



**Daniel Sauter, Urban Mobility Research, 2019**

---



## **Mobilität von Kindern und Jugendlichen**

Veränderungen zwischen 1994 und 2015

Analyse basierend auf den Mikrozensusen «Mobilität und Verkehr»

### **Mobilité des enfants et des adolescents**

Evolution entre 1994 et 2015 - Analyse basée sur les microrecensements « mobilité et transports »

### **Mobilità di bambini e adolescenti**

Evoluzioni dal 1994 al 2015 - Analisi basata sui microcensimenti «mobilità e trasporti»

### **Mobility of children and adolescents**

Changes between 1994 and 2015 - Analysis based on the micro censuses «mobility and traffic».

## **Impressum**

- Auftraggeber & Herausgeber:** Bundesamt für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr, Bern  
Bundesamt für Gesundheit, BAG, Bern  
Bundesamt für Sport, BASPO, Magglingen
- Autor:** Daniel Sauter, Urban Mobility Research  
Mühlebachstrasse 69, 8008 Zürich  
daniel.sauter@urban-mobility.ch
- Titelbild:** Daniel Sauter, Urban Mobility Research
- Fach-Begleitung & Unterstützung:** Heidi Meyer, Bundesamt für Strassen, ASTRA, Bereich Langsamverkehr, Bern  
Andrea Poffet, Bundesamt für Gesundheit, BAG, Bern  
Nadja Mahler, Bundesamt für Sport, BASPO, Magglingen
- Datenquellen:** Bundesamt für Statistik (BFS) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE):  
Mikrozensus Verkehr 1994, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2000, Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005, Mikrozensus «Mobilität und Verkehr» 2010, Mikrozensus «Mobilität und Verkehr» 2015
- Vertrieb:** Der Bericht kann von folgenden Websites heruntergeladen werden:  
[www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch); [www.mobilite-douce.ch](http://www.mobilite-douce.ch); [www.traffico-lento.ch](http://www.traffico-lento.ch)
- Copyright:** ASTRA / BAG / BASPO / Urban Mobility Research, 2019

# **Mobilität von Kindern und Jugendlichen**

Entwicklungen von 1994 bis 2015  
Analyse basierend auf den Mikrozensen  
«Mobilität und Verkehr»

Daniel Sauter  
Urban Mobility Research

Im Auftrag des  
Bundesamts für Strassen, ASTRA  
Bereich Langsamverkehr

Mit Unterstützung des  
Bundesamts für Gesundheit, BAG  
& des Bundesamts für Sport, BASPO

Juli 2019



# Inhaltsübersicht

<b>Inhaltsübersicht</b> .....	<b>5</b>
<b>Abstracts</b> .....	<b>7</b>
<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>9</b>
<b>Résumé</b> .....	<b>19</b>
<b>Sintesi</b> .....	<b>31</b>
<b>Summary</b> .....	<b>41</b>
<b>1. Einleitung und Grundlagen</b> .....	<b>51</b>
1.1 Ausgangslage und Ziel .....	51
1.2 Aufbau des Berichts .....	51
1.3 Datengrundlagen und methodische Veränderungen .....	51
1.4 Einige wichtige Begriffe .....	54
<b>2. Mobilitätsvoraussetzungen</b> .....	<b>57</b>
2.1 Möglichkeit, sich selbständig zu Fuss fortzubewegen .....	57
2.2 Verfügbarkeit über Verkehrsmittel .....	57
2.3 Anzahl Autos im Haushalt .....	65
2.4 Veloparkierung .....	66
<b>3. Tagesmobilität nach Mobilitätsgrad, Zweck und Typ</b> .....	<b>71</b>
3.1 Anteile mobile und nicht-mobile Personen am Stichtag (Mobilitätsgrad) .....	71
3.2 Wegzwecke .....	72
3.3 Ausgänge, Wege, Distanzen und Unterwegszeit pro Tag .....	73
<b>4. Tagesmobilität nach Verkehrsmittel (-kombinationen)</b> .....	<b>79</b>
4.1 ‚Reine‘ und kombinierte Verkehrsmittelwege .....	79
4.2 Etappen, Distanzen und Unterwegszeit pro Tag nach Verkehrsmittel .....	85
<b>5. Verkehrsmittelwahl über alle Zwecke</b> .....	<b>95</b>
5.1 Verkehrsmittelwahl nach Wegen über alle Zwecke .....	95
5.2 Verkehrsmittelwahl im Tagesverlauf .....	110
<b>6. Ausbildungswege</b> .....	<b>117</b>
6.1 Anzahl Ausbildungswege .....	117
6.2 Distanz von Ausbildungswegen .....	117
6.3 Dauer der Ausbildungswege .....	119
6.4 Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen .....	121
6.5 Die Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen unter Berücksichtigung der verschiedenen Merkmale (multivariate Analysen) .....	136
6.6 Begleitung von Kindern auf Schulwegen – Elterntaxis .....	142
6.7 Internationaler Vergleich der Verkehrsmittelwahl auf Schulwegen .....	148
<b>7. Freizeitwege</b> .....	<b>153</b>
7.1 Anzahl Freizeitwege .....	153
7.2 Distanz von Freizeitwegen .....	153
7.3 Dauer der Freizeitwege .....	155
7.4 Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen .....	157
7.5 Die Verkehrsmittelwahl auf Freizeitwegen unter Berücksichtigung der verschiedenen Merkmale (multivariate Analysen) .....	172
7.6 Freizeitaktivitäten und Verkehrsmittelwahl .....	176

<b>8. Vertiefungsanalysen.....</b>	<b>181</b>
8.1 Verkehrsmittelwahl in der italienischsprachigen Schweiz sowie sprachregionale Unterschiede .....	181
8.2 Aktive Mobilität, Bewegungsempfehlungen und Body-Mass-Index .....	185
8.3 Einfluss der Veloabstellplätze auf die Velonutzung .....	192
8.4 Einfluss von öV-Abo-Besitz und öV-Erschliessung auf Verkehrsmittelwahl .....	194
8.5 Entwicklung des Fuss- und Veloverkehrs auf kurzen Ausbildungs- und Freizeitwegen .....	200
<b>9. Fazit und Forschungsbedarf .....</b>	<b>203</b>
9.1 Fazit .....	203
9.2 Weiterer Forschungsbedarf .....	205
<b>Anhang.....</b>	<b>207</b>
Glossar .....	207
Verkehrsmittel nach Etappen .....	212
Literaturverzeichnis .....	214
Tabellenverzeichnis.....	217
Abbildungsverzeichnis.....	219
Schriftenreihe Langsamverkehr.....	225

## Abstracts

### Deutsch

Die Mobilitätsmuster von Kindern und Jugendlichen sind ein wichtiger Indikator für die Lebensqualität und die Entwicklung des Verkehrsverhaltens in der Zukunft. Diese Mobilitätsmuster haben sich in den letzten 20 Jahren teilweise markant verändert. Der vorliegende Bericht beschreibt die Entwicklungen, Zusammenhänge und – soweit möglich – die Hintergründe dafür.

Die Analyse basiert auf den Mikrozensusdaten „Mobilität und Verkehr“ (MZMV) von 1994, 2000, 2005, 2010 und 2015 des Bundesamtes für Statistik und des Bundesamtes für Raumentwicklung. Einbezogen werden sowohl die Mobilitätsvoraussetzungen, z.B. die Verfügbarkeit über Velos oder Abonnemente des öffentlichen Verkehrs und die Verfügbarkeit der Haushalte über Autos, wie auch die Weglängen und die Verkehrsmittelnutzung – dargestellt nach allen Zwecken, Schul- und Freizeitwegen, Alter, Geschlecht, Landesteil und weiteren Kriterien.

Bei Kindern von 6 bis 12 Jahren hat sich über die Zeit relativ wenig verändert. Der Anteil der Elterntaxis auf Schulwegen ist nicht so hoch wie allgemein vermutet und nur vereinzelt im zweistelligen Bereich. Bei den 13- bis 15-Jährigen hat der Veloanteil in den letzten 20 Jahren deutlich abgenommen, scheint nun aber die Talsohle erreicht zu haben. Insbesondere die Mobilitätsmuster der Jugendlichen zwischen 16 und 20 Jahren haben sich markant verändert: sie machen heute viel mehr Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuss. Damit werden Wege mit dem Velo und zum Teil dem motorisierten Individualverkehr ersetzt. Sprachregional gibt es zudem grosse Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl. In der Romandie ist der Veloanteil z.B. bedeutend kleiner als in der Deutschschweiz. Entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben zudem das Vorhandensein und die Qualität der Veloabstellplätze, die Verfügbarkeit über ein öV-Abonnement sowie die Anzahl Autos im Haushalt.

