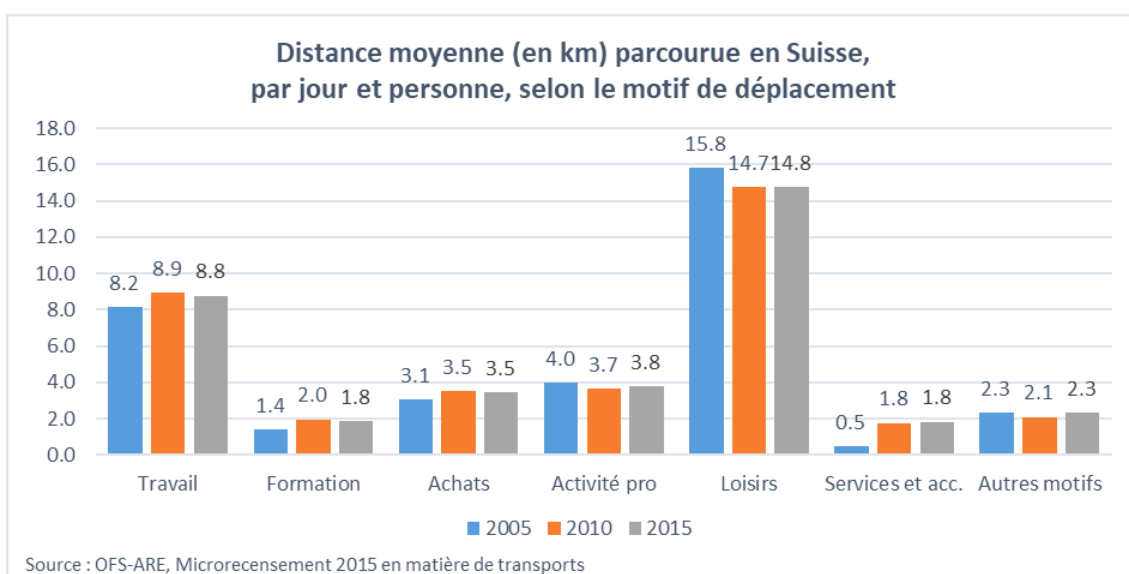
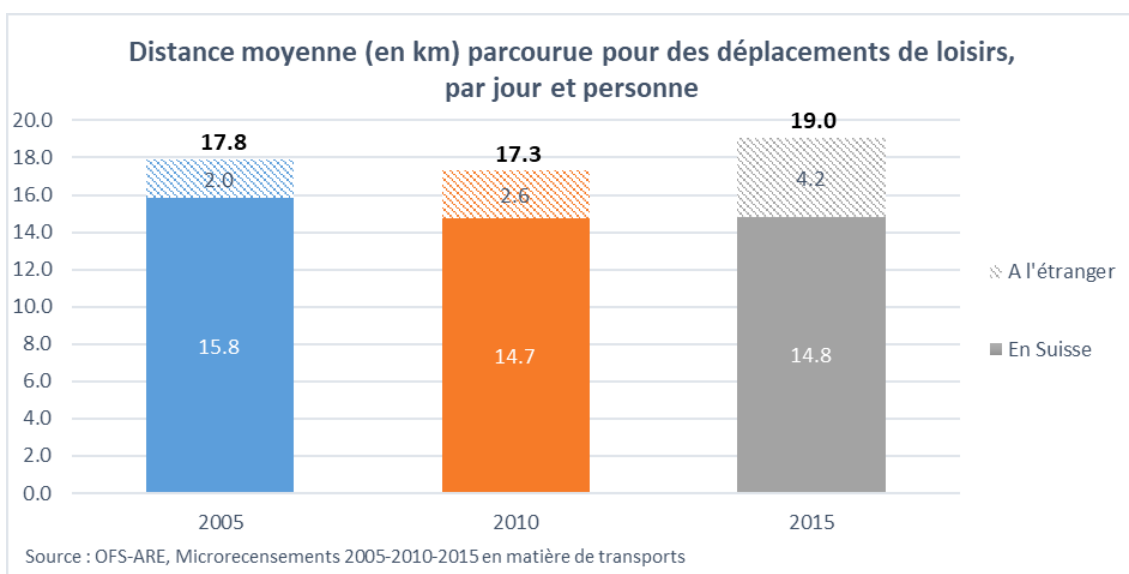


Factsheet 1 – « Recul du trafic loisirs en Suisse, doublement à l'étranger »

Pour les loisirs quotidiens, la population résidante suisse a parcouru en 2015 un peu moins de kilomètres en Suisse mais deux fois plus à l'étranger par rapport à 2005. Globalement, les distances moyennes par jour et par personne pour les loisirs augmentent ainsi de 17,8 à 19,0 kilomètres.

Les loisirs demeurent en 2015 la première raison de déplacement en Suisse en termes de distances parcourues (en moyenne 14,8 kilomètres par personne et par jour, auxquels s'ajoutent 4,2 kilomètres parcourus à l'étranger), de temps de parcours (43 minutes par jour auxquels s'ajoutent 3,3 minutes à l'étranger) et de nombre de déplacement (1,3 par jour). En comparaison avec les autres motifs de déplacement, les loisirs génèrent les plus longues distances.



