Zeitschrift: Mobile : la revue d'éducation physique et de sport
Herausgeber: Office fédéral du sport ; Association suisse d'éducation physique à l'école
Band: 11 (2009)
Heft: 2

Artikel: Un pays dans la tourmente
Autor: Hunziker, Ralph
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-995715

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

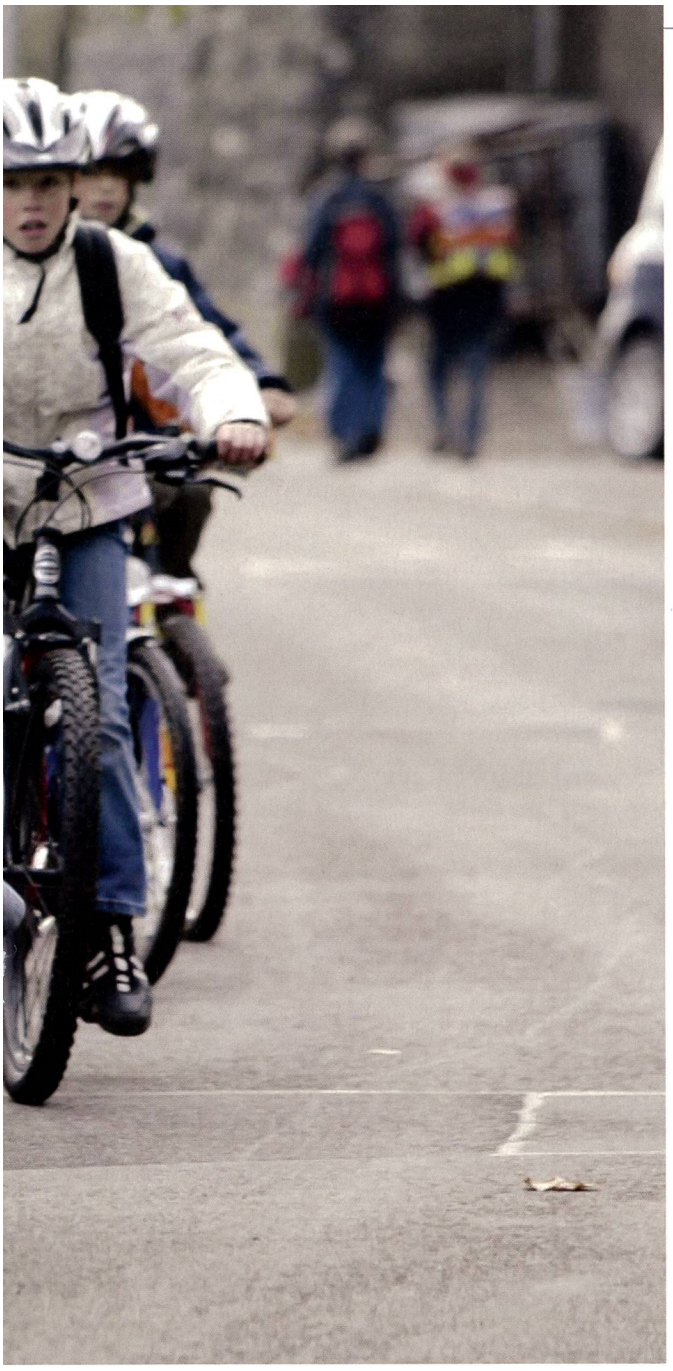
Un pays dans la tourmente

La mobilité de la population helvétique évolue depuis des années. Et pourtant, peu d'actions sont organisées pour encourager l'activité physique. Le manque de structures et d'efforts visant à améliorer la mobilité douce à l'échelle nationale en est partiellement à l'origine.

Texte: Ralph Hunziker; photo: Daniel Käsermann

La comparaison des «microrecensements transports» des années 1994, 2000 et 2005 (voir encadré ci-contre) indique que le nombre d'enfants et de jeunes se déplaçant à pied ou à vélo ne cesse de diminuer. Ce phénomène s'observe en particulier chez les filles et les jeunes femmes, ainsi qu'en Suisse romande, où le chemin de l'école n'est presque jamais parcouru à vélo.

