



Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Februar 2008



Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Fakten und Trends aus den Mikrozensusen
zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und
2005

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*

L'essentiel en un coup d'oeil

L'analyse des données relatives au comportement des enfants et des adolescents en matière de transports présente non seulement des constats nouveaux pour l'année 2005, mais aussi des évolutions intéressantes depuis 1994. En deux mots, voici quelques-unes des principales tendances observées:

- En Suisse romande, le nombre des écoliers se rendant à l'école à pied a fortement augmenté, alors qu'il était encore en recul entre 1994 et 2000. Ce renversement de tendance est sans doute dû, entre autres, aux diverses activités et campagnes réalisées pour encourager les écoliers à se rendre à l'école à pied.
- Lueurs d'espoir pour le trafic piétonnier en général. Après de nombreuses années de recul – notamment des trajets parcourus exclusivement à pied – certains signes donnent à penser que la part du trafic piétonnier chez les enfants et les adolescents ne va non plus diminuer, mais regagner légèrement du terrain.
- Diminution prononcée du trafic cycliste. L'une des modifications les plus marquantes concerne la part du trafic cycliste, qui a reculé de plus de 40 pour cent entre 1994 et 2005: en 11 ans seulement, la part des trajets parcourus à vélo par les enfants et les adolescents a été pratiquement divisée par deux. Cela touche les deux sexes, toutes les tranches d'âge entre 6 et 20 ans, toutes les régions linguistiques et tous les motifs de déplacement.
- Augmentation du nombre d'abonnements de transports publics. Les adolescents entre 16 et 20 ans étaient nettement plus nombreux à posséder un abonnement de transports publics en 2005 qu'en 1994. Près des trois quarts d'entre eux en possèdent au moins un.
- Le nombre de jeunes adultes à posséder un permis de conduire moto ou auto a diminué entre 2000 et 2005, à savoir de quelque 20 pour cent dans les deux catégories de véhicules. Pendant la période précédente, cette part avait augmenté.
- Le degré de motorisation des jeunes a diminué. Bien que, dans certaines tranches d'âge, le cyclomoteur ait été remplacé par le motorcycle léger (scooter) nouvellement admis, le nombre d'adolescents de 14 à 20 ans disposant d'un moyen de transport motorisé (cyclomoteur, moto, automobile) a globalement diminué.
- Les engins assimilés à un véhicule ne jouent qu'un rôle subalterne dans le quotidien des enfants. Ces engins, dont on a tant parlé ces dernières années, tels que mini-trottinettes, kickboards, planches à roulettes ou patins inline, ne représentent que 6 pour mille des étapes parcourues. Seuls les très jeunes enfants les utilisent un peu plus fréquemment pour se rendre à l'école ou durant leurs loisirs.
- Les enfants ont recours aux « mamans-taxis » pour aller à l'école surtout dans les zones suburbaines, périurbaines et aisées ainsi qu'en Suisse romande. Au début de l'école primaire, 10 pour cent des trajets de la maison à l'école sont effectués en voiture. En Suisse romande, dans les communes à revenus élevés ainsi que dans les ménages possédant plusieurs voitures, cette proportion est parfois plus de deux fois plus élevée.
- La « liberté automobile » ou la possession d'une automobile a une forte influence sur le choix du moyen de transport. Le nombre d'automobiles dans un ménage exerce une influence majeure, et jusqu'ici sous-estimée, sur l'utilisation des moyens de transport par les enfants et les adolescents. Leurs trajets motorisés augmentent linéairement par rapport au nombre d'automobiles disponibles dans le ménage, tandis que les trajets parcourus à pied ou à vélo diminuent, y compris sur de courtes distances.
- Evolution problématique sur le plan de la santé, stagnation en matière de protection de l'environnement et du climat. Depuis 1994, les trajets parcourus sans moyens de transport motorisés par les enfants et les adolescents ont fortement diminué en raison du recul de la part du trafic cycliste. Le choix du moyen de transport n'a pour l'instant pas plus d'effets négatifs sur le plan écologique – notamment en raison de la stagnation depuis 2000 de la part des trajets motorisés.
- Potentiel toujours élevé pour le trafic piétonnier et cycliste. Le potentiel d'accroissement du trafic piétonnier et cycliste reste très élevé. De nombreux trajets motorisés, surtout pendant les loisirs, restent inférieurs à 3 kilomètres et peuvent idéalement être parcourus à pied ou à vélo. Sur les trajets parcourus par les adolescents pour se rendre en formation, les trajets combinés avec les transports publics présentent encore un fort potentiel d'extension.

