favoriser l'usage de modes alternatifs à la voiture.

Synthèse des comportements de mobilité actuels:

Au niveau de l'ensemble de la population scolaire, deux modes de déplacement sont principalement utilisés dans des proportions presque identiques: à l'aller, 37% de déplacements sont effectués en voiture des parents et 33% en bus; au retour ce sont respectivement 31% en voiture des parents et 36% en bus. Pour tous les cas de figure recensés, l'utilisation du vélo ne dépasse pas 1% et est très souvent nulle. La marche à pied représente en moyenne 13% des déplacements à l'aller et 15% au retour et ce principalement pour les élèves du primaire.

Plus d'un quart des voitures (27%) ne transporte qu'un seul élève et cela est encore plus clairement marqué pour le niveau primaire (34%). Pour tous les cas de figure (niveaux d'enseignement et écoles), en moyenne 55% des voitures transportent 2 ou 3 élèves. Par ailleurs, au moins 57% des parents d'élèves du secondaire (inférieur comme supérieur) qui conduisent leurs enfants à l'école ne pratiquent pas le covoiturage. Ce pourcentage grimpe à 73% pour les parents d'élèves du primaire. Il y a manifestement là un important potentiel à exploiter en matière de covoiturage: au moins 45% des voitures pourraient ne pas circuler (pour venir déposer les enfants à l'école) si les 55% sont occupées convenablement! Il reste à mettre en place les mesures visant à convaincre les parents de la population scolaire de Visé de recourir de manière plus intensive à la pratique du covoiturage.

Disponibilité à changer de comportement de mobilité

En ce qui concerne la disponibilité à recourir au vélo dans le futur, il peut être noté que ce mode est largement plébiscité par les élèves du niveau primaire: 38% de ceux-ci ont manifesté le désir de recourir à ce mode de déplacement si l'opportunité leur était offerte. Cependant, les parents préfèrent de loin le vélo "en groupe" que le vélo "seul". En effet 14% des parents seraient intéressés par le vélo "seul" contre 32% pour le vélo "en groupe", et la situation est beaucoup plus marquée pour le primaire où les valeurs passent du simple au quadruple (de 10% à 42%). L'on notera aussi le taux très intéressant des parents d'élèves du secondaire inférieur pour le vélo "en groupe" (33%).

Pour ce qui est de la disponibilité à utiliser plus souvent le bus dans le futur, l'on note que l'intérêt pour ce mode transport comme alternative aux modes actuellement utilisés est beaucoup plus marqué pour les élèves du secondaire inférieur (20%). Au niveau de l'ensemble de la population scolaire de Visé, 16% des élèves, qui n'utilisent pas actuellement le bus pour se rendre à l'école seraient prêts à changer d'avis si l'opportunité leur est offerte. Il reste maintenant à réfléchir plus en détails sur les raisons citées en ce qui concerne la non utilisation du bus afin de trouver les solutions adéquates qui permettraient de créer cette opportunité. Le TEC gagnerait certainement de nouveaux parts de marché.

En ce qui concerne la disponibilité à se rendre plus souvent à l'école à pied dans le futur, les parents d'élèves des niveaux primaire et secondaire inférieur sont relativement les plus intéressés par ce mode déplacement (respectivement 42% et 31%) et l'intérêt pour ce mode diminue lorsque l'on passe du primaire au secondaire supérieur. Cela serait en partie dû au fait que les écoles primaires sont souvent plus proches du domicile que les autres écoles.

Pour le covoiturage, il apparaît qu'environ 1 sur trois parents d'élèves interrogés est intéressé par ce mode de déplacement. Le covoiturage "passif" apparaît comme le mode de déplacement alternatif le plus indiqué par les parents d'élèves du secondaire supérieur et le covoiturage "actif" par les parents d'élèves du primaire. En d'autres termes, quand l'enfant est au niveau primaire, ils préfèrent le transporter eux-mêmes en voiture mais restent quand même très disposés à transporter un enfant d'une autre famille, et quand l'enfant est au niveau secondaire, ils sont plus disposés à le faire transporter par une autre famille.

Quelques indications utiles pour la suite du PDS de Visé

En matière de mobilité les comportements actuels apparaissent souvent assez rigides. Les initiatives telles que le PDS qui ont pour objectif de renverser la tendance doivent être bien ciblées afin d'éviter tout couac qui renforcerait inéluctablement la rigidité de ces comportements et rendrait les individus réticents à toute nouvelle initiative relative à leur mobilité. A la lumière de tout ce qui précède, il nous semble important de donner quelques indications qui pourraient s'avérer fort utiles dans le cadre de l'élaboration du PDS de Visé:

- Opter pour une action pilote vélo en "groupe" plutôt que "seul" et l'orienter en priorité vers les élèves du primaire et dans une moindre mesure ceux du secondaire inférieur;
- Opter pour une action pilote marche à pied en "groupe" plutôt que "seul" et l'orienter en priorité vers les élèves du primaire et dans une moindre mesure ceux du secondaire inférieur;
- Orienter les premières actions de covoiturage "actif" vers les parents d'élèves du primaire et celles de covoiturage "passif" vers les parents d'élèves du secondaire supérieur;
- Etudier et mettre en place les solutions adéquates permettant au TEC de rencontrer en priorité la forte demande potentielle des élèves du secondaire inférieur;
- Impliquer et intéresser (via des campagnes ciblées) les parents et les élèves dès le début et tout au long de la mise en place: ils doivent s'approprier le PDS.