Ces résultats ne correspondent aucunement à ceux de l'étude «Sport Suisse 2008» menée par l'OFSPO, selon laquelle le sport préféré des Suisses est le cyclisme et le VTT: près d'un tiers des adultes enfourcheraient en effet régulièrement leur vélo, soit une progression de 3,2 % par rapport à la situation en 2000; 30 % des adolescents et 23 % des enfants disent également pratiquer fréquemment cette discipline.



Il semble donc que les représentations des Suisses en matière d'activités sportives soient en décalage avec les valeurs relevées lors des recensements. Et ce n'est pas tout: la question du vélo comporte encore d'autres points controversés.

Cercles vicieux et vertueux

Partons du principe que le nombre de cyclistes recule effectivement. Les raisons paraissent évidentes. Pro Velo Suisse attribue cette diminution à l'augmentation du trafic et à l'insuffisance, voire l'inexistence d'infrastructures favorables au vélo. En outre, il apparaît que les parents d'aujourd'hui ont tendance à considérer le vélo comme dangereux et autorisent de moins en moins leurs enfants à rouler seuls. Un véritable cercle vicieux.

Or, en adoptant l'attitude inverse, la tendance peut être renversée. Et le cercle devenir vertueux. Telles sont les conclusions d'une

Le vélo et les jeunes selon les «microrecensements transports» de 1994, 2000 et 2005

Le «microrecensement transports» est un sondage représentatif effectué par téléphone tous les cinq ans par les offices fédéraux de la statistique et du développement territorial. Il s'adresse à la population suisse âgée de six ans et plus (les réponses des plus jeunes étant données par les parents). 33 000 sujets ont participé à l'étude en 2005. Les moyens de transport choisis par les moins de 20 ans pour se rendre à l'école ou pendant leurs loisirs ont fait l'objet d'une enquête séparée.

Les moyens de transport: La plupart des enfants et des jeunes disposent d'un vaste choix en matière de transport. En 2005, 84 % d'entre eux possédaient un vélo et 44 % vivaient dans un ménage ayant deux voitures au moins contre 8 % n'en ayant pas. Trois quarts des jeunes de plus de 16 ans étaient titulaires d'un abonnement aux transports publics.

Le chemin de l'école à vélo: En 2005, les enfants et les jeunes de 6 à 20 ans parcouraient 13,7 % du chemin de l'école à vélo. Ce chiffre a fortement diminué depuis 1994 (21,1 %). Ce sont les adolescents de 13 à 15 ans qui utilisent le plus leur vélo, même si le pourcentage correspondant a également baissé, passant de 38,3 à 26,1 % en onze ans. La même évolution a été constatée auprès des plus petits et des plus grands, des deux sexes et sur l'ensemble du territoire.

Ce recul a surtout été observé chez les filles (de 6 à 20 ans): en 1994, 22 % d'entre elles se rendaient à l'école à vélo, alors qu'aujourd'hui, elles ne sont plus que 12 %. Quant aux garçons, le pourcentage est passé de 20 à 15. Enfin, les écoliers romands parcourent à peine 2,7 % de leur trajet à vélo; autant dire que ce dernier n'existe presque plus parmi cette population. En Suisse alémanique, le pourcentage correspondant s'élève encore à 18,3.

Le vélo pendant les loisirs: La moitié des trajets parcourus par les enfants et les jeunes pendant leurs loisirs font moins de trois kilomètres; un tiers est même inférieur à un kilomètre. Ces données ont à peine changé depuis 1994. Pourtant, l'évolution est la même que celle concernant le chemin de l'école, à savoir une importante baisse de l'utilisation du vélo (de 18,9 à 10,4 %) en onze ans à peine. Ceci concerne toutes les tranches d'âge, toutes les régions, les deux sexes, la ville et la campagne.

Le vélo pour se rendre à l'école et pendant les loisirs a été supplanté avant tout par les transports publics, mais également par la voiture. Les trottinettes et autres moyens de transport sportifs ne jouent peu ou pas de rôle.

Référence bibliographique
Sauter, D. (2008): ***Mobilité des enfants et des adolescents : constats et tendances tirés des microrecensements de 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transports*** *(en allemand avec résumé en français). Berne: Office fédéral des routes OFROU.*

étude australienne qui, en se basant sur ses données nationales, celles de 16 pays européens et celles de plusieurs villes californiennes, a montré que le risque d'accident dans une commune diminuait proportionnellement à l'augmentation du nombre de cyclistes. Ceci est valable indépendamment de l'existence de pistes cyclables, de limitations de vitesse ou d'autres mesures de régulation du trafic. Il semblerait que les automobilistes soient plus prudents lorsque le nombre de cyclistes augmente.