Résumé

Au quotidien, les enfants et les adolescents ne se déplacent pas de la même manière que la population adulte. La marche à pied et le vélo sont les principaux moyens de transport des enfants, notamment pour les trajets entre la maison et l'école. Chez les adolescents, les transports publics jouent un rôle plus important lors de ces trajets. Pendant leurs loisirs, enfants et adolescents ont proportionnellement davantage recours à des moyens de transport motorisés.

Les analyses sur la mobilité*, réalisées pour la première fois il y a trois ans pour ces tranches d'âge, indiquaient que les déplacements en véhicules motorisés, notamment entre la maison et l'école, augmentent sensiblement, conformément aux observations déjà faites à l'étranger. Dans le même temps, on enregistre un fort recul de la part du trafic cycliste, alors que celle du trafic piétonnier restait stable et que celle des transports publics augmentait légèrement. La présente analyse poursuit la série temporelle avec les données du microrecensement de 2005 sur le comportement en matière de transports et permet de mettre en évidence et d'interpréter les évolutions et les tendances sur une période plus longue.

Conditions de la mobilité et participation à la mobilité

Les données ont été recensées pour la première fois en 2005 dans le but de savoir si, et dans quelle mesure, les personnes interrogées étaient limitées dans leurs déplacements à pied pour des raisons physiques. Ces données montrent que seule une très petite proportion des enfants et des adolescents ne peut pas, ou qu'avec peine, se déplacer à pied de manière autonome et ont besoin, par exemple, d'un fauteuil roulant.

En 2005, 84 pour cent des enfants et des adolescents disposaient d'un vélo. Bien que quelque peu inférieur aux années précédentes, ce pourcentage reste élevé. Les quatre cinquièmes disposent d'un parking pour vélo à domicile. Dans la moitié des cas, ces places de stationnement sont faciles d'accès, couvertes et peuvent être fermées à clef. Dans l'autre moitié des cas, seules certaines de ces caractéristiques sont présentes.

En 2005, les jeunes de 16 à 20 ans étaient nettement plus nombreux à disposer d'un abonnement de transports publics qu'en 1994. Près des trois quarts d'entre eux en possèdent au moins un. En revanche, le nombre de jeunes adultes titulaires d'un permis de conduire moto ou auto a diminué de 20 pour cent entre 2000 et 2005, alors qu'il avait sensiblement augmenté durant la période précédente.

Autrefois, les jeunes utilisaient souvent le cyclomoteur à la place du vélo. Ce véhicule ne cesse cependant de perdre en popularité. Depuis 2002, les jeunes à partir de 16 ans ont le droit de conduire les « motocycles légers » (scooters). Chez les jeunes de 16 à 17 ans, le recul du cyclomoteur a été compensé par le progrès du motorcycle léger, mais sur l'ensemble des tranches d'âge entre 14 et 20 ans, le recours aux moyens de transport motorisés (cyclomoteur, moto, automobile) a diminué. Dans le même temps, une part élevée de 44 pour cent des enfants et des adolescents vit dans un ménage possédant deux automobiles ou plus, alors que 8 pour cent seulement vivent dans un ménage sans voiture. La part de ces derniers s'est stabilisée en 2005, après avoir reculé entre 1994 et 2000; celle des ménages à plusieurs voitures n'a augmenté que très légèrement.

