

# Le déclin de la marche pour aller à l'école<sup>1</sup>

Sébastien Gagné et Paul Lewis<sup>2</sup>

<http://www.villeetmobilite.ca>

## Résumé

*Le transport actif a beaucoup décliné, durant les dernières décennies ; c'est notamment le cas pour les déplacements des enfants, entre la maison et l'école, primaire ou secondaire. Les enfants se déplacent maintenant majoritairement en automobile ou en transport scolaire, et, surtout dans les quartiers centraux, en transport collectif. Au-delà des changements dans les modes de vie et les modes d'organisation de l'espace urbain, ce qui est en cause c'est l'augmentation de la distance entre les lieux de résidence et les écoles. Ceci parce que la densité d'enfants diminue, mais également parce que l'école fréquentée n'est pas toujours l'école située à proximité.*

*L'article présente quelques résultats d'une recherche menée dans les régions métropolitaines de Montréal et de Trois-Rivières, grâce à une subvention du MTQ et du FQRSC et de ses partenaires.*

## Introduction

Les enfants de niveau primaire sont de moins en moins nombreux à marcher pour se rendre à l'école ; et les distances parcourues à pied sont de plus en plus courtes. Quelle est l'ampleur du phénomène et quels en sont les facteurs responsables ? L'article tente de répondre, de manière préliminaire, à ces questions.

Ce recul de la pratique de la marche n'est pas sans conséquence sur la santé des enfants, puisqu'il s'ajoute à une réduction générale des taux d'activité physique. La marche représente un potentiel d'activité physique non négligeable, particulièrement dans une société où les problèmes d'embonpoint ou d'obésité sont en croissance. Cela vaut également pour le vélo. Plus encore, ce recul affecte également la capacité qu'ont les enfants de développer leur autonomie et leur capacité à s'approprier leur environnement, puisqu'ils se déplacent de moins en moins seuls.

---

<sup>1</sup> Article paru dans *Routes et transports* de mars 2008, vol. 37, n° 1, sur le thème de *L'utilisateur*. L'article publié a été malencontreusement tronqué.

<sup>2</sup> Sébastien Gagné est analyste en transport. Paul Lewis est professeur titulaire à la Faculté de l'aménagement.

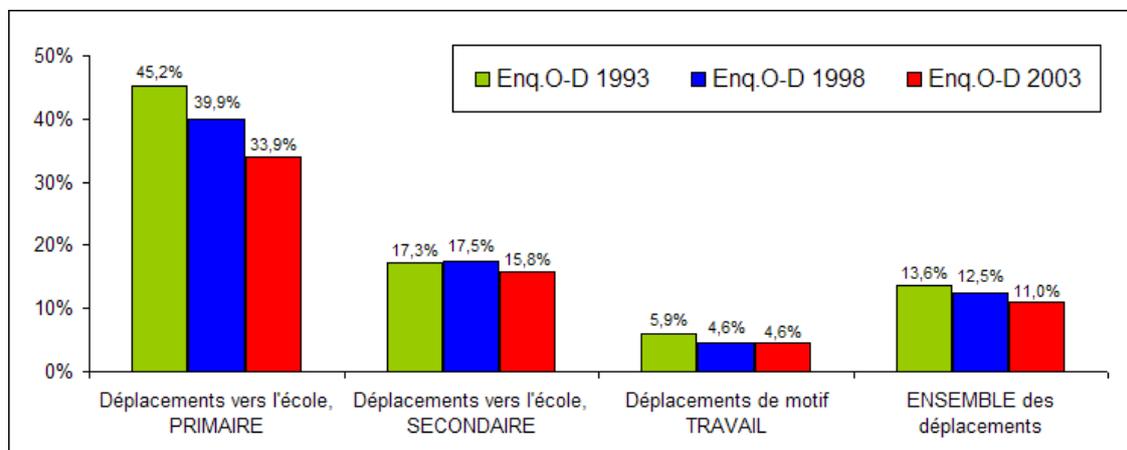
Dans le présent article nous nous intéressons aux déplacements des enfants du primaire, à partir des données des enquêtes Origine-Destination (O-D) et d'une large enquête réalisée auprès de parents d'une soixantaine d'écoles de la grande région de Montréal et de Trois-Rivières<sup>3</sup>.