Die geschilderten Entwicklungen finden vor dem Hintergrund von strukturellen und gesellschaftlichen Veränderungen statt, u.a. der Zunahme der Distanzen zu Ausbildungsorten sowie dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, welcher ergänzt wird durch eine positive Einstellung der Kinder und Jugendlichen zu diesem Verkehrsmittel. Dies verändert nicht nur die Verkehrsmittelwahl auf Ausbildungswegen, sondern auch jene in der Freizeit.

### Français

Les schémas de mobilité des enfants et des adolescents constituent un indicateur important de la qualité de vie et de l'évolution future du comportement en matière de transports. Ces habitudes ont connu des mutations parfois profondes ces 20 dernières années. Le présent rapport décrit les évolutions en jeu, les interdépendances et, dans la mesure du possible, le contexte qui les explique.

L'analyse repose sur les données du micro-recensement « Mobilité et transports » (MRMT) recueillies en 1994, 2000, 2005, 2010 et 2015 par l'Office fédéral de la statistique et l'Office fédéral du développement territorial. Ces données intègrent aussi bien les conditions préalables à la mobilité, par ex. la possession de vélos ou d'abonnements de transports publics et les voitures dont disposent les ménages, que la longueur des trajets ou l'utilisation des moyens de transport, représentées en fonction des finalités, des trajets scolaires et des déplacements de loisirs, de l'âge, du sexe, de la région et d'autres critères.

Pour les enfants de 6 à 12 ans, les choses ont relativement peu évolué avec le temps. La proportion de parents faisant office de taxis pour les trajets scolaires n'est pas aussi élevée que ce que l'on pourrait penser et n'atteint que rarement deux chiffres. Pour les 13 à 15 ans, la part du vélo a nettement diminué ces 20 dernières années, mais semble avoir dépassé le creux de la vague. Ce sont surtout les schémas de mobilité des adolescents de 16 à 20 ans qui ont considérablement évolué : ceux-ci se déplacent aujourd'hui bien plus souvent en transports publics et à pied, ce qui remplace les trajets effectués à vélo et en partie en transport individuel motorisé. Par ailleurs, il existe de grandes différences entre les régions linguistiques sur le plan du choix des moyens de transport. Ainsi, la part du vélo est nettement plus faible en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. En outre, l'existence et la qualité des parkings pour vélos, la disponibilité d'un abonnement de TP ainsi que le nombre de voitures dans le ménage ont une influence décisive sur le choix des moyens de transport.

Les évolutions présentées interviennent dans le contexte de mutations structurelles et sociales, notamment de l'allongement des distances jusqu'aux lieux de formation ainsi que du développement des trans-

ports publics, auquel s'ajoute l'opinion favorable que les enfants et les adolescents ont vis-à-vis de ce moyen de transport. Cela modifie le choix du moyen de transport non seulement pour se rendre sur les lieux de formation, mais aussi lors des loisirs.

## Italiano

Negli ultimi 20 anni i modelli di mobilità di bambini e adolescenti, importante indicatore della qualità di vita e dei comportamenti futuri in materia di trasporti, hanno subito trasformazioni talvolta profonde. Il presente rapporto ne descrive gli sviluppi, le correlazioni e, per quanto possibile, le cause.

La ricerca si basa sui dati dei *microcensimenti mobilità e trasporti (MCMT)* realizzati nel 1994, 2000, 2005, 2010 e 2015 da Ufficio federale di statistica e Ufficio federale dello sviluppo territoriale. L'analisi comprende sia i presupposti della mobilità, ad esempio la disponibilità di biciclette o di abbonamenti ai mezzi pubblici e il numero di automobili per famiglia, sia le distanze percorse e l'utilizzo dei vari mezzi di trasporto, suddivisi in base a scopo dello spostamento, tipologia (scuola/formazione o tempo libero), età, sesso, area geografica e altri criteri.

Nella fascia di età 6–12 anni la situazione è rimasta pressoché invariata nel tempo. Il fenomeno dei cosiddetti genitori-taxi che accompagnano i bambini a scuola è meno diffuso di quanto si possa pensare e solo in casi isolati raggiunge percentuali a due cifre. Il netto calo nell'uso della bicicletta da parte dei ragazzi di età compresa tra i 13 e i 15 anni registrato nell'ultimo ventennio sembra aver toccato il punto più basso. Un cambiamento radicale si riscontra soprattutto nella fascia 16–20 anni, che oggi preferisce di gran lunga spostarsi con i mezzi pubblici o a piedi anziché in bici e, in parte, optando per il traffico motorizzato privato (TMP). Si notano inoltre marcate differenze nella scelta del mezzo tra le regioni linguistiche: nella Svizzera romanda la percentuale di chi sceglie la bici è, ad esempio, molto minore rispetto alla Svizzera tedesca. A incidere sostanzialmente sono la disponibilità e qualità dei parcheggi per le biciclette, il possesso di un abbonamento di trasporto pubblico e il numero di automobili in famiglia.

Tali tendenze si collocano in un mutato contesto strutturale e sociale, caratterizzato da maggiori distanze percorse per esigenze formative, ampliamento della rete di trasporto pubblico e crescente propensione di bambini e adolescenti per i mezzi pubblici. Ciò influisce sui comportamenti in fatto di mobilità non solo nel tragitto casa-scuola, ma anche nel tempo libero.

## English

The mobility patterns of children and adolescents are important indicators of quality of life and future trends in transport behaviour. Some of those patterns have changed significantly in the past 20 years. This report describes the trends, links and – where possible – underlying reasons therefor.

The analysis is based on the data obtained from the Mobility and Transport microcensuses (MTMC) "Mobility and Traffic" microcensuses conducted in 1994, 2000, 2005, 2010 and 2015 by the Swiss Federal Statistical Office and the Swiss Office for Spatial Development. It covers mobility conditions (e.g. the availability of bicycles and public transport passes, whether or not the household has access to cars), the distance to travel and use of means of transportation, broken down by all purposes, education- and leisure-related travel, age, sex, part of the country and other criteria.

For children aged 6 to 12, there have been relatively few changes over time. The proportion of parents driving their children to school is not as high as generally assumed and only rarely in the double-digit realm. The proportion of adolescents aged 13 to 15 using a bicycle has fallen significantly in the past 20 years, but seems to have bottomed out. The mobility patterns of young people aged 16 to 20 in particular have changed markedly: they presently make far more trips using public transport and on foot, replacing trips previously made by bicycle and in some cases by private motor vehicle. In addition, there are major differences in the choice of mode of locomotion between language regions. For example, the proportion of those traveling by bicycle is smaller in French-speaking than in German-speaking Switzerland. In addition, the availability and quality of bicycle parking spots, the availability of a public transport pass and the number of cars in the household have a decisive impact on the choice of mode of locomotion.

The changes indicated have arisen against a backdrop of structural and social change, including an increase in the distance to educational facilities and the expansion of public transport, which is being supplemented by a positive attitude of children and young people towards this mode of transport. The result is a shift in the choice of mode of locomotion not only for education-related travel, but also for leisure-related travel.

# Résumé

## Introduction

Les schémas de mobilité des enfants et des adolescents constituent un facteur important de la qualité de vie et de l'évolution future du comportement en matière de transport. Ces habitudes ont connu une évolution parfois profonde ces 20 dernières années. Le présent rapport décrit les évolutions en jeu, les interactions et, dans la mesure du possible, le contexte qui les explique. Cette analyse repose sur les données du micro-recensement « Mobilité et transport » (MRMT) recueillies par l'Office fédéral de la statistique et l'Office fédéral du développement territorial. Le concept d'étapes introduit en 1994 permet depuis cette date une analyse de séries temporelles, pour lesquelles on dispose désormais de valeurs datant de 1994, 2000, 2005, 2010 et 2015. Ces données intègrent aussi bien les conditions préalables à la mobilité, par ex. la disponibilité de vélos ou d'abonnements de transports publics ainsi que les voitures dont disposent les ménages, que la longueur des trajets ou l'utilisation des moyens de transport, représentées en fonction des finalités, des trajets scolaires et des déplacements de loisirs, de l'âge, du sexe, de la région et d'autres critères.