Législation suisse confuse

La question de l'âge minimum requis pour faire du vélo a provoqué une nouvelle polémique en décembre dernier. Le catalogue des mesures «Via sicura», établi par le Conseil fédéral en vue de renforcer la sécurité routière, prévoit d'augmenter l'âge légal de sept à huit ans pour rouler à vélo seul. Le Bureau de prévention des accidents bpa et Road Cross, la fondation de soutien aux victimes de la route, approuvent cette mesure estimant qu'elle permettra de réduire le nombre d'enfants tués ou gravement blessés. Le bpa indique, dans sa prise de position sur la consultation relative à «Via sicura», que les enfants âgés de moins de huit ans ne sont pas parés contre les dangers de la route car ils ne perçoivent pas les situations et n'assimilent pas l'information correctement, ils sont facilement distraits, leur motricité est limitée et leurs connaissances sont insuffisantes.

Dans le camp opposé, les protestations de certains pédagogues se sont élevées. Ils avancent que le programme «Via sicura» aura pour effet que les enfants feront moins de vélo; leur développement moteur en sera retardé et ils seront confrontés encore plus tard à la circulation routière. A long terme, les conséquences seraient graves sur la sécurité routière et la santé. Pro Velo Suisse s'oppose, elle aussi, à l'augmentation de l'âge légal car elle diminuerait l'intérêt et l'utilisation du vélo. Est-il donc préférable de maintenir l'âge légal à sept ou de l'augmenter à huit ans? Cette question a peu d'intérêt si l'on tient compte du fait que le permis vélo se passe, le cas échéant, à onze ou douze ans. L'un ne va pas avec l'autre.

Par ailleurs, l'exemple de l'éducation routière montre bien la difficulté propre au fédéralisme suisse de définir des directives uniformes et d'agir à l'échelle nationale. Le comportement à adopter sur la route est enseigné et sanctionné par un examen, dans certains cantons, à l'école primaire. C'est le cas du canton d'Argovie, où la police régionale est chargée d'enseigner la sécurité routière selon un décret de police cantonal. Il prévoit un examen théorique et pratique en vue d'obtenir le permis vélo, ayant lieu en règle générale en classe de quatrième ou de cinquième année primaire. Ce type de cours n'est pas dispensé dans les autres cantons, ou seulement dans quelques-uns, en fonction des priorités politiques et financières des parlements cantonaux.

Différence de régime obscure

Il n'existe, en Suisse, aucune obligation de passer un examen théorique ou pratique pour rouler à vélo. Tout examen, aussi bon soit-il, est donc sans effet dès lors que la police n'a aucun moyen d'obliger les élèves qui ont échoué à repasser le permis. Cette situation rend la tâche difficile aux instructeurs de la circulation, qui souhaitent la mise en place d'examens obligatoires. La question se pose, en outre, de savoir pourquoi l'utilisation d'une mobylette nécessite elle un permis. La pratique a montré que l'argument de la vitesse perdait de sa force à mesure que l'on avançait dans l'âge. Il est plus probable que cette distinction ait des origines historiques. L'introduction d'un permis a été abandonnée depuis que le vélo est devenu le moyen de transport de prédilection, en particulier des ouvriers pendulaires.

Projet

Exemple à suivre

Qu'est-ce que les Britanniques ont de plus que les Suisses? Ils bénéficient en tout cas d'une réglementation uniforme sur l'aptitude à conduire un vélo, à savoir les «Bikeabilities».

«Keep it simple»: voilà comment résumer au mieux le projet britannique lancé en 2006. La commission «Cycling Training Standard Board (CTSB)», composée d'autorités étatiques et de fédérations et organisations de sport cycliste, a élaboré un programme d'amélioration de l'aptitude à conduire un vélo, qui vise à enseigner les bases importantes aux jeunes enfants. L'idée est mise en œuvre par les fédérations de sport cycliste et les écoles en habilitant ceux qui se conforment aux règles (en participant par exemple à un module de formation continue) à donner un cours à trois niveaux aux enfants et aux adolescents.