## Le recul du transport actif

Partout, dans les pays occidentaux, le constat est le même : le transport actif (marche et vélo) régresse, si bien qu'il ne représente maintenant qu'une faible portion de l'ensemble des déplacements. La région de Montréal n'échappe pas à cette tendance, comme le confirment les données des enquêtes O-D depuis 1970.

Pour les enfants, le déclin du transport actif apparaît encore plus rapide que pour les adultes, même si la marche reste le premier mode de déplacement des élèves du primaire. Ainsi, dans la région de Montréal, la part de la marche pour les déplacements vers l'école du groupe des 6-12 ans est passée de 45 % à 34 %, de 1993 à 2003 (Figure 1). C'est l'automobile qui a pris le relais, alors que sa part passait durant la même période de 17 à 32 %. L'automobile et la marche sont maintenant pratiquement à égalité pour les déplacements entre la maison et l'école primaire.

**Figure 1 - Évolution de la part de la marche entre 1993 et 2003 des déplacements pour le motif école des enfants du primaire (6-12 ans), du secondaire (13-17 ans), pour le motif « travail » et pour tous les motifs**

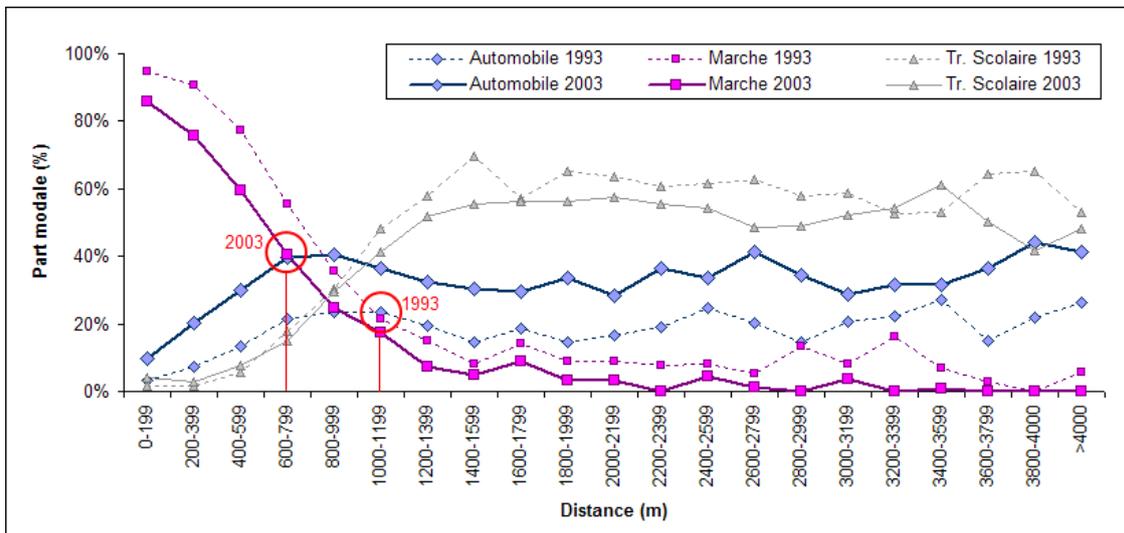


Source : Enquêtes O-D Montréal 1993, 1998 et 2003. Territoire comparable.

<sup>3</sup> Enquête menée dans le cadre d'une recherche financée par le FQRSC (Programme des Actions concertées). Plus de détails à l'adresse : [www.VilleEtMobilite.ca](http://www.VilleEtMobilite.ca).