Le présent résumé traite des principaux résultats dans l'ordre suivant :

- L'évolution différente de l'utilisation des moyens de transport selon la tranche d'âge
- La formation et les loisirs en tant que principales finalités de la mobilité
- Les grandes différences selon les régions linguistiques
- La contribution de la mobilité active aux recommandations concernant l'exercice physique et à l'indice de masse corporelle
- L'accès plus tardif aux moyens de transport : vélos, abonnements de TP, véhicules à moteur
- L'évolution touchant les divers moyens de transport : déplacements à pied, vélo, TP, TIM
- Trois facteurs importants influant sur la mobilité : parkings pour vélos, abonnements de TP et voitures dans le ménage

## Évolution différente de l'utilisation des moyens de transport selon la tranche d'âge

### Enfants de 6 à 12 ans : peu d'évolutions au fil du temps

Les enfants de 6 à 12 ans parcourent à pied plus de la moitié (52 %) de leurs trajets quotidiens, c'est-à-dire des trajets parcourus en Suisse, toutes finalités confondues, et 10 % à vélo. Au total, près des deux tiers des trajets sont donc parcourus en pratiquant une activité physique. Pour le reste, 8 % des trajets sont effectués en transports publics (TP), et pour 28 % des trajets, les enfants sont conduits ou récupérés à leur destination. Ce schéma n'a que peu évolué depuis 1994.

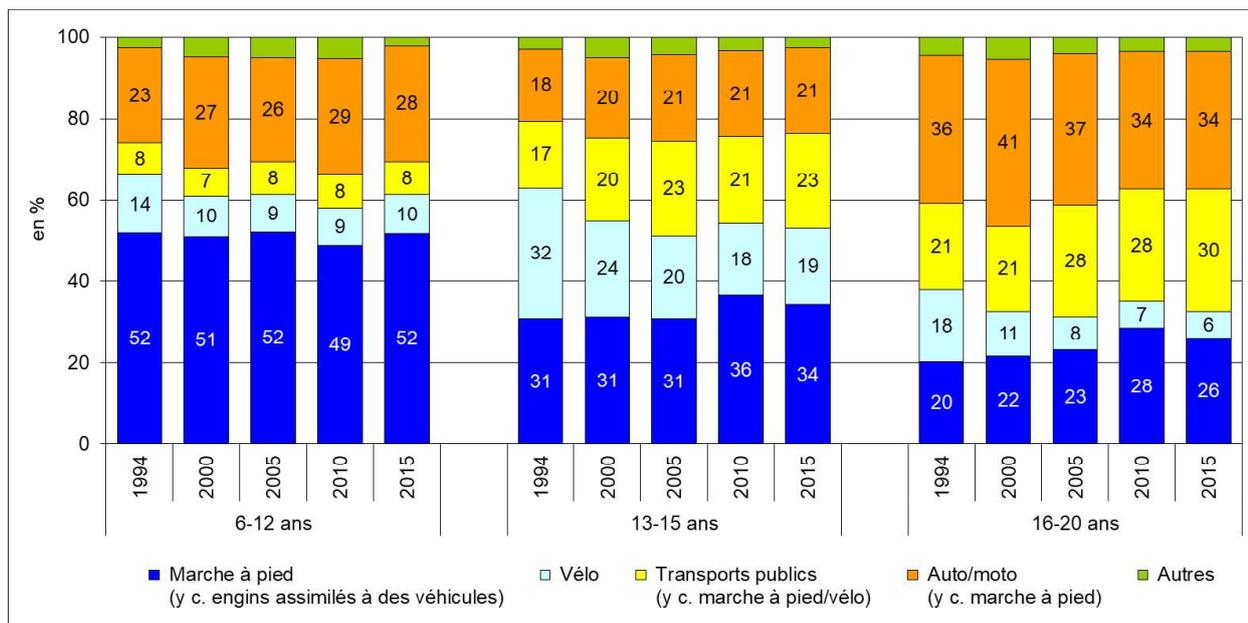
### Enfants de 13 à 15 ans : la part du vélo se stabilise après un passage aux déplacements à pied, en TP et en TIM

Les enfants de 13 à 15 ans parcourent encore environ un tiers de leurs trajets à pied. Environ un trajet sur cinq est effectué à vélo. Les jeunes de cette tranche d'âge se déplacent donc en pratiquant une activité physique sur plus de la moitié de leurs trajets du quotidien. Les parts de trajets effectués en TP et en transports individuels motorisés (TIM) sont l'une comme l'autre légèrement supérieures à 20 %. Le vélo a de nouveau rencontré un peu plus de succès en 2015 alors que sa part reculait fortement depuis 1994. Les parts perdues par le vélo ont été remplacées au fil du temps par des trajets à pied, en TP et en TIM.

### Jeunes adultes de 16 à 20 ans : nettement plus de trajets en TP et à pied, moins à vélo et en TIM

C'est dans la tranche d'âge des jeunes adultes de 16 à 20 ans que les schémas de mobilité ont le plus fortement évolué ces vingt dernières années. Les trajets en TP ont augmenté de 42 %, ceux à pied de 29 %. Dans le même temps, les parts de trajets à vélo et en TIM ont reculé respectivement de 64 % et de 7 %. Environ un tiers des trajets dans cette tranche d'âge sont des trajets impliquant une activité physique (à pied [26 %] et à vélo [6 %]), en transports publics (30 %) et en véhicules à moteur (34 %).

Illustration 1F Choix du moyen de transport sur tous les trajets en Suisse, toutes finalités confondues, en 1994, 2000, 2005, 2010 et 2015 par tranches d'âge (base = 9847, 18 631, 18 785, 34 864 et 36 883 trajets parcourus par des enfants et des adolescents)



Sources des données : OFS/ARE, micro-recensement Transports 1994, micro-recensement sur le comportement de la population en matière de transports 2000, micro-recensement sur le comportement de la population en matière de transports 2005, micro-recensement «Mobilité et transports» 2010, micro-recensement «Mobilité et transports» 2015

### Jeunes adultes de 16 à 20 ans : nettement plus de trajets en TP et à pied, moins à vélo et en TIM

C'est dans la tranche d'âge des jeunes adultes de 16 à 20 ans que les schémas de mobilité ont le plus fortement évolué ces vingt dernières années. Les trajets en TP ont augmenté de 42 %, ceux à pied de 29 %. Dans le même temps, les parts de trajets à vélo et en TIM ont reculé respectivement de 64 % et de 7 %. Environ un tiers des trajets dans cette tranche d'âge sont des trajets impliquant une activité physique (à pied [26 %] et à vélo [6 %]), en transports publics (30 %) et en véhicules à moteur (34 %).

### Changement de paradigme pour la mobilité des adolescents et des jeunes adultes ?

Le comportement des adolescents et des jeunes adultes en matière de mobilité révèle au fil des années, d'après les données du micro-recensement, des modifications si profondes (fortes diminutions des déplacements à vélo, fortes augmentations des trajets en TP et à pied) que l'on peut se demander s'il ne faudrait pas parler d'un véritable changement de paradigme. Si l'on tente de déterminer l'interaction entre les principaux facteurs de ce changement, on obtient le scénario représenté schématiquement à l'illustration Z-2F. Celui-ci ne peut pas être absolument prouvé sur la base des données, mais est étayé par des indices empiriques forts.

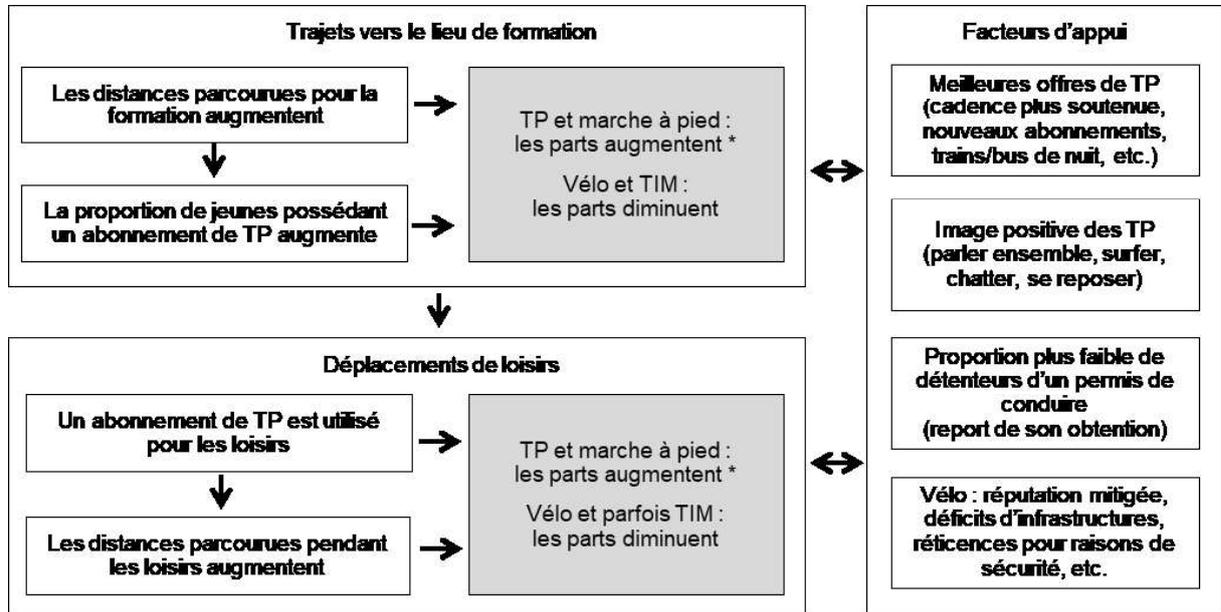
L'illustration Z-2F fait la distinction d'une part entre les trajets étudiés pour se rendre dans un lieu de formation et les déplacements de loisirs (champs à gauche en haut et en bas) et, d'autre part, entre divers facteurs d'appui (champ à droite).

