

- Eine kausale Interpretation der Befunde ist zwar nicht möglich, da es sich beim MZMV um eine Querschnittstudie handelt. In Einklang mit anderen Studien ist es aber plausibel anzunehmen, dass beide Kausalitätsrichtungen eine Rolle spielen: Übergewichtige und insbesondere adipöse Personen dürften die körperlich aktive Mobilität tendenziell als anstrengender empfinden und daher eher andere Verkehrsmittel bevorzugen. Umgekehrt hat regelmässige Bewegung auf den Alltagswegen aufgrund des damit einhergehenden höheren Energieverbrauchs zweifellos einen günstigen Effekt auf das Körpergewicht und den BMI.

Da ein erhöhtes Körpergewicht ein wesentlicher Risikofaktor für eine Reihe von nicht-übertragbaren Erkrankungen (z.B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen, erhöhter Blutdruck, Diabetes, verschiedene Arten von Krebs) darstellt, kann von einer regelmässigen LV-Mobilität ein präventiver Effekt erwartet werden. Dieser wird noch dadurch verstärkt, dass körperliche Aktivität auch positive Auswirkungen auf den Kreislauf, die Muskulatur und die Psyche hat.

Vor diesem Hintergrund ist eine weitere Steigerung des bereits erheblichen LV-Anteils an der Gesamtmobilität wünschenswert. Besondere Aufmerksamkeit verdient dabei die Mobilität mit dem Fahrrad, die gemäss den vorliegenden Resultaten einen besonders ausgeprägten Beitrag zu einem gesunden Körpergewicht leistet. Steigerungspotential dürfte sowohl bei den Wegen mit dem Fahrrad als auch denjenigen zu Fuss insbesondere auf den Arbeits- und Einkaufswegen existieren, während der Anteil des LV an den Freizeitwegen bereits verhältnismässig hoch ist.

Résumé

Le présent rapport, établi sur la base du microrecensement mobilité et transports (MRMT) des Offices fédéraux de la statistique (OFS) et du développement territorial (ARE), traite du rapport entre mobilité douce (MD) et poids corporel. La mobilité douce comprend les déplacements effectués à pied, à vélo ou à vélo électrique. Dans le présent rapport, les déplacements effectués avec des engins assimilés à un véhicule (EAV), tels que rollers en ligne, planches à roulettes et trottinettes, font également partie de la mobilité douce étant donné qu'il s'agit également d'une forme de mobilité liée à une activité physique.

Les principaux résultats de l'étude peuvent être résumés comme suit:

- La mobilité douce (MD) joue un rôle important en Suisse, même si moins de dix pour-cent de tous les déplacements effectués au quotidien appartiennent cette catégorie. Les autres déplacements sont majoritairement effectués en transports publics ou en transport individuel motorisé. Toutefois, par rapport au temps de trajet, la MD représente une part d'un peu plus de 2/5 de l'ensemble de la mobilité. Aussi faut-il savoir que la part de la MD relative à l'ensemble de la mobilité est restée relativement stable au cours des vingt dernières années.
- La plus grande part de la MD est effectuée à pied. Près de 60 % de la population se déplace un jour moyen de la semaine à pied. Par contre, seuls près de 10 % de la population se déplace un quelconque jour de référence à vélo ou à vélo électrique. La part de la population qui se déplace avec un EAV un jour moyen de la semaine est de 1 %.
- Si l'on tient uniquement compte des étapes de MD d'au moins 10 minutes, près de la moitié de la population (44 %) effectue un jour moyen de la semaine un déplacement d'une durée de 10 minutes ou plus en utilisant un moyen de déplacement de mobilité douce. Pour un tiers (32 %), la durée de déplacement est d'au moins 30 minutes.
- Deux tiers de la mobilité douce sont effectués lors de déplacements de loisirs, alors que près d'un cinquième de la MD est effectué lors de trajets pour se rendre au travail ou à l'école/lieu de formation.

- La participation à la MD varie selon différents critères sociodémographiques et socio-économiques. Ainsi, comparativement parlant, les enfants et les jeunes se déplacent plus souvent à pied ou à vélo. Par rapport à d'autres moyens de transport, la MD est également importante pour les seniors. Les femmes, les personnes au bénéfice d'une formation supérieure, les Suissesses et les Suisses, les personnes dont le revenu du ménage est faible ainsi que les personnes qui ne travaillent pas à temps plein se distinguent par des temps de trajet supérieurs effectués en mobilité douce. En outre, on constate que la MD revêt une plus grande importance dans les zones urbaines que dans les communes de l'agglomération ou rurales.
- L'analyse des données personnelles fournies concernant le poids corporel et la taille montrent que plus d'un tiers (38 %) des personnes interrogées lors du MRMT 2015 de plus de 6 ans est en surpoids ou a une forte surcharge pondérale. Il existe donc des liens étroits entre la participation à la MD et le poids corporel ou l'IMC. En effet, les personnes ayant un déficit pondéral ou de poids normal se déplacent plus souvent et plus longtemps à pied ou à vélo que les personnes en surpoids ou présentant une forte surcharge pondérale. Il existe une corrélation tout particulièrement positive entre le poids corporel et la mobilité à vélo. Ces corrélations persistent également dans les analyses multivariées dans lesquelles on contrôle simultanément l'influence d'autres caractéristiques. En clair, cela signifie que le rapport entre la MD et le poids corporel peut être déterminé indépendamment des autres effets tels que l'âge, le sexe, la formation et autres exercent sur le poids corporel.
- Une interprétation causale des constats n'est toutefois pas possible puisque le MRMT est une étude transversale. En accord avec d'autres études, il est plausible d'admettre que les deux orientations de causalité jouent un rôle. On peut aussi admettre que les personnes en surpoids et surtout les personnes présentant une forte surcharge pondérale ressentent la mobilité physiquement active comme plus pénible et qu'elles privilégient donc plutôt un autre moyen de transport. À l'inverse, l'activité physique régulière lors des déplacements quotidiens a sans aucun doute un effet positif sur le poids corporel et l'IMC en raison de la dépense d'énergie plus élevée qui l'accompagne.

Étant donné qu'un poids corporel élevé représente un facteur de risque essentiel pour une série de maladies non transmissibles (p. ex. maladies cardiovasculaires, hypertension, diabète, différents types de cancers), la pratique régulière de la MD devrait avoir un effet préventif. Celui-ci est encore renforcé par le fait que l'activité physique a également des effets positifs sur la circulation (forme physique).

Face à ce constat, il est souhaitable que la part d'ores et déjà élevée de la MD par rapport à la mobilité générale augmente encore. La mobilité à vélo mérite ici une attention particulière puisqu'elle a, selon les résultats actuels, un effet particulièrement marqué sur un poids corporel sain. Le potentiel de progression se situe en principe tant au niveau des déplacements à vélo que ceux effectués à pied en particulier pour se rendre au travail ou faire les achats, car la part de la MD dans les déplacements de loisirs est déjà relativement élevée.