La Figure 2 illustre plus en détail les variations sur dix ans de la part des trois modes les plus significatifs – l'automobile, la marche et le transport scolaire –, en relation avec la distance maison-école<sup>4</sup>. On constate que l'écart s'accroît entre l'automobile et la marche, peu importe la distance à l'école ; même pour les courtes distances, la marche est de moins en moins pratiquée. De plus, bien que la marche demeure le mode privilégié lorsque l'enfant réside à faible distance, le « seuil de tolérance » à la marche semble diminuer rapidement. Ainsi, comme le montre la Figure 2, la distance à partir de laquelle la part de l'automobile devance celle de la marche, est passée d'environ 1100 mètres en 1993, à environ 700 mètres en 2003.

**Figure 2 - Évolution des parts modales (automobile, marche et transport scolaire) entre 1993 et 2003 des déplacements pour le motif école des enfants de 6-12 ans**



Source : Enquêtes O-D Montréal 1993, 1998 et 2003. Territoire comparable.

## Mieux comprendre les comportements de mobilité

Comment expliquer le recul du transport actif ? Plusieurs facteurs sont en cause, notamment les changements dans les modes de vie et dans l'environnement urbain. Pourtant, les déplacements entre la maison et l'école sont différents des déplacements des adultes ; ils sont plus courts, donc plus favorables à la marche et au vélo. C'est d'ailleurs ce que montrent les données des enquêtes O-D : les enfants utilisent davantage le transport actif que les adultes, du moins pour les déplacements pendulaires.

<sup>4</sup> Les données sont présentées jusqu'à 4 km, ce qui concerne 85 % des enfants en 2003 et 88 % en 1993. Notons que les distances, à vol d'oiseau, exprimées dans cet article sont calculées lorsque des coordonnées géographiques jugées précises sont disponibles.

Les déplacements entre la maison et l'école sont également différents sur un autre plan : ce sont les parents qui déterminent les modes de déplacements. Aussi, la mobilité des enfants est fortement dépendante de celle des parents ; les enquêtes O-D nous indiquent d'ailleurs que dès qu'un des adultes du ménage utilise un autre mode que l'automobile comme mode de transport principal, l'enfant est beaucoup plus susceptible de se rendre à l'école par un mode de déplacement actif.

Force est de constater, toutefois, que les conditions sont de moins en moins favorables à la marche. L'augmentation de la circulation automobile accroît le risque et amène de nombreux parents à privilégier d'autres modes de déplacements pour leurs enfants, essentiellement motorisés. Ce qui aggrave de ce fait le problème pour ceux qui continuent de marcher : augmentation de la circulation, embouteillages et problématiques de stationnement aux alentours des écoles.

Contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, la localisation dans l'espace semble avoir peu d'influence sur la pratique de la marche, chez les jeunes d'âge primaire. L'analyse des données O-D révèle que la part de la marche est à peu près la même partout sur le territoire de la région de Montréal, que l'on habite les quartiers centraux, la proche ou la lointaine banlieue. La distance entre les écoles et les résidences joue par contre un rôle fondamental. Or, cette distance a tendance à augmenter. À cela deux raisons principales. Premièrement, la densité d'enfants a diminué, si bien que l'aire de desserte des écoles s'agrandit, entraînant de ce fait une augmentation de la distance. Deuxièmement, le rapport à l'école se transforme, l'école privilégiée n'est pas nécessairement l'école de proximité, les parents cherchant de plus en plus à choisir une école jugée mieux adaptée à leurs besoins.