Il y a lieu de penser que les distances croissantes à parcourir pour se rendre sur des lieux de formation (champ en haut à gauche) sont l'une des causes des modifications du comportement en matière de mobilité. En raison de ces distances accrues, certains jeunes ne peuvent plus se rendre à l'école à vélo et ont recours aux transports publics. Ils ne disposent souvent pas (encore) d'un véhicule motorisé. Ce changement s'accompagne le plus souvent de l'acquisition d'un abonnement de TP. L'utilisation accrue des transports publics pousse souvent à parcourir à pied les trajets depuis et jusqu'à l'arrêt ou la gare. Sur le lieu de destination, davantage de trajets sont également parcourus à pied, par ex. à midi ou après la fin des cours.

Du fait que l'abonnement de TP existe déjà pour les trajets scolaires, l'hypothèse est que cela incite à effectuer également davantage de trajets en TP pendant les loisirs (champ en bas à gauche), par ex. pour une sortie dans la localité voisine ou dans la ville la plus proche. C'est notamment pour cette raison que les distances des déplacements de loisirs augmentent dans cette tranche d'âge. Pendant les loisirs aussi, l'utilisation accrue des TP s'accompagne d'une augmentation des trajets à pied, par ex. lorsque les jeunes

vont à pied du cinéma au restaurant ou vice versa. Grâce au développement des offres de bus et de trains de nuit (facteur d'appui), les jeunes sont également moins souvent tributaires d'un véhicule motorisé pendant les loisirs. Là aussi, la part des TIM ainsi que celle du vélo n'a donc pas cessé de diminuer.

Illustration 2F Représentation schématique des interactions possibles et des facteurs influant sur l'évolution de la mobilité entre 1994 et 2015 chez les adolescents et les jeunes adultes



\* Étapes depuis et jusqu'à l'arrêt ainsi que trajets autonomes à pied

Du fait que l'abonnement de TP existe déjà pour les trajets scolaires, l'hypothèse est que cela incite à effectuer également davantage de trajets en TP pendant les loisirs (champ en bas à gauche), par ex. pour une sortie dans la localité voisine ou dans la ville la plus proche. C'est notamment pour cette raison que les distances des déplacements de loisirs augmentent dans cette tranche d'âge. Pendant les loisirs aussi, l'utilisation accrue des TP s'accompagne d'une augmentation des trajets à pied, par ex. lorsque les jeunes vont à pied du cinéma au restaurant ou vice versa. Grâce au développement des offres de bus et de trains de nuit (facteur d'appui), les jeunes sont également moins souvent tributaires d'un véhicule motorisé pendant les loisirs. Là aussi, la part des TIM ainsi que celle du vélo n'a donc pas cessé de diminuer.

Les tendances au changement se font déjà sentir chez les 13-15 ans, mais ne déploient tous leurs effets que chez les 16-20 ans. Toute cette évolution est soutenue de manière corrélative par quatre facteurs essentiels pour la modification du comportement des adolescents et des jeunes adultes en matière de mobilité (champ de droite) :

- Amélioration des offres de TP : ces dernières années, les offres des transports publics se sont nettement améliorées, tant par l'extension du réseau que des horaires (cadences plus soutenues, bus et trains de nuit) et grâce à de nouveaux abonnements (par ex. voie 7).
- L'utilisation accrue des TP est encouragée par l'opinion favorable des jeunes vis-à-vis de ce moyen de transport : dans les TP, il est possible de discuter, de surfer sur Internet ou tout simplement d'« exister » (voir Sauter/Wyss 2014).
- L'acquisition du permis de conduire est de plus en plus reportée à plus tard, notamment parce que les priorités ont évolué en matière de mobilité et de dépenses et parce que les TP sont devenus une bonne alternative à la voiture ou à la moto.
- Enfin et surtout, le cyclisme jouit d'une réputation mitigée chez certains jeunes. Selon le groupe, circuler à vélo est devenu particulièrement « peu attirant ». À cela s'ajoutent des déficits d'infrastructures (par ex. parking) et des réticences sur le plan de la sécurité de la part des parents et des amis (voir Sauter/Wyss 2014).

## La formation et les loisirs sont les principales finalités de la mobilité

La formation et les loisirs sont les deux finalités les plus importantes de la mobilité chez les enfants et représentent chacune 40 % de leur mobilité au quotidien. Chez les jeunes adultes, le travail et les achats jouent également un rôle.

### Les trajets scolaires restent courts pour les enfants, mais sont de plus en plus longs pour les adolescents

En raison de la centralisation accrue des sites scolaires, les distances augmentent et le nombre de trajets parcourus pour aller à l'école chaque jour diminue. Cependant, la durée de ces trajets n'a que peu changé. Même si les distances s'allongent légèrement, les trajets pour aller à l'école primaire restent courts : deux trajets scolaires sur trois font moins d'un kilomètre et durent moins de 12 minutes. Pour les élèves du secondaire, plus des deux tiers des trajets scolaires ne dépassent pas trois kilomètres, et leur durée moyenne est de 15 minutes. Ce n'est qu'avec le niveau tertiaire (formation professionnelle, gymnase, etc.) que les distances pour les trajets scolaires augmentent sensiblement. En 2015, elles étaient en moyenne de 12,6 km (distance médiane : 5,6 km). Mais même là, 36 % des trajets font moins de 3 kilomètres, alors que ce pourcentage était encore de 47 % en 1994. Dans cette tranche d'âge, les trajets durent tout juste une demi-heure.

### La marche à pied, le vélo et les TP sont les moyens de transport principaux pour aller à l'école

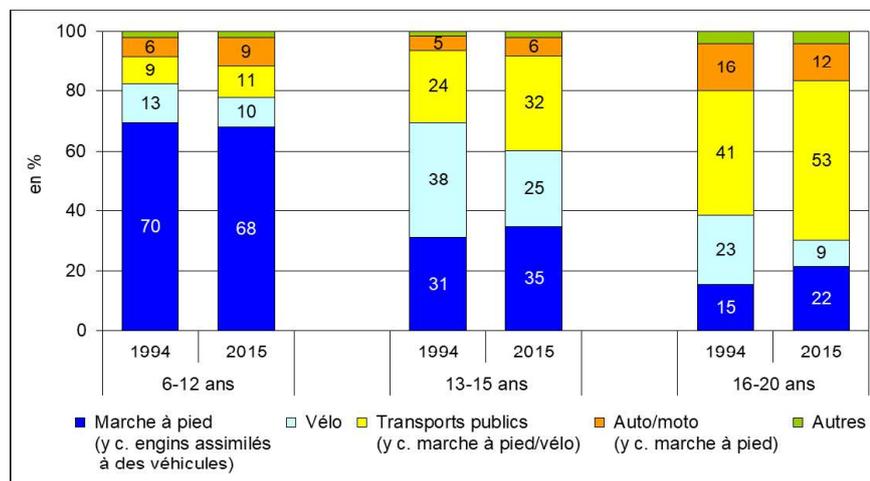
Les enfants des écoles primaires parcourent à pied 7 trajets scolaires sur 10, environ 10 % prennent le vélo, 10 % les TP et 10 % sont emmenés à l'école en voiture. Le fait d'emmener les enfants à l'école en voiture (« taxi parental ») n'est pas aussi répandu qu'on veut bien le dire (voir plus loin). Les changements au fil des années ne sont pas très importants : le vélo a légèrement perdu du terrain, ce dont ont profité les TP et les TIM.

Au niveau de l'école secondaire, un tiers environ des trajets sont parcourus à pied, un tiers en transports publics et un quart à vélo. Les trajets effectués avec un véhicule automobile sont très rares. La part du vélo a fortement reculé avec le temps, pour augmenter légèrement à nouveau en 2015.

Entre 16 et 20 ans, la plupart des trajets scolaires (plus de la moitié) sont parcourus en transports publics; les parts ont fortement augmenté, surtout en raison de l'allongement des distances. Les jeunes parcourent à pied environ un cinquième des trajets, et cette part a elle aussi nettement progressé. En revanche, le vélo et les TIM sont moins utilisés.