Lors d'une journée moyenne, près de 90 pour cent des enfants et des adolescents sont mobiles. Ce n'est qu'en 2000 que cette part était un peu plus élevée. Entre 1994 et 2005, il n'y a pas eu de grand changement concernant les motifs de déplacement: la formation (50%) et les loisirs (40%) occupent la première place chez les enfants et les adolescents. Chez une partie des adolescents, les déplacements pour le travail remplacent ceux pour la formation.

* cf. Daniel Sauter: „Mobilität von Kindern und Jugendlichen: Vergleichende Auswertung der Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994 und 2000“, sur mandat de l'Office fédéral des sports OFSPO, Magglingen, 2005. Le rapport est disponible sur www.mobilitate-douce.ch.

Evolution des déplacements pour la formation

La majorité des enfants d'école primaire et secondaire effectue tous les jours trois à quatre déplacements pour se rendre en formation et continue de rentrer à la maison à midi. Ces dernières années, le nombre des trajets a enregistré une légère diminution, qui pourrait laisser présager une augmentation des cantines et des structures de jour dans les écoles.

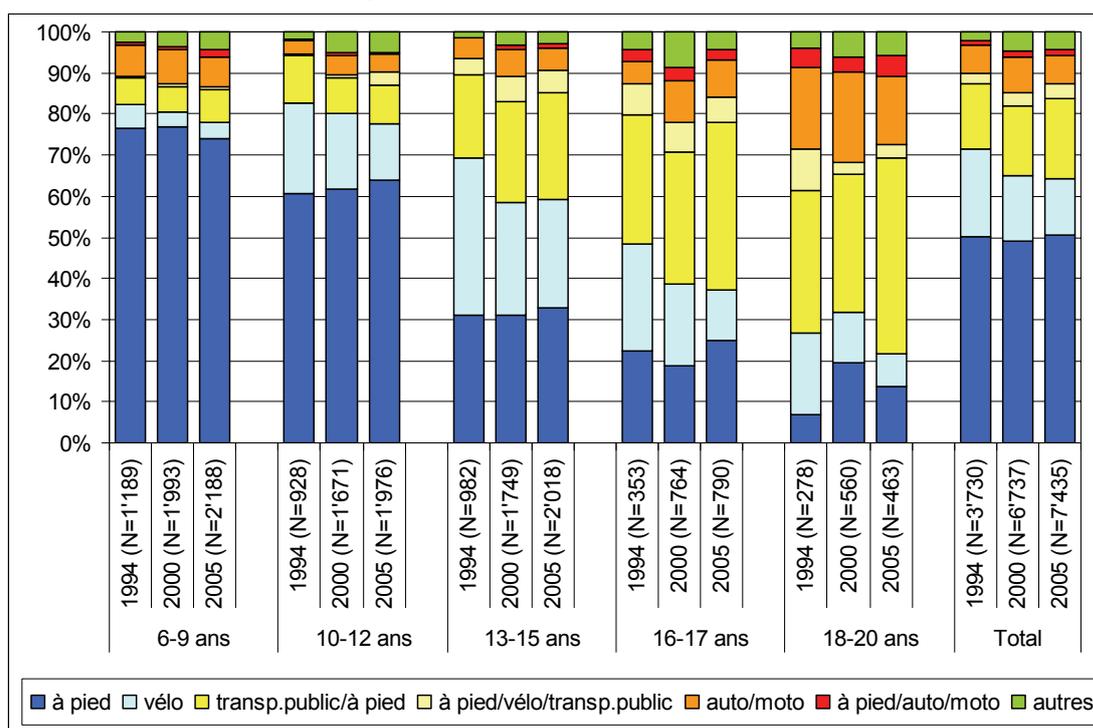
La longueur et la durée des trajets des enfants du primaire pour se rendre à l'école n'ont pratiquement pas changé depuis 1994. En revanche, les distances parcourues par les adolescents ont notablement augmenté. La durée des déplacements pour aller à l'école au niveau du secondaire a également augmenté, surtout en Suisse alémanique. Mais deux tiers des déplacements des écoliers du secondaire continuent à être inférieurs à trois kilomètres. Pour les écoliers du primaire, ces déplacements sont même inférieurs à un kilomètre dans deux cas sur trois.