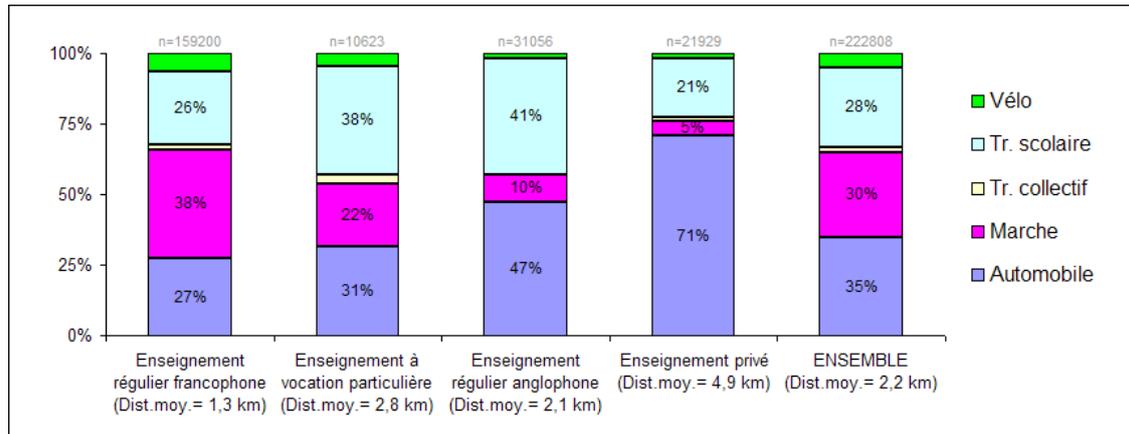
Sur ce plan, le choix de l'école s'avère déterminant. Issue d'une enquête auprès de parents<sup>5</sup>, la Figure 3 montre bien que les comportements sur le plan de la mobilité sont très différents selon le type d'école fréquentée : les enfants sont plus susceptibles de marcher ou de pédaler lorsqu'ils fréquentent l'école régulière, généralement l'école de proximité. La part du transport actif est nettement moindre dans le cas des écoles à vocation particulière et, surtout, dans le cas des écoles privées, à cause principalement de l'éloignement plus grand des lieux de résidence. On notera que 83 % des enfants qui fréquentent une école régulière francophone habitent à moins de 1,6 km de leur école (le seuil généralement reconnu pour avoir droit au

---

<sup>5</sup> L'enquête-parents, réalisée en 2007 auprès de parents des régions de Montréal et de Trois-Rivières, utilise un échantillon de convenance avec post-stratification à deux niveaux (zone géographique et type d'enseignement) sur les 1495 répondants, selon les données des effectifs scolaires provenant du Ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. Un facteur multiplicatif de pondération, basé sur le type d'enseignement, est utilisé afin de représenter l'effectif scolaire. Le questionnaire incitait notamment les répondants à graduer la fréquence annuelle de chaque mode de transport utilisé par leur enfant dans une perspective matin/soir et régulier/hiver.

transport scolaire), comparativement à 45 % pour les écoles à vocation particulière et seulement 29 % pour les écoles privées.

Figure 3 - Parts modales (mode principal, matins réguliers) et distance moyenne à l'école selon type d'enseignement, Montréal et Trois-Rivières



Source : Enquête-parents, Ville et Mobilité, 2007. Total : 222 808 enfants, par facteurs de pondération.