Illustration 3F  
Choix des moyens de transport pour les trajets de formation en 1994 et en 2015 selon l'âge (base = 3730 et 13 419 trajets)

Source : OFS/ARE, micro-recensement « Mobilité et transports »



### Taxi parental : une importance globalement modeste – à quelques grandes exceptions près

La manière d'amener les enfants à l'école est un sujet souvent discuté, qui pose ponctuellement problème, mais qui est surestimé. Chez les enfants de 6 et 7 ans, la part des trajets scolaires pour lesquels ils sont amenés en voiture s'élève à 13 %. Chez les enfants de 8 et 9 ans, elle passe à 10 % et entre 10 et 12 ans, elle diminue encore pour atteindre 7 %. Depuis 1994, la part des trajets en voiture a augmenté dans ces tranches d'âge, tout en restant modeste en comparaison internationale.

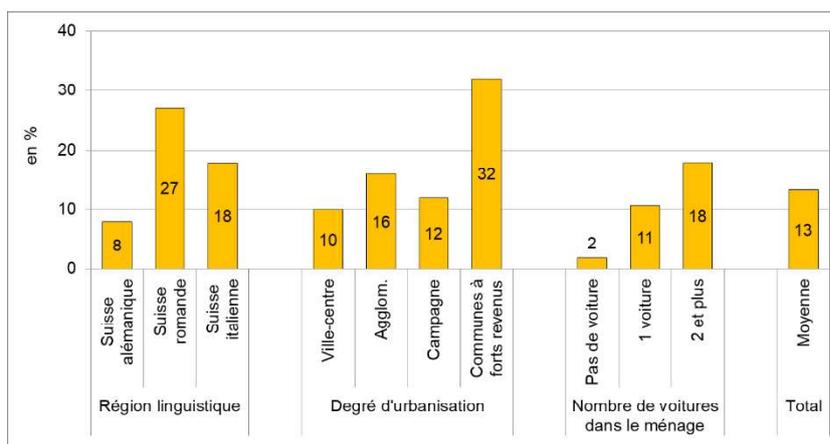
Le fait d'amener les enfants et d'aller les rechercher est nettement plus fréquent en Suisse romande et en Suisse italienne, dans les communes à hauts revenus, ainsi que dans les ménages possédant plusieurs voitures. En 2015, les enfants de 6 et 7 ans de Suisse romande ont été emmenés en voiture à l'école

dans 27 % des cas, et en Suisse italienne dans 18 % des cas, contre seulement 8 % des cas en Suisse alémanique. Cela s'explique sans doute notamment par les distances plus longues liées aux systèmes scolaires différents dans les divers cantons.

Le type de territoire (ville, agglomération ou campagne) fait relativement peu de différences. Cependant, les chiffres sont nettement plus élevés dans les communes à hauts revenus (32 %) et pour les enfants de ménages possédant au moins deux voitures (18 %). Quelle que soit la région linguistique où se trouvent les ménages, qu'ils vivent en ville, dans une agglomération ou à la campagne, quelles que soient les distances, partout, la part des enfants emmenés en voiture est nettement plus élevée dans les ménages possédant plusieurs voitures que pour les autres enfants. Seulement un quart environ des enfants qui se font conduire à l'école parcourent en voiture *toutes* leurs trajets scolaire au jour de référence. Les trois quarts utilisent également d'autres moyens de locomotion, notamment la marche à pied. Cela montre que de nombreux enfants ne sont emmenés ou ramenés en voiture que sur une partie de leurs trajets, et pas de façon systématique.

**Illustration 4F**  
Part des trajets pour lesquels les enfants des écoles primaires de 6 et 7 ans sont emmenés à l'école en voiture (taxi parental) par région linguistique, degré d'urbanisation et automobiles dans le ménage en 2015 (base = 1533 trajets)

Source : OFS/ARE, micro-recensement « Mobilité et transports »



**Les distances pour les déplacements de loisirs augmentent fortement, mais la moitié de ces trajets restent toujours dans un périmètre proche**

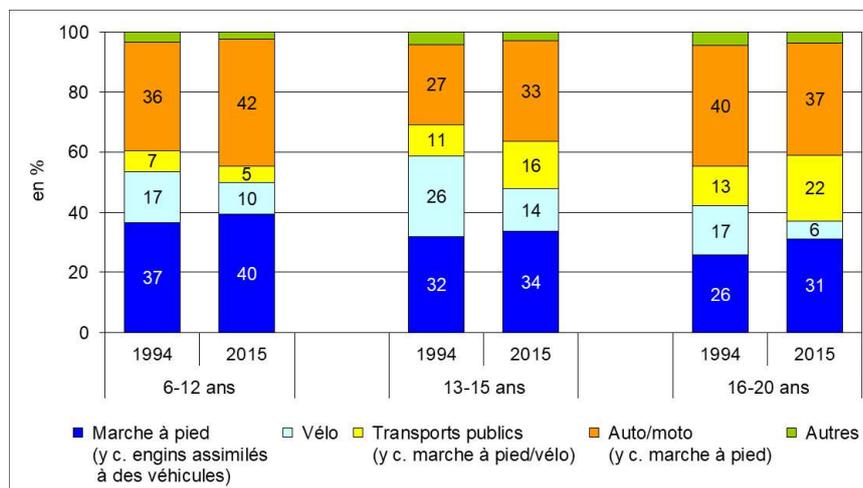
En moyenne, les enfants et les adolescents parcourent environ 1,5 trajet de loisirs par jour. Chez les jeunes de plus de 13 ans, ce nombre a légèrement diminué, mais les distances et les temps de trajet ont fortement augmenté, de près de 50 % chez les 13 à 15 ans et de 20 % chez les 16 à 20 ans. Malgré cette augmentation, la moitié des déplacements de loisirs dans cette dernière tranche d'âge ne dépasse pas les 3,6 kilomètres et ne dure pas plus de 16 minutes. 60 % des déplacements de loisirs quotidiens des 6 à 12 ans se déroulent à proximité immédiate de leur domicile (moins de 3 kilomètres). Les jeux en plein air (non recensés dans le micro-recensement) ainsi que les voyages avec et sans hébergement, qui ne sont pas indiqués ici, ne sont pas pris en considération.

**Les déplacements de loisirs se font surtout à pied et en véhicule à moteur**

Les déplacements à pied sont, avec les TIM, le moyen de transport le plus important dans les loisirs pour toutes les tranches d'âge considérées. Depuis 1994, le vélo a perdu des parts importantes, et les transports publics en ont gagné, surtout chez les adolescents. Les tranches d'âge de 6 à 15 ans ont également davantage recouru aux TIM, alors que pour les 16 à 20 ans, ces parts ont reculé, tandis que celles des déplacements à pied augmentaient.

**Illustration 5F**  
Choix du moyen de transport pour les déplacements de loisirs en 1994 et en 2015 selon l'âge (base = 4518 et 15 086 trajets)

Source : OFS/ARE, micro-recensement « Mobilité et transports »



## Déplacements pour des activités de loisirs – parts parfois étonnamment élevées des trajets à pied

Les activités sportives, les visites à la famille, aux connaissances et aux amis et les activités extérieures non sportives (par ex. les promenades) représentent l'essentiel des déplacements pour des activités de loisirs. Chez les jeunes de 16 à 20 ans, la fréquentation d'établissements de restauration joue également un rôle important.

Pour aller pratiquer une activité sportive, près de la moitié des enfants et des adolescents se déplacent à pied ou à vélo. Pour rendre visite à des amis ou à des membres de la famille, le choix du moyen de transport dépend fortement de l'âge et de la distance : les plus jeunes vont principalement à pied, alors que pour les 13 à 15 ans, la part du vélo et celle des TP augmentent, tandis que pour les jeunes adultes, la part des TIM atteint 43 %. Une proportion étonnamment élevée de sorties au restaurant se fait à pied (dans 44 % des cas chez les 16 à 20 ans). À la campagne, cette proportion atteint même 51 % dans cette tranche d'âge ; manifestement, on aime aller à pied au troquet du coin.