La marche à pied reste le moyen de transport le plus important pendant la scolarité obligatoire. En Suisse, 7 écoliers du primaire sur 10 continuent de se rendre à l'école à pied; au niveau du secondaire, cette part est d'environ un tiers. Alors que, au niveau national, ces parts n'ont pratiquement pas changé depuis 1994, elles ont recommencé à augmenter sensiblement en Suisse romande après avoir diminué entre 1994 et 2000. Cela pourrait tenir, entre autres, aux diverses activités et campagnes réalisées pour inciter à se rendre à l'école à pied.

La part du vélo dans les trajets pour se rendre à l'école a une nouvelle fois sensiblement diminué entre 2000 et 2005. Depuis 1994, elle a reculé de près d'un tiers, et même de plus de la moitié chez les adolescents plus âgés. Le recul de la part du vélo est plus important chez les filles que chez les garçons, et plus net en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. En Suisse romande, le vélo ne joue pratiquement plus aucun rôle dans les déplacements effectués pour la formation. On remarquera que le vélo perd surtout des parts importantes dans les trajets pour la formation inférieurs à trois kilomètres.

Le vélo est en majeure partie remplacé par les transports publics. Chez les adolescents de plus de 16 ans, leur part augmente de plus d'un tiers pour atteindre entre 40 et 50 pour cent. Il faut sans doute y voir, entre autres, un effet de l'accroissement des distances à parcourir jusqu'aux lieux de formation. Pour les enfants des écoles primaires et secondaires, l'augmentation des transports publics est un peu moins élevée. C'est surtout à la campagne que ceux-ci gagnent des parts supplémentaires.

Moyen de transport choisi par les enfants et les adolescents pour se rendre en formation en 1994, 2000 et 2005, en fonction de leur âge (base = 3'730; 6'737 et 7'435 déplacements)



Source: Office fédéral de la statistique (OFS) et Office fédéral du développement territorial (ARE): microrecensement sur le comportement en matière de transports

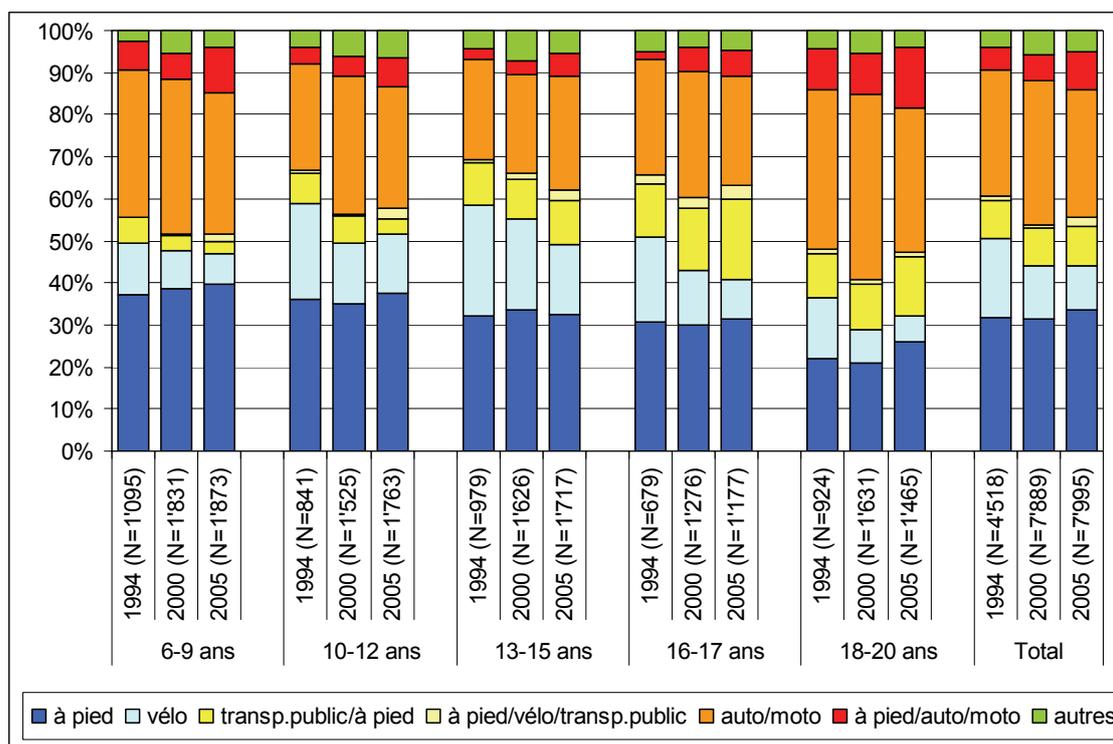
Après avoir augmenté entre 1994 et 2000, la part des transports motorisés pour aller à l'école a légèrement diminué. Globalement, elle reste cependant plus élevée en 2005 qu'en 1994. Au début de la scolarité primaire, 10 pourcent des trajets de la maison à l'école sont effectués en voiture. Ces « mamans-taxis » sont plus répandus dans les zones suburbaines, périurbaines et urbaines riches, où chaque ménage dispose de plusieurs automobiles, ainsi qu'en Suisse romande. Dans les communes où les revenus sont élevés ainsi que dans les ménages comptant au moins deux automobiles, la part des enfants amenés à l'école en voiture est deux fois plus élevée qu'en moyenne. Chez les très jeunes enfants, la part des trajets parcourus avec des véhicules motorisés pour se rendre à l'école atteint même un tiers. En Suisse romande aussi, la part des enfants amenés à l'école en voiture est nettement plus élevée qu'en Suisse alémanique.

