

# Pourquoi les parents deviennent des «taxis»: «Ils préfèrent conduire leurs enfants plutôt que de les laisser se déplacer seuls en rue»

Le Vif - [Sarah Moran Garcia](#) - 11-06-2026

Extraits. Article complet réservé aux abonnés.

[https://www.levif.be/societe/pourquoi-les-parents-deviennent-des-taxis-ils-preferent-conduire-leurs-enfants-plutot-que-de-les-laisser-se-deplacer-seuls-en-rue/?cel\\_hash=f18f07b5a9c6d163ee5474ceb400ea0106756c4a&chts=1782132637&utm\\_source=Newsletter-20260622&utm\\_medium=Email&utm\\_campaign=Newsletter](https://www.levif.be/societe/pourquoi-les-parents-deviennent-des-taxis-ils-preferent-conduire-leurs-enfants-plutot-que-de-les-laisser-se-deplacer-seuls-en-rue/?cel_hash=f18f07b5a9c6d163ee5474ceb400ea0106756c4a&chts=1782132637&utm_source=Newsletter-20260622&utm_medium=Email&utm_campaign=Newsletter)

En Belgique, la voiture reste le principal mode de déplacement. Certains «parents-taxis» effectuent parfois plus de 15 trajets par semaine pour aller conduire ou chercher leur enfant à l'école et à leurs activités extrascolaires. Avec un risque: rendre ces derniers moins autonomes.

Il est 8 heures. Dans une rue étroite du centre de Liège, une voiture s'arrête et enclenche ses feux de détresse. Une file s'allonge de minute en minute. Sous les klaxons, une jeune fille ouvre la portière, se dirige vers le coffre et emporte en toute hâte son volumineux cartable. Un peu gênée, elle fait un petit signe de la main à sa mère, qui, comme de nombreux Belges, est devenue un «parent-taxi».

Ecole, cours de chant, entraînements sportifs, scouts... Papas et mamans avalent les kilomètres en silence. Selon un [rapport](#) de la Ligue des familles (2019), 55% des parents effectuent plus de cinq trajets par semaine vers ou depuis l'école de leur enfant. 21% d'entre eux prennent même personnellement en charge plus de 10 de ces déplacements. A ceux-ci s'ajoutent les trajets vers et depuis les activités extrascolaires, **effectués entre une et 15 fois par semaine par les trois quarts des parents interrogés.**

## La voiture, championne des déplacements

Pour 57% d'entre eux, la voiture était, en 2019, le principal moyen de locomotion, devant la marche, selon le rapport de la Ligue des familles. Elle l'était encore en 2025 pour l'ensemble de la population belge, **qui l'employait dans 60% de ses boucles de déplacement**, [selon le SPF Mobilité](#). Elle représentait, par ailleurs, 78% de tous les kilomètres parcourus.

L'émergence de ces parents-taxis est multifactorielle et elle est **notamment due à un changement de rythme de vie imposé par la société actuelle**, analyse Annick Faniel, sociologue et responsable du CERE (Centre d'expertise et de ressources pour l'enfance). «Les parents n'ont plus le temps de faire une pause. Et cela se répercute sur les enfants, estime-t-elle. Par ailleurs, le statut de ces derniers a changé, il est mué en « enfant désir », devenu précieux et qu'il faut protéger. On leur fait faire des tas de choses et **on attend d'eux, comme d'un adulte, qu'ils aient les moyens de s'adapter à une société ultraperformante.**»

Dans cette optique d'hypervitesse, la voiture représente le meilleur moyen de rationaliser son temps et celui de son enfant, «**sans pour autant toujours tenir compte de ses besoins et de son propre rythme**», pointe l'experte.

Pour de nombreuses familles, l'usage de la voiture est devenu presque indispensable, en particulier pour celles vivant à la campagne ou en périphérie de grandes villes. Car c'est dans les centres-villes que se concentre la majeure partie des écoles reconnues. Or, comme le souligne Jacques Teller, professeur d'urbanisme et d'aménagement du territoire à l'ULiège, ces dernières années, **la distance entre le domicile et l'établissement scolaire n'a cessé d'augmenter**, «et ce, malgré le décret mixité qui devait favoriser le rapprochement» entre les écoles et le domicile ou encore les écoles primaire et secondaire.

Vivre en milieu urbain n'est toutefois pas la panacée. A Bruxelles, le nombre de boucles de déplacement effectuées en voiture est moindre (43%) qu'en Flandre (56%) ou en Wallonie (73%), car la capitale dispose d'un riche réseau de transports en commun. Mais dans certains villages, les bus ne passent que deux fois par jour. «Il y a une véritable érosion de l'offre dans les zones rurales, car c'est extrêmement coûteux de maintenir des lignes pour un trop faible nombre de voyageurs», juge le professeur liégeois. **Tandis qu'en ville, les usagers doivent parfois faire face au manque de régularité, voire de fiabilité.** «Après avoir conduit quatre ou cinq fois leur enfant à l'école parce que le bus a été supprimé sans qu'ils en aient été avertis, les parents prennent vite le pli de faire eux-mêmes les trajets en voiture. Et les enfants d'être accompagnés», explicite-t-il.