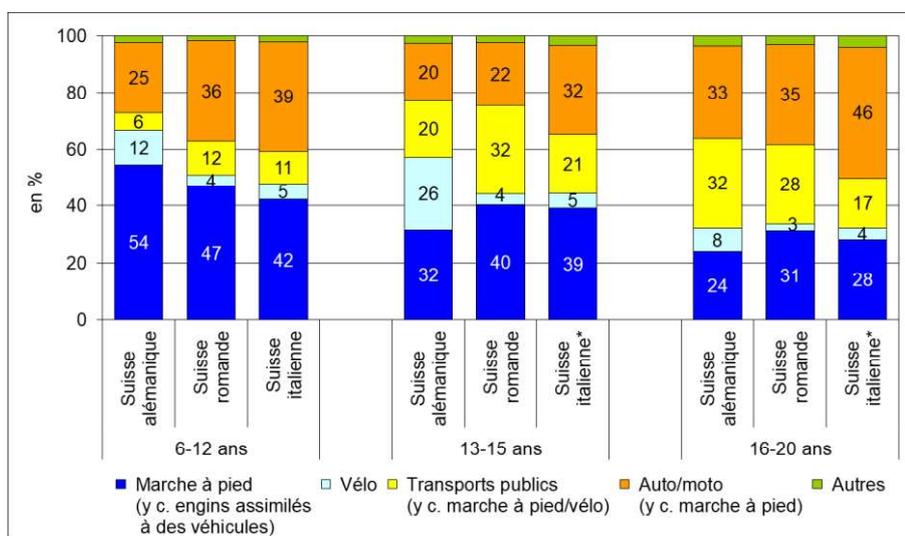
## Grandes différences selon les régions linguistiques

### Grandes différences dans le choix du moyen de transport entre les régions linguistiques

Le comportement en matière de mobilité varie notablement d'une région linguistique à l'autre. Les enfants de Suisse alémanique de 6 à 12 ans parcourent plus de trajets quotidiens à pied et à vélo que les enfants du même âge en Suisse romande et en Suisse italienne. Les parts des TP et des TIM y sont donc nettement plus élevées. Entre 13 et 15 ans, la différence est frappante en ce qui concerne l'utilisation du vélo : 26 % en Suisse alémanique contre 4 % en Suisse romande et 5 % au Tessin. Par rapport aux tranches d'âge plus jeunes, le vélo reprend en Suisse alémanique des parts détenues par les trajets à pied, alors qu'en Suisse romande, ce sont les TP et au Tessin les TIM qui reprennent les parts du vélo. Chez les jeunes de 16 à 20 ans, les schémas s'équilibrent à peu près entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. Au Tessin, la part du trafic individuel motorisé est nettement plus élevée que dans les deux autres régions linguistiques, et celle des TP est nettement plus faible.

Illustration 6F  
Choix des moyens de transport sur tous les trajets en 2015 par tranche d'âge et par région linguistique (base = 23 358, 12 027 et 1498 trajets)

Source : OFS/ARE, micro-recensement « Mobilité et transports »



Les raisons de ces différences sont sans doute multiples. En Suisse romande, par exemple, les déplacements pour la formation sont un peu plus longs, surtout chez les plus jeunes, ce qui devrait contribuer à accroître la part des TP et du TIM. En conséquence, ils sont plus nombreux à posséder des abonnements de TP. Entre 13 et 15 ans, le schéma avec les TP et la marche à pied est sans doute déjà devenu une habitude établie. À cela s'ajoute que les jeunes disposent moins souvent d'un vélo et que l'offre de parkings pour vélos est moins grande en Suisse romande et au Tessin. On ignore cependant où est la cause et où est l'effet. De façon générale, il est grandement nécessaire d'étudier les raisons des différences entre les régions linguistiques dans l'utilisation des moyens de transport.

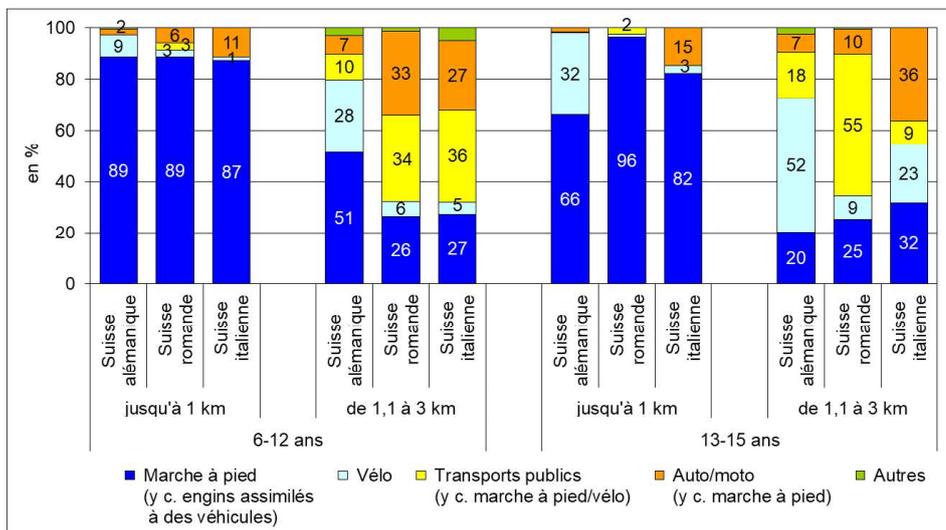
Les différences dans le choix du moyen de transport entre les régions linguistiques et les répercussions de celui-ci se manifestent particulièrement pendant la scolarité obligatoire (de 6 à 15 ans) sur les trajets de moins de 3 kilomètres vers le lieu de formation, donc dans des conditions de distance comparables. Alors que pour les 6 à 12 ans, les différences entre les régions linguistiques sur de courtes distances de moins de 1 km ne sont encore pas très prononcées, les enfants de Suisse alémanique vont à l'école es-

sentiellement à pied (51 % des trajets) ou à vélo (28 %) sur une distance de 1,1 à 3 km. En revanche, en Suisse romande et au Tessin, la part des trajets à pied n'est que d'environ un quart, et celle du vélo d'environ 5 %. En revanche, ces enfants prennent plus souvent les TP ou sont conduits en voiture. Entre 13 et 15 ans, la plupart des enfants de Suisse alémanique prennent le vélo pour parcourir une distance entre 1,1 et 3 km (52 % des trajets) ; en Suisse romande, ils utilisent les TP (55 %) et au Tessin plutôt la voiture (36 %). Sur une distance de moins de 1 km, on obtient un tableau similaire, mais un peu moins net. La part des trajets à pied est prédominante sur cette courte distance dans toutes les régions linguistiques.

Illustration 7F  
Choix du moyen de transport pour les trajets vers le lieu de formation sur des distances de moins de 3 km pendant la scolarité obligatoire par région linguistique en 2015 (base = 6080, 2757 et 352 trajets vers le lieu de formation)

\* faible échantillon

Source : OFS/ARE, micro-recensement « Mobilité et transports »



### Contribution de la mobilité active aux recommandations d'activité physique, indice de masse corporelle

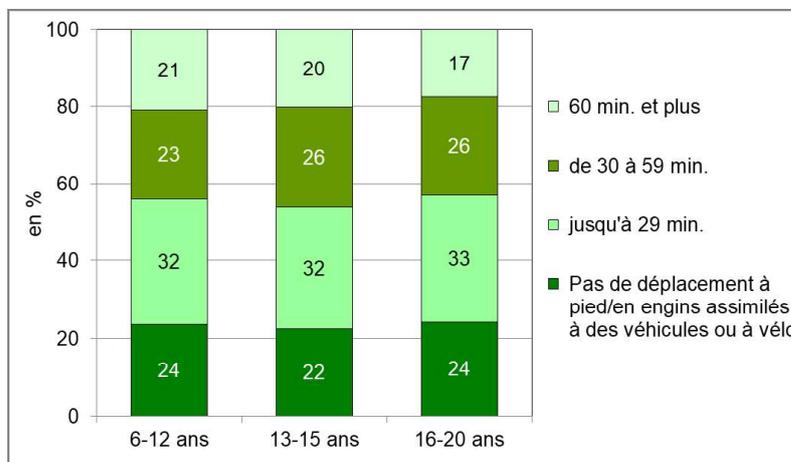
#### La mobilité active (marche à pied et vélo) contribue à raison d'environ 20 % aux recommandations d'activité physique

Quelle est la contribution apportée par les trajets ciblés quotidiens au temps total d'activité physique recommandée ? L'OMS et le réseau hepa.ch<sup>3</sup> recommandent aux enfants au moins 60 minutes d'activité physique par jour (OMS 2011, Office fédéral du sport 2013). Celle-ci inclut également les jeux en plein air ainsi que la pratique d'activités sportives à l'école et pendant les loisirs, mais qui ne sont pas recensés par le micro-recensement « Mobilité et transports ».

Si l'on prend la mobilité active totale, c'est-à-dire le fait de se déplacer à pied ainsi qu'à vélo et avec des engins assimilés à des véhicules, le temps de déplacement dépasse 60 minutes pour près de 20 % des enfants et des adolescents. Ainsi, environ un cinquième des jeunes de 6 à 20 ans satisfont aux recommandations d'activité de l'OMS et du réseau hepa uniquement grâce à la mobilité ciblée. Un autre quart se déplace activement entre 30 minutes et une heure, ce qui contribue également à la satisfaction de ces recommandations. Environ la moitié des enfants et des adolescents reste cependant en dessous de 30 minutes, voire n'a aucune mobilité active au jour de référence.