Evolution des déplacements pour les loisirs

Les distances des déplacements pour les loisirs n'ont que peu évolué depuis 1994. Les trajets courts ne dépassant pas 3 kilomètres se sont légèrement allongés, mais les grandes distances n'ont pas augmenté. Un peu plus de la moitié des trajets pour les loisirs continuent à mener les enfants et les adolescents à moins de 3 kilomètres – près d'un tiers sont même inférieurs à un kilomètre. En revanche, la durée moyenne des trajets reste en hausse. La plus grande augmentation s'observe chez les jeunes enfants, surtout après l'an 2000. L'augmentation de la durée pour un nombre égal de trajets et des distances inchangées donne à penser que la vitesse moyenne a diminué.

La part des trajets parcourus exclusivement à ped augmente légèrement entre 1994 et 2005, mais d'une manière statistiquement significative. Les parts des trajets à pied ont surtout augmenté chez les jeunes femmes ainsi que chez les enfants et les adolescents des villes et des agglomérations. De même, la part du trafic piétonnier a pu gagner du terrain sur les courtes distances pour les loisirs. Les enfants et les adolescents issus de ménages sans automobile se déplacent nettement plus souvent à pied pendant leurs loisirs que ceux issus de ménages comptant une ou plusieurs voitures.

Moyen de transport utilisé par les enfants et les adolescents pour les loisirs en 1994, 2000 et 2005, en fonction de leur âge
(base = 4'518, 7'889 et 7'995 déplacements)



Source: Office fédéral de la statistique (OFS) et Office fédéral du développement territorial (ARE):
microrecensement sur le comportement en matière de transports

La part des trajets parcourus à vélo pour les loisirs a également diminué de manière prononcée depuis 1994, à savoir de près de la moitié. Chez les adolescents de plus de 16 ans, ce recul est encore un peu plus net que chez les plus jeunes, et il est plus important chez les filles et les jeunes femmes que chez les garçons et les jeunes hommes. Toutes tranches d'âge confondues, seulement 10 pour cent environ des trajets de loisirs sont encore parcourus à vélo, alors que ce chiffre était encore de près de 20 pour cent en 1994. Le vélo a perdu du terrain sur les trajets courts comme sur les trajets longs. Et ce recul s'observe aussi bien dans le milieu urbain que rural, les cœurs des villes étant moins concernés que les agglomérations par la diminution enregistrée entre 2000 et 2005.