Le niveau 1 se déroule dans une enceinte fermée au trafic (cour de récréation ou autre) et consiste en un cours de base pour apprendre à monter sur un vélo, à conduire prudemment (y compris dans les virages) et à effectuer des contrôles simples du vélo. Le niveau 2 traite de l'adresse et des connaissances essentielles de la route, et vise à ce que les enfants se rendent seuls à l'école. Cette partie du cours a lieu sur les routes de quartier ou peu fréquentées. Le niveau 3, qui clôt la série de tests, porte sur l'aptitude à circuler sur les routes très fréquentées et les connaissances dans ce domaine. Les enfants reçoivent une «Bikeability» – l'insigne correspondant au niveau du cours suivi – lorsqu'ils réussissent le test.

Le succès du programme ne s'est pas fait attendre, selon ses fondateurs. Deux ans après sa mise en place, le nombre d'enfants ayant suivi le cours a nettement augmenté. En outre, grâce aux «Bikeabilities», les enseignants et les parents font plus confiance en les capacités des jeunes à conduire un vélo, et s'accordent pour dire que ce type de formation est indispensable de nos jours.

www.ctsb.org.uk

Insignes à collectionner

Il faut reconnaître que, malgré l'absence de dispositions contraignantes, les autorités cantonales ne chôment pas. Une réglementation uniforme sur l'éducation routière – qui nécessiterait des adaptations légales en matière de sécurité et de santé des enfants – serait néanmoins la bienvenue au niveau fédéral. Il s'agirait, entre autres, de définir l'âge auquel les enfants sont aptes, d'un point de vue cognitif et moteur, à faire du vélo seuls sur les routes très fréquentées ou les routes de quartier. Les idées et orientations possibles pour mener à bien ce projet – qui vise à améliorer la «mobilité active», en particulier la pratique du vélo dans un environnement sûr – existent (voir pp. 14-15). Pour ce faire, le concours de tous les acteurs est requis, à savoir celui des enfants et des jeunes, qui pourront satisfaire leur besoin de mouvement, des parents, qui devront montrer moins de retenue et soutenir activement leurs enfants, des divers groupements d'intérêts, des écoles, de la police, des communes, des cantons et de la Confédération.

Un début de solution intéressant provient de l'Angleterre: une commission composée d'autorités étatiques et d'organisations privées a élaboré un projet mandaté par le gouvernement qui fixe des normes nationales d'aptitude à la conduite d'un vélo (avec insigne correspondant) et forme des instructeurs chargés de garantir le respect de celles-ci (voir «Projet», p. 12). Le vélo pourrait, par exemple, bénéficier d'un insigne similaire à celui délivré en cas de réussite de l'examen de natation, de même que d'un permis national obligatoire. Le seul moyen de réaliser ce projet est d'agir dans ce sens et d'en parler, à l'instar d'autres projets suisses qui peuvent servir de modèles aux enseignants motivés. ■

Vision

Le vélo (re)devient irrésistible

Imaginez un monde où chacun se déplacerait autant que possible à la force de ses muscles: dans les agglomérations, un tiers des véhicules à moteur disparaîtraient pour faire place à davantage de piétons et de cyclistes. Cette vision semble utopique, alors qu'il n'y a rien de plus naturel, de plus écologique ni de meilleur pour la santé!

Pro Velo Suisse aimerait réaliser ce rêve. Pour cela, le vélo doit absolument devenir – ou plutôt redevenir – le premier moyen de transport pour les trajets courts. Durant la première moitié du 20e siècle, il était naturel de parcourir quatre ou cinq kilomètres à vélo ou à pied. Dans les années 20, les ouvriers se rendaient à l'usine à vélo par milliers et rentraient même à la maison pour dîner.

Nous savons depuis longtemps que pour y parvenir, il est indispensable de mettre en place un réseau pédestre et cyclable sûr et complet, accompagné de mesures «douces» incitatives: formation initiale et continue des cyclistes à l'école, encouragement des collaborateurs par les entreprises, promotion de l'image sur le modèle d'autres domaines, notamment le tourisme, etc.

Il n'y a pas encore suffisamment de personnes courageuses et conséquentes pour planifier, décider, financer et mettre en œuvre de telles mesures auprès des autorités, de l'économie et des institutions. Mais elles seront de plus en plus nombreuses, car cette vision est irrésistible.

Christoph Merkli est directeur de Pro Velo Suisse.