Illustration 8F  
Catégories de temps de déplacement par jour à pied, à vélo et avec des engins assimilés à des véhicules, toutes finalités confondues, en 2015 (base = 4703, 2238, 3571 enfants et adolescents de 6 à 20 ans)

Source : OFS/ARE, micro-recensement « Mobilité et transports »



<sup>3</sup> Activité physique ayant des effets positifs sur la santé, réseau Suisse santé et activité physique hepa.ch, Office fédéral du sport (OFSP), Office fédéral de la santé publique (OFSP), Macolin 2013. Cf. <https://www.hepa.ch/fr/bewegungsempfehlungen.html>

### **Le rapport entre mobilité active et indice de masse corporelle est variable**

Il n'existe pas de corrélation statistique nette entre l'indice de masse corporelle (IMC)<sup>4</sup>, catégorisé selon les personnes en sous-poids ou en poids normal et les personnes en surpoids/obèses, et le temps de déplacement quotidien. Il est vrai que les enfants de 6 à 15 ans en sous-poids ou à poids normal qui étaient mobiles au jour de référence présentaient une part plus élevée de trajets vers le lieu de formation plus longs et parcourus activement que les enfants en surpoids ou obèses, mais cette tendance est inversée chez les jeunes de 16 à 20 ans. Les résultats ne sont pas uniformes non plus pour les déplacements de loisirs. Des études internationales confirment qu'il n'existe pas de lien clair entre la mobilité au quotidien et l'IMC des enfants et des adolescents. Cela s'explique sans doute notamment par le fait que la mobilité au quotidien et le trajet scolaire encore souvent court surtout pour les plus jeunes sont trop peu intenses pour avoir une incidence décisive sur l'IMC par rapport à d'autres activités et influences (par ex. alimentation, sport et jeux). Cela ne se produit éventuellement qu'à l'âge adulte. Malgré tout, les trajets actifs pour aller à l'école ou pendant les loisirs apportent une contribution importante à l'activité physique quotidienne. Ils améliorent la perception du corps et de l'espace ainsi que la capacité à se concentrer et revêtent donc une grande importance physique, motrice, psychologique et sociale.

### **Variations dans la disponibilité des moyens de transport**

#### **La disponibilité des vélos continue à diminuer ...**

7 enfants sur 10 de 6 à 12 ans disposent de façon illimitée d'un vélo ; ils étaient encore 9 sur 10 en 1994. Pour les jeunes de 13 à 15 ans, la disponibilité est supérieure (85 %) et le recul un peu plus faible. En Suisse alémanique et à la campagne, les enfants et les adolescents disposent plus souvent d'un vélo qu'en Suisse romande, au Tessin ainsi qu'en ville et dans les agglomérations. Chez les plus jeunes, les garçons disposent un peu plus souvent d'un vélo que les filles, mais à partir de 13 ans, le rapport s'équilibre.

#### **... en revanche, les jeunes sont plus nombreux à posséder un abonnement de TP**

Contrairement à la disponibilité des vélos, la possession d'abonnements de transports publics a fortement progressé ces 20 dernières années. Quatre adolescents sur cinq de 16 à 20 ans disposent d'au moins un abonnement de TP. En 1994, ce chiffre était encore de 65 %. En Suisse romande et au Tessin, les enfants de moins de 15 ans possèdent nettement plus souvent un abonnement de TP que les jeunes du même âge en Suisse alémanique. Chez les jeunes de 16 à 20 ans, les parts sont pratiquement équilibrées. À la campagne, un peu moins de jeunes possèdent un abonnement qu'en ville et dans les agglomérations. Les jeunes filles et les jeunes femmes en possèdent davantage que les jeunes garçons et les jeunes hommes.

#### **Les jeunes passent le permis de conduire plus tard qu'autrefois**

Le nombre de jeunes détenteurs d'un permis de conduire avait enregistré un net recul entre 2000 et 2005. Depuis lors, la proportion de jeunes adultes ayant le permis de conduire a de nouveau légèrement progressé. En 2015, 56 % des 18-22 ans possédaient le permis de conduire, contre 67 % en 2000. Les différences s'équilibrent cependant sur le long terme. Il s'agit donc plutôt d'un report du passage du permis de conduire que d'une renonciation totale à celui-ci. Il n'existe pas de différence entre la Suisse alémanique et la Suisse romande, alors qu'en Suisse italienne, le nombre de titulaires du permis de conduire est nettement plus élevé. Les jeunes hommes, surtout à la campagne, le passent plus volontiers que les jeunes femmes et les personnes habitant dans une ville ou une agglomération.

#### **La disponibilité d'au moins un moyen de transport motorisé continue de reculer**

Les adolescents et les jeunes adultes disposent plus rarement qu'autrefois d'au moins un véhicule motorisé. 20 % des 14-20 ans ont un accès illimité à ce moyen de transport, 14 % sur demande. En 2010, les chiffres respectifs étaient encore de 29 % et 13 %. Ce recul est sans doute dû à une plus faible disponibilité de cyclo-moteurs et au passage plus tardif du permis de conduire. Alors qu'en Suisse alémanique et en Suisse romande, la disponibilité d'un véhicule automobile est souvent à peu près identique, la part en Suisse italienne est nettement plus élevée. À la campagne, le degré de motorisation est supérieur à ce qu'il est en agglomération et en ville ; parmi les adolescents, les hommes sont plus souvent motorisés que les femmes.

<sup>4</sup> Pour les enfants, le calcul normal de l'indice de masse corporelle (IMC) doit être adapté, puisqu'en raison de leur croissance, ils ont un IMC moins élevé que les adultes et de surcroît soumis à de grandes variations. Des restrictions découlent également de la méthode de recensement du fait de l'auto-déclaration et de la faible taille de l'échantillon.

## Évolution des divers moyens de transport

### Trajets à pied : la base de la mobilité des enfants et des adolescents

En fonction de la finalité du déplacement et de l'âge, les trajets à pied représentent une part pouvant aller jusqu'à 70 %. Sur de courts trajets de moins d'un kilomètre, ce chiffre est même de 90 %. Pour les plus jeunes, les déplacements à pied pour aller à l'école et en revenir sont les plus importants : Les enfants font 7 sur 10 trajets pour aller à l'école primaire à pied, mais les adolescents se déplaçant pendant leurs loisirs parcourent eux aussi un trajet sur trois à pied. D'importantes augmentations des parts de trajets à pied s'observent surtout chez les 16-20 ans, essentiellement en ville, pour les trajets vers le lieu de formation comme pour les déplacements de loisirs ainsi que sur de courtes distances. Pour les 6-12 ans, les trajets parcourus exclusivement à pied sont majoritaires, alors que pour les adolescents, ce sont les trajets combinés qui dominent. Cela montre la grande importance de la mobilité piétonne, tant comme mode de déplacement autonome que comme trait d'union entre les divers moyens de transport.

### Engins assimilés à des véhicules : une part assez peu importante, mais sans doute sous-estimée

Les engins assimilés à des véhicules, tels que mini-trottinettes, kickboards, etc. ne jouent qu'un rôle secondaire chez les enfants et les adolescents. Même pour les trajets scolaires des enfants les plus jeunes, leur part ne représente qu'environ 5 %, mais des données provenant d'autres enquêtes tendent à prouver que leur part est sans doute sous-estimée dans le micro-recensement « Mobilité et transports ».

### Vélo : le creux de la vague semble atteint, voire légèrement dépassé

Pendant de nombreuses années, le vélo a perdu des parts du volume de trafic. Dans le groupe des enfants de 13 à 15 ans qui utilisent le plus fréquemment le vélo, la part est ainsi passée de 32 % en 1994 à 19 % seulement en 2015. La diminution la plus marquante s'est produite surtout entre 1994 et 2000 (de 32 % à 24 %). Toutefois, l'utilisation du vélo semble avoir atteint son niveau le plus bas, et recommence même à progresser ponctuellement. Si le vélo séduit, c'est essentiellement sur des déplacements courts de moins d'un kilomètre, tant pour les déplacements de loisirs que pour les trajets vers le lieu de formation. Des progressions isolées s'observent également en Suisse alémanique, chez les jeunes garçons et les jeunes hommes ainsi qu'à la campagne chez les enfants de 13 à 15 ans.

Les vélos électriques ne jouent encore pratiquement aucun rôle chez les adolescents. Ces derniers n'ont le droit de les conduire qu'à partir de 14 ans. Très peu de jeunes (de l'ordre d'un pour mille) utilisent des vélos électriques pour leur mobilité.