La part des trajets de loisirs parcourus en transports publics a fortement augmenté, en particulier chez les adolescents, alors qu'elle est en léger recul chez les enfants plus jeunes. Cette évolution est différente en Suisse alémanique et en Suisse romande. Alors que la part des transports publics a augmenté en Suisse alémanique, elle recule en Suisse romande. Dans l'ensemble de la Suisse, la part des moyens de transport publics reste stable dans le cœur des villes; elle diminue à la campagne, mais augmente dans les agglomérations, où les transports publics remplacent essentiellement le vélo. En dehors des agglomérations, les transports publics ne jouent pratiquement plus aucun rôle dans les loisirs des enfants et des adolescents.

Après avoir fortement augmenté entre 1994 et 2000, la part des transports motorisés est restée stable depuis lors – y compris pour les déplacements de loisirs. Globalement, elle a toutefois connu une augmentation entre 1994 et 2005, qui est sensiblement plus marquée chez les personnes du sexe féminin que chez celles du sexe masculin. La part des trajets parcourus en véhicules motorisés a fortement augmenté à la campagne, mais est restée stable dans le cœur des villes et dans les agglomérations. Plus les gens vivent éloignés du centre des agglomérations, plus les trajets de loisirs parcourus en véhicules motorisés augmentent. Les enfants et les adolescents des zones suburbaines et périurbaines ainsi que des communes rurales et à revenus élevés effectuent plus souvent des déplacements motorisés. Les trajets de loisirs parcourus en véhicules motorisés augmentent linéairement par rapport au nombre de voitures dans le ménage. Cette tendance s'observe indépendamment du lieu de domicile – aussi bien en ville que dans les agglomérations et à la campagne – et indépendamment des distances à parcourir. Même sur de courts trajets, l'utilisation de l'automobile augmente fortement en proportion du nombre de voitures dans le ménage, alors que le trafic piétonnier et cycliste diminuent de manière tout aussi prononcée.

Indications supplémentaires concernant les évolutions de la mobilité douce

Trafic piétonnier

Après de nombreuses années de recul – surtout des trajets parcourus exclusivement à pied – certains signes donnent à penser que la part du trafic piétonnier va cesser de diminuer chez les enfants et les adolescents, et va même regagner un peu de terrain. C'est surtout le cas des trajets pour les loisirs et de certains déplacements pour la formation (par ex. en Suisse romande); un peu plus dans les villes et les agglomérations qu'à la campagne; et un peu plus fréquemment chez les adolescents que chez les plus jeunes. Globalement, les enfants et les adolescents parcourent 37 pour cent de l'ensemble des trajets exclusivement à pied. A cela s'ajoutent 27 pour cent qui se combinent à d'autres moyens de transport. Une amélioration de la saisie des étapes dans le microrecensement de 2005 a permis de recenser plus précisément les trajets à pied vers un arrêt de transport public ou un parking. Les données montrent l'importance du trafic piétonnier, tant comme mode de déplacement autonome que comme élément de liaison entre les moyens de transport. Cela confirme que la marche à pied et le vélo constituent de loin le pilier le plus important de la mobilité des enfants et des adolescents jusqu'à 18 ans.