## Accroître la part du transport actif ?

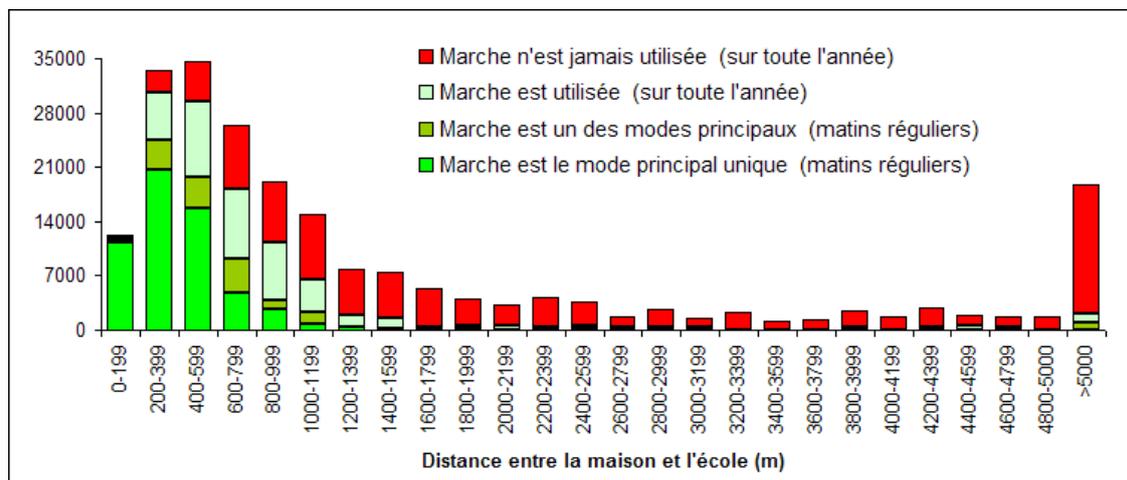
Plusieurs initiatives ont été développées afin d'accroître la pratique de la marche et du vélo chez les élèves des écoles primaires et secondaires. Le programme « Mon école à pied, à vélo » de Vélo-Québec s'inscrit dans cette volonté d'accroître la part du transport actif. Nous pouvons également mentionner les corridors scolaires et les pédibus<sup>6</sup>. Mais dans quelle proportion peut-on réellement accroître la part du transport actif ?

Il n'est pas facile de répondre à cette question. L'enquête-parents apporte toutefois quelques éléments de réponse. Elle nous révèle que pour se rendre à l'école, en plus des marcheurs et cyclistes réguliers, plusieurs enfants utilisent un mode actif à l'occasion. Ces marcheurs et cyclistes occasionnels constituent un groupe très intéressant, dans la mesure où ils font déjà la démonstration de leur intérêt pour la marche ou le vélo et, surtout, que la marche ou le vélo est possible. La Figure 4 présente la distribution des enfants selon la distance à l'école, ventilée par la pratique de la marche.

<sup>6</sup> Groupe d'enfants reconduits par un adulte. Aussi connu comme autobus pédestre, carapattes ou encore *walking school bus*.

Ainsi, alors que 30 % des enfants vont principalement à pied vers l'école (matins réguliers), on constate que la marche est utilisée, à divers degrés, pour un 24 % supplémentaire. Ces enfants représentent donc un sous-ensemble important où l'usage de la marche pourrait être augmenté. Ce constat s'applique également au vélo : si seulement 5 % des enfants en font leur mode principal (matins réguliers), il est possible de faire augmenter l'utilisation du vélo chez 19% des enfants, soit pour ceux où ce mode est utilisé (vers l'école) de manière irrégulière.

**Figure 4 - Fréquence du mode marche selon la distance à l'école, Montréal et Trois-Rivières**



Source : Enquête-parents, Ville et Mobilité, 2007. Total : 218 780 enfants par facteurs de pondération.

## Conclusion

Alors que le transport actif décline et perd de sa capacité à accroître le niveau d'activité physique, il apparaît difficile de renverser les tendances, qui semblent assez lourdes. Le déclin du transport actif est une question complexe, qui s'explique par plusieurs facteurs. Il nous amène à nous interroger en profondeur sur notre conception de l'espace urbain. Le transport actif peut contribuer à la santé des individus ; mais en même temps, les parents semblent nombreux à privilégier d'autres modes de déplacements, souvent pour des raisons de sécurité, mais également parce que la marche et le vélo ne s'inscrivent pas toujours bien dans la logistique de la vie quotidienne. En ce sens, c'est non seulement notre rapport à la ville qui doit être remis en question. C'est aussi notre conception de l'éducation des enfants qui est en cause.