### Transports publics : leur utilisation continue à augmenter, surtout chez les adolescents

Les transports publics prennent de plus en plus d'importance, surtout chez les jeunes adultes : avec 53 %, leur part est la plus importante pour les trajets vers le lieu de formation. Sur les trajets scolaires de plus de trois kilomètres, la part des TP est ainsi supérieure à 75 %. Les distances croissantes sur les trajets scolaires en sont d'ailleurs une explication importante. Sur ces distances, les enfants et les adolescents ne disposent d'aucun autre moyen de transport. De même, le développement constant de l'offre (densification des cadences, bus/trains de nuit, abonnements voie 7, etc.) et l'image positive ainsi que les avantages pratiques (les jeunes peuvent y surfer, y tchatter, regarder des films, ce qui est difficile dans les autres moyens de transport) ont sans doute contribué à la croissance constante des transports publics. Les trajets en TP sont surtout combinés avec les déplacements à pied ; les combinaisons entre TP et vélo ou TIM sont relativement rares.

### Trafic motorisé : la part augmente pour les plus jeunes et diminue pour les adolescents

Il existe de grandes différences entre les trajets vers le lieu de formation et les déplacements de loisirs : alors que sur les trajets scolaires, la part des transports en véhicules à moteur est relativement faible (à peine 10 %), elle est de près de 40 % pour les loisirs. Chez les jeunes adultes, la part des TIM dans les loisirs a diminué de 18 % par rapport à 2000 (de 41 % à 34 %). Dans les deux autres tranches d'âge inférieures, où les jeunes circulent surtout dans la voiture de leurs parents, cette part a augmenté dans la même période, un peu plus pour les déplacements de loisirs que pour les trajets vers le lieu de formation.

## Vue d'ensemble de l'évolution du choix des moyens de transport

Le tableau ci-après présente une vue d'ensemble de l'évolution du choix des moyens de transport entre 1994 et 2015.

Tableau 1F Évolution du choix du moyen de transport sur tous les trajets en Suisse (toutes finalités confondues) des enfants et des adolescents, de 1994 à 2015, par tranches d'âge (source : OFS/ARE, micro-recensement « Mobilité et transports »)

	Marche à pied	Vélo	TP	TIM
6-12 ans	Pas de changement +/- 0 %	Forte diminution - 33 % *	Pas de changement + 2 %	Augmentation + 22 % *
13-15 ans	Légère augmentation + 11 % *	Forte diminution - 42 % *	Forte augmentation + 41 % *	Augmentation + 20 % *
16-20 ans	Augmentation + 29 % *	Forte diminution - 64 % *	Forte augmentation + 42 % *	Légère diminution - 7 % *

\* désigne une variation significative ( $p < 0,05$ ), ce qui signifie qu'elle présente une probabilité de 95 % de ne pas être due au hasard.

## Facteurs d'influence importants : parkings pour vélos, abonnements de TP et voitures disponibles dans le ménage

### Des parkings pour vélos sûrs et aisément accessibles augmentent le nombre d'étapes parcourues à vélo

Environ quatre enfants et adolescents sur cinq disposent d'un parking pour vélo chez eux et/ou sur leur lieu de formation. À domicile, les deux tiers des parkings pour vélos se trouvent dans des locaux pouvant être verrouillés, 47 % sont couverts, 35 % sont aisément accessibles et 19 % permettent d'attacher le vélo (il était possible de donner plusieurs réponses à cette question). La disponibilité d'un parking pour vélos à domicile n'a qu'une faible influence sur le choix des moyens de transport des enfants et des adolescents. Il en va différemment pour l'accessibilité. Les enfants de 6 à 12 ans qui ont un local à vélo pouvant être verrouillé utilisent nettement moins le vélo souvent que lorsqu'un tel local n'existe pas. Cela donne à penser que la conservation du vélo en toute sécurité a pour corollaire que le vélo est ainsi moins facilement accessible et donc plus rarement utilisé.

Sur les lieux de formation, les deux tiers des parkings sont aisément accessibles et/ou couverts. Mais seulement deux places sur cinq permettent d'attacher le vélo, et seulement 10 % des enfants et des adolescents disposent d'un local pouvant être verrouillé. Cette part est faible, vu le risque élevé de vol et de vandalisme, même devant les écoles. En Suisse romande et en Suisse italienne, l'offre de parkings pour vélos près des écoles est nettement moins élevée qu'en Suisse allemande. L'équipement est également nettement moins bon s'agissant de la protection contre le vol et les intempéries.

Contrairement à la situation à domicile, il existe sur le lieu de formation une relation étroite entre l'utilisation du vélo et l'existence de parkings pour vélos. Les personnes qui en disposent parcourent nettement plus souvent au moins une étape du trajet scolaire à vélo au jour de référence que si ce parking n'existe pas. La question de la cause et de l'effet reste posée : les enfants et les adolescents renoncent-ils au vélo pour les trajets scolaires parce que des parkings pour vélos ne sont pas proposés ? Ou bien est-ce que les parkings pour vélos ne sont pas proposés parce que personne ne vient à l'école à vélo ou que cela n'est pas autorisé ? Pour les jeunes de 16 à 20 ans, l'existence de ces parkings ainsi que leur qualité sont décisives pour l'utilisation du vélo : ceux qui ont un parking couvert et aisément accessible effectuent plus souvent au moins une étape à vélo au jour de référence. Pour l'avenir, il est donc essentiel de créer, tant à domicile que sur le lieu de formation, un nombre suffisant de places de stationnement accessibles, qui soient également protégées contre le vol et le vandalisme.

### Les possesseurs d'abonnements de TP utilisent les TP fréquemment pour de trajets courts et concurrencent ainsi le vélo

Les jeunes qui possèdent un abonnement de transports publics utilisent ces derniers nettement plus souvent que ceux qui n'en possèdent pas. Cela semble logique, puisque seuls ceux qui empruntent (ou doivent emprunter) effectivement les TP ont un abonnement et vice versa. Il est intéressant de se demander quelle est l'incidence de cette utilisation des TP sur de courtes distances, qui pourraient être parcourues aussi bien en TP qu'à vélo. Sur des distances de 1,1 à 3 kilomètres, les jeunes de 13 à 15 ans possédant un abonnement effectuent 70 % de leurs trajets scolaires en TP et à peu près 10 % à pied et 10 % à vélo.

En revanche, les enfants *sans* abonnement parcourent 58 % de ces trajets à vélo et 27 % à pied, et pratiquement aucun en TP. L'utilisation des transports publics se fait donc surtout au détriment du vélo qui est ainsi concurrencé sur une distance où il ferait valoir ses principaux atouts. Sur des distances de plus de trois kilomètres, les possesseurs d'abonnements empruntent plus souvent les TP, les autres plutôt un véhicule automobile. Pour les loisirs aussi, les transports publics sont nettement plus souvent utilisés, toutes tranches d'âge confondues, lorsque les jeunes possèdent déjà un abonnement que lorsqu'ils n'en ont pas.

### Le nombre de voitures dans le ménage a une forte incidence sur le choix des moyens de transport

Les familles avec enfants ont nettement plus de voitures dans leur ménage que la moyenne du reste de la population. En Suisse italienne, la part des enfants et des adolescents venant de ménages possédant plusieurs voitures est plus élevée qu'en Suisse romande, où elle est à son tour supérieure à ce qu'elle est en Suisse alémanique. Le nombre d'enfants vivant dans des ménages qui possèdent plusieurs voitures est nettement plus élevé à la campagne qu'en ville. Les chiffres pour les agglomérations se situent entre les deux. Le nombre de voitures dans le ménage a une forte incidence sur le choix du moyen de transport, surtout sur les parts des trajets à pied, en TP et en TIM, mais pas sur l'utilisation du vélo. Les enfants de 6 à 12 ans venant de ménages sans voiture parcourent ainsi les deux tiers de leurs trajets à pied ; les enfants venant de ménages comptant au moins deux voitures le font à raison de 45 % seulement. Plus il y a de voitures, plus l'utilisation des transports publics est faible. Lorsque le ménage possède une ou plusieurs voitures, celles-ci sont utilisées. Les jeunes de 16 à 20 ans venant d'un ménage comptant au moins deux voitures utilisent un véhicule motorisé pour 46 % de leurs déplacements de loisirs, ceux de ménages sans voiture pour seulement 17 % de leurs trajets.

Illustration 9F  
Choix du moyen de transport en fonction du nombre de voitures dans le ménage et par tranches d'âge, toutes finalités confondues, en 2015 (base : 16 710, 7769 et 12 379 trajets d'enfants et d'adolescents de 6 à 20 ans)

Source : OFS/ARE, micro-recensements « Mobilité et transports »