ANNEXE 1

Les formulaires d'enquête

Enquête sur la mobilité des élèves de Visé
Questionnaire "Elèves"

Afin d'aider l'école à réaliser une analyse des déplacements scolaires, nous vous demandons de bien vouloir remplir ce questionnaire **individuellement**.

1. Profil : Primaire Secondaire

Classe:
Ecole:
Code postal:
Commune:

2. Indiquez le **mode de déplacement PRINCIPAL** que vous utilisez pour le trajet de votre domicile à votre école. ATTENTION, il y a au maximum une croix pour l'aller et une croix pour le retour.

| | Mode de déplacement | ALLER | RETOUR |
|---|--|--------------------------|--------------------------|
| 1 | à pied | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2 | à vélo | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 3 | à cyclomoteur | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 4 | en bus | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 5 | en train | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 6 | en voiture (en tant que conducteur) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 7 | en voiture (dans la voiture des parents) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 8 | en covoiturage (dans la voiture d'une autre famille) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

3. Quel(s) autre(s) mode(s) de déplacement utilisez-vous occasionnellement?
Utilisez les numéros de la liste ci-dessus (maximum deux réponses)

4. Quelle est la **distance** entre votre maison et votre école?
 Moins de 2 kms entre 2 et 4 kms entre 4 et 12 kms plus de 12 kms:.....kms

5. Si vous utilisez le bus ou le train comme mode principal pour vous rendre à l'école, quelle ligne utilisez-vous?
J'utilise le train ou la ligne n° Quel est l'arrêt/gare où vous descendez à l'aller?.....

6. Si vous venez en voiture: combien d'élèves y a-t-il dans la voiture?élèves.

7. Si vous venez en voiture: combien de places sont encore disponibles dans la voiture?places.

8. Rentrez-vous à domicile sur le temps de midi (hormis le mercredi)? Oui Non
Si oui, indiquez le numéro du mode principal que vous utilisez à partir de la liste de la question n°2.

9. Pour ceux qui n'utilisent pas le bus: seriez-vous intéressé par l'utilisation du bus? Oui Non

10. Seriez-vous intéressé par un déplacement scolaire sécurisé à vélo? Oui Non

11. Seriez-vous intéressé d'être passager dans une autre voiture que celle de vos parents (covoiturage)? Oui Non

Si vous avez répondu "oui" à une des trois dernières questions (n°9, n°10 et n°11), veuillez indiquer vos coordonnées:

Nom, Prénom:.....
Rue, n°, boîte:.....
Téléphone:.....

La commission de mobilité vous remercie de votre participation

Enquête sur la mobilité des élèves de Visé
Questionnaire "Parents"

Afin d'aider l'école à réaliser une analyse des déplacements scolaires, nous vous demandons de bien vouloir remplir ce questionnaire **individuellement pour chaque enfant**. Merci de bien vouloir remettre le questionnaire rempli à votre enfant pour qu'il le donne à son enseignant.

1. Informations générales Primaire Secondaire

Ecole:
Classe:
Code postal: Commune:

2. Si l'enfant n'utilise pas le bus comme mode principal: pourquoi?
(Cochez au maximum deux cases.)

Horaire non adapté Arrêts trop distants Manque de places
 Insécurité Coût Autres raisons (à préciser).....

3. Seriez-vous d'accord que votre enfant participe régulièrement à un déplacement scolaire sécurisé à vélo?
- Seul Oui Non
- En groupe (accompagné d'un adulte) Oui Non

4. Seriez-vous d'accord que votre enfant participe régulièrement à un déplacement scolaire sécurisé à pied?
- Seul Oui Non
- En groupe (accompagné d'un adulte) Oui Non

5. Si vous conduisez votre enfant à l'école en voiture, pratiquez-vous le covoiturage (prenez-vous un enfant d'une autre famille dans votre voiture)? Oui Non

6. Si vous avez répondu "non" (à la question n°5), accepteriez-vous de faire du covoiturage (prendre un enfant d'une autre famille dans votre voiture)? Oui Non

7. Seriez-vous intéressé par du covoiturage où votre enfant serait passager d'une voiture d'une autre famille? Oui Non

8. Seriez-vous intéressé d'être accompagnateur pour un déplacement scolaire sécurisé?
(Vous pouvez cocher plusieurs cases.)
 à vélo
 à pied

9. Seriez-vous intéressé de faire partie, dans le cadre d'une expérience pilote de déplacements scolaires, de la commission de mobilité de l'établissement scolaire de votre enfant? Oui Non

Si vous avez répondu "oui" à une des questions n°6, 7, 8, 9, veuillez indiquer vos coordonnées:

Nom, Prénom:.....
Rue, n°, boîte:.....
Téléphone:.....

La commission de mobilité vous remercie de votre participation.

ANNEXE 2

Liste des élèves intéressés par le vélo, la marche à pied et/ou le covoiturage

(Fichier non disponible - confidentiel)

ANNEXE 3

Liste des parents intéressés d'être accompagnateurs et/ou membres de la commission "mobilité" des écoles.

(Fichier non disponible - confidentiel)