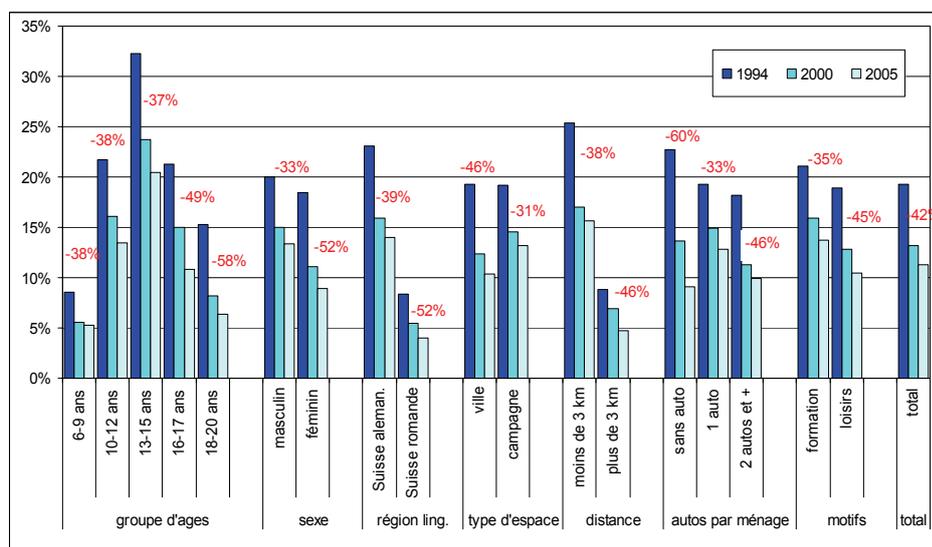
Engins assimilés à des véhicules

Les engins « assimilés à des véhicules », dont on parle tant ces dernières années, tels que mini-trottinettes, kickboards, planches à roulettes et patins inline, ne jouent qu'un rôle subalterne dans le quotidien des enfants et des adolescents. Leur part représente à peine 6 pour mille de toutes les étapes parcourues.

rues. Seuls les très jeunes enfants utilisent un peu plus fréquemment ces engins pour se rendre à l'école et pendant leurs loisirs.

Trafic cycliste

L'une des modifications les plus marquées concerne le vélo, qui a reculé de plus de 40 pour cent entre 1994 et 2005: en 11 ans seulement, la part des trajets parcourus à vélo par les enfants et les adolescents a été presque divisée par deux. Cela concerne les deux sexes, toutes les tranches d'âge de 6 à 20 ans, toutes les régions linguistiques, tous les types d'espaces et tous les motifs de déplacements.



Part du vélo / recul de la part par tranche d'âge, sexe, région linguistique, degré d'urbanisation, distances, nombre de voitures par ménage ainsi que motif du déplacement en 1994, 2000 et 2005 (base = 9'847, 18'631 et 18'785 déplacements d'enfants et d'adolescents de 6 à 20 ans, tous motifs confondus)

Les pourcentages indiqués en rouge montrent l'évolution sur l'ensemble de la période entre 1994 et 2005

Source: OFS et ARE: Micro-recensement sur le comportement en matière de transports

Ce recul est le résultat de deux évolutions concomitantes. D'une part, les enfants et les adolescents sont moins nombreux à utiliser le vélo; d'autre part, les cyclistes actifs, c'est-à-dire ceux qui font au moins une étape à vélo le jour de référence, circulent moins souvent et parcourent des distances plus courtes. Cela provoque une diminution du nombre d'étapes à vélo, des distances parcourues ainsi que des durées de circulation. Le vélo a ainsi perdu du terrain chez les enfants et les adolescents aussi bien par rapport aux autres moyens de transport qu'en tant que mode de déplacement autonome.

Cette évolution est survenue malgré les nombreux efforts entrepris ces dernières années pour encourager le vélo (par exemple: La Suisse à vélo, journées-découvertes sans voiture, prêt gratuit de vélos dans les villes, etc.). Toutefois, il reste de grandes lacunes à combler dans le domaine des infrastructures, et la promotion du vélo au quotidien demeure marginale. Ce sont deux raisons qui pourraient expliquer ce recul. Autres causes possibles: l'évolution de l'image du vélo, les expériences (négatives) ainsi que les évolutions sociales décrites ci-après. Ainsi, la réduction de l'éducation routière et l'abandon des examens de vélo dans les écoles, la remise d'abonnements de TP aux écoliers à des tarifs réduits, le sentiment croissant que le vélo est dangereux, les infrastructures cyclistes manquantes ou insuffisantes (croisements dangereux, absence de parkings protégés contre le vol et le vandalisme) ainsi que l'évolution de l'idéal de beauté, des modes vestimentaires et des habitudes pourraient être responsables de la baisse de l'utilisation du vélo.