## Repenser les abords des écoles

A ces lacunes de déplacements s'ajoute un problème de sécurité routière. **Les aménagements aux abords des écoles ou autour des arrêts de bus ne sont pas pensés pour mettre les piétons à l'abri**, regrette Jacques Teller. Encore moins les enfants, dont les possibilités de mouvements et d'actions dans l'espace public «ont été considérablement réduites en quelques générations», soulève Lola Clavreul, directrice de la Fédération des centres pluralistes de planning familial. [La cartographie urbaine s'est transformée](#), monopolisée dans sa majorité par les voies de circulation des divers véhicules, conditionnant, voire interdisant désormais les déplacements libres de l'enfant avant un âge avancé.»

A Paris, dès 2020, ont été mises en place des «**rues aux écoles**» (ou «rues aux enfants») piétonnes et végétalisées dont l'objectif est triple: réduire les nuisances sonores et la pollution de l'air, et améliorer la sécurité des enfants aux abords des établissements scolaires. A ce jour, 300 rues écolières sont interdites aux véhicules motorisés. «Chez nous, c'est tout l'inverse. **On installe des dépose-minutes qui poussent les voitures à s'approcher toujours plus des abords des établissements scolaires**», déplore le spécialiste de l'aménagement urbain. En Wallonie et à Bruxelles, il existe bien quelques «rues scolaires», fermées aux voitures uniquement aux heures d'arrivée et de sortie des élèves, ce qui a pour effet qu'elles demeurent dangereuses.

Sans compter que les usagers de la route **ne sont pas vraiment incités à pratiquer une mobilité douce.** «En l'espace de 20 ou 30 ans, l'espace pour stationner des vélos en sécurité près des écoles s'est radicalement réduit. Pour les politiques, s'il n'y a pas de demande, il faut réduire le nombre de places disponibles; mais en même temps, si on ne propose pas de solutions, la population ne va pas se déplacer à vélo», juge le professeur liégeois.

Or, ajoute-t-il, «**nos habitudes acquises lors de la scolarité vont influencer nos comportements à l'âge adulte**. Les enfants et ados qui marchent ou vont à l'école à vélo auront tendance à utiliser plus facilement les modes de déplacements actifs une fois devenus adultes.»

## Des «parents-taxis» aux enfants dépendants

La disparition et le meurtre de [la petite Lyhanna](#), en France, ravivent chez certains adultes des craintes qui ne se sont jamais réellement éteintes depuis le retentissement de l'affaire Dutroux, en 1996. «Cela se manifeste alors pour de nombreux parents par le fait de conduire leurs enfants plutôt que de les laisser se déplacer seuls en rue. Le monde extérieur peut être vu comme étant dangereux», souligne Annick Faniel. Clément Rivière, maître de conférences en sociologie à l'université de Lille, observait, en 2016, que «**la présence d'enfants non accompagnés dans les espaces publics éveille désormais la suspicion**; les laisser jouer ou se déplacer sans surveillance est progressivement devenu [un marqueur de négligence](#).»

En tentant de parer au moindre risque, les parents peuvent **induire une perte d'autonomie chez leurs enfants**, alerte Annick Faniel. A ce titre, l'Agence française de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie ([Ademe](#)) a observé que seuls 9% des élèves de CM2 (équivalent de la 5<sup>e</sup> primaire en Belgique, soit 10-11 ans) et 36% des élèves de 6<sup>e</sup> (6<sup>e</sup> primaire, 11-12 ans) se rendaient seuls à l'école. L'âge moyen du premier déplacement autonome est, en outre, **passé à 11,6 ans, alors qu'il était de 10,6 ans pour la génération de leurs parents**. [En Wallonie et à Bruxelles](#), en 2019, la majorité des parents (55%) déclaraient, avoir autorisé leur enfant à sortir seul pour la première fois quand celui-ci avait entre 11 et 13 ans: 24% en ont donné la permission entre 8 et 10 ans, tandis que 16% l'ont accordée entre 14 et 16 ans.

«Cette surprotection parentale peut contribuer à réduire les initiatives personnelles de l'enfant et alimenter sa dépendance aux adultes, déplore la sociologue. **L'enfant n'a alors pas la possibilité de faire tous les apprentissages nécessaires à son développement**: jouer, se mouvoir, se repérer dans l'espace public, jauger les risques ou les dangers, accroître ses capacités et sa créativité... Cela peut aussi avoir une incidence sur son estime de soi et sa confiance en lui.»

Réduire l'usage de la voiture et accroître l'autonomie des enfants, cela **passera par des politiques publiques qui prendront ces derniers réellement en compte**, selon Jacques Teller et Annick Faniel. «En revoyant les priorités (les piétons, les vélos, les transports en commun et puis, seulement, les voitures), en aménageant mieux les abords des écoles et des arrêts de bus de sorte à ce que les enfants soient toujours en sécurité tout en permettant aux parents d'organiser leurs déplacements sans avoir recours à la voiture, en améliorant l'offre de bus...», énumère le professeur d'urbanisme. Et la sociologue de compléter que les pistes cyclables, qui sont «aujourd'hui davantage destinées aux adultes capables de se faufiler au besoin», doivent être repensées pour accroître la sécurité des mineurs.