Potentiel du trafic piétonnier et cycliste

Le potentiel d'accroissement du trafic piétonnier et cycliste reste considérable. Les parts importantes que le vélo a perdues ces dernières années au profit des transports publics et motorisés en attestent. Bon nombre des destinations se trouvent toujours à une distance parcourable à pied ou à vélo. Un tiers de tous les trajets de loisirs sont inférieurs à un kilomètre et près de la moitié sont inférieurs à trois kilomètres. Pourtant, 20 pour cent de ces trajets sont parcourus au moyen de véhicules motorisés. S'agissant des trajets pour se rendre en formation, qui sont en général relativement courts, la combinaison du vélo et des transports publics présente un véritable potentiel – surtout chez les adolescents. Enfin, la diminution du degré de motorisation observable depuis 2000 dans cette tranche d'âge constitue également une

chance d'accroître les transports à pied et à vélo. Car les enfants et les adolescents venant de ménages sans voiture sont sensiblement plus actifs dans leurs déplacements et plus enclins à protéger l'environnement que ceux venant de ménages qui possèdent une voiture.

Points de réflexion, champs d'action et besoins en matière de recherche

Des mesures sont proposées dans divers champs d'action afin d'inverser la tendance en matière d'utilisation du vélo par les enfants et les adolescents et de continuer à encourager la marche à pied. L'accent est mis sur l'amélioration systématique des infrastructures pour ces deux types de transport, en particulier dans les régions suburbaines et périurbaines, aux endroits dangereux et en particulier sur les trajets entre la maison et l'école. Une attention particulière doit notamment être apportée à l'amélioration des conditions de stationnement pour les vélos, par ex. près des écoles. Dans le même temps, il s'agit de promouvoir une image positive de ces deux modes de transport, afin que les adolescents, notamment, retrouvent le plaisir de marcher et de faire du vélo. L'indépendance, le goût de la découverte et la joie de vivre font partie intégrante de leur style de vie et peuvent être directement associés au trafic cycliste et piétonnier. En outre, il s'agit de reconnaître la contribution qu'apportent la marche à pied et le vélo à la protection de l'environnement et du climat ainsi qu'à la santé, d'encourager les comportements respectueux de l'environnement en créant de bonnes conditions générales ainsi que de veiller à ce que les distances jusqu'aux lieux de formation, notamment, restent suffisamment courtes pour être parcourues à pied ou à vélo.

L'analyse des données soulève la question des raisons de l'évolution esquissée, en particulier pour le vélo. C'est pourquoi il est proposé d'une part de demander directement aux enfants et aux adolescents, à l'aide de méthodes qualitatives et quantitatives, quelles pourraient être les causes de ces changements et quelles sont les raisons des différences observées selon les régions linguistiques et les sexes. D'autre part, les conditions-cadres et la place du trafic piétonnier et cycliste dans la politique, l'administration et le monde de l'urbanisme devraient être analysées. Il conviendrait notamment d'établir des estimations sur les raisons de cette évolution, les obstacles et les potentiels qu'elle présente ainsi que sur la manière dont sont perçus ces deux modes de transport, et d'en déduire les mesures à prendre aux niveaux institutionnel et structurel.

Il serait bon d'étudier dans le cadre de futures enquêtes les comportements des enfants de moins de 6 ans en matière de transports. Comme nous ne disposons d'aucune donnée sur la mobilité sans but précis (jeu, exercice) des enfants et des adolescents, il est proposé de procéder à une étude régulière séparée de ce thème. Les microrecensements futurs devraient par ailleurs recenser de manière plus précise les modes d'accompagnement des enfants sur les trajets de formation et de loisirs, et les catégories d'activités de loisirs devraient être modifiées. Enfin, il serait utile de poser des questions d'opinion sur les moyens de transport, notamment sur le trafic piétonnier et cycliste. La restructuration du recensement de la population permettra d'interroger des échantillons plus importants et d'obtenir par ce biais des évaluations plus détaillées.