Entre 2005 et 2015, on observe une tendance à la baisse des déplacements quotidiens de loisir en Suisse (une baisse de 1 kilomètre en moyenne par jour et par personne, avec une économie de temps

de 8 minutes) mais une augmentation des déplacements à l'étranger, aussi bien au quotidien que dans le cadre de voyages occasionnels (voir **Factsheet 2**).

Le recul observé en Suisse a eu lieu principalement entre 2005 et 2010 ; les distances parcourues sont par la suite restées assez stables entre 2010 et 2015. En revanche, les distances et les temps de parcours des déplacements à l'étranger suivent pendant ces 10 années une tendance inverse : les distances doublent (de 2,0 kilomètres à 4,2 kilomètres moyens par jour et par personne) et les temps de parcours passent de 2,6 à 3,3 minutes.

Malgré l'augmentation globale des distances journalières moyennes parcourues pour les loisirs en Suisse et à l'étranger (de 17,8 kilomètres en 2005 à 19,0 kilomètres en 2015), les loisirs constituent en Suisse le seul motif de déplacement où on enregistre un recul de la longueur moyenne par déplacement.

Ce recul peut s'expliquer par :

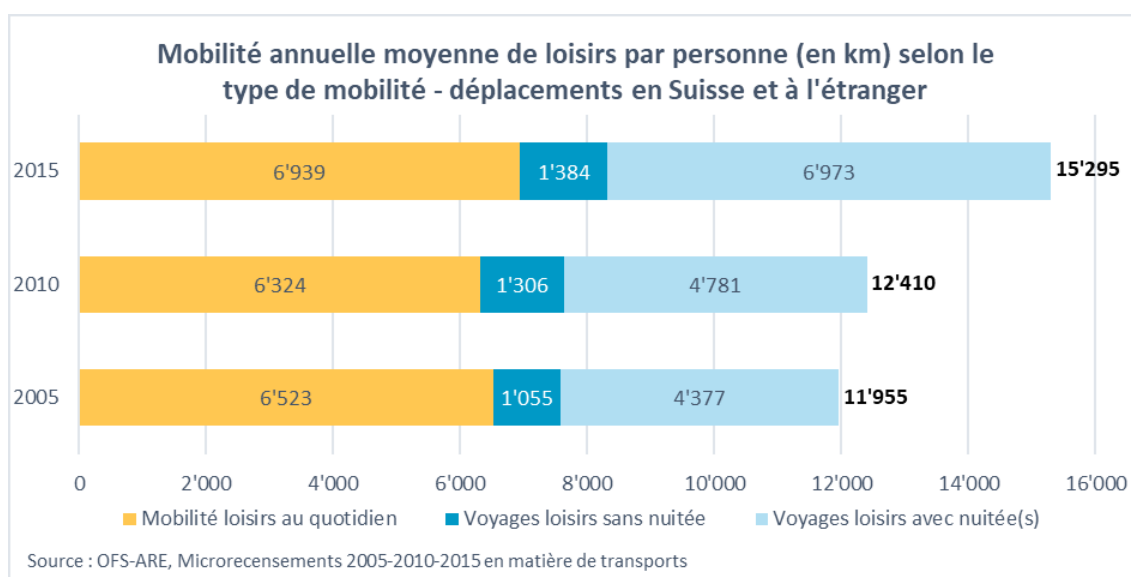
- une **augmentation des « activités contraignantes »** comme par exemple les services d'accompagnement (de 1,1 à 5,0% du total des distances), la formation (de 3,9 % à 5,0 %) et le travail (de 11,3 % à 12,9 %) ;
- une augmentation du nombre des déplacements de loisirs en mobilité douce (de 39,5 % à 41,7 % du total des déplacements) ;
- un **recul des déplacements en TIM** (de 50,2 % à 46,0 % du total des déplacements) ;
- une **substitution des loisirs au quotidien (de proximité) avec des voyages** ;
- une augmentation des **déplacements quotidiens à l'étranger**.

Si on étudie le type d'activités de loisirs effectuées, on remarque, par ordre d'importance, que les activités extérieures non sportives (p. ex. les promenades), la gastronomie, les visites à des parents ou amis et les activités sportives engendrent les trois quarts des déplacements de loisirs quotidiens. Leur importance relative change toutefois entre les déplacements en Suisse et ceux à l'étranger. En Suisse 22,6 % des déplacements de loisirs sont effectués pour des activités extérieures non sportives tandis qu'à l'étranger, au quotidien, c'est par contre la gastronomie qui est en tête avec 32,7 % des déplacements. La part de déplacements pour la gastronomie à l'étranger est particulièrement élevée auprès des habitants des espaces intermédiaires et ruraux et moindre auprès des habitants des communes urbaines (qui disposent probablement d'une offre de restauration suffisamment variée).

Factsheet 2 – « Toujours plus de voyages en avion à l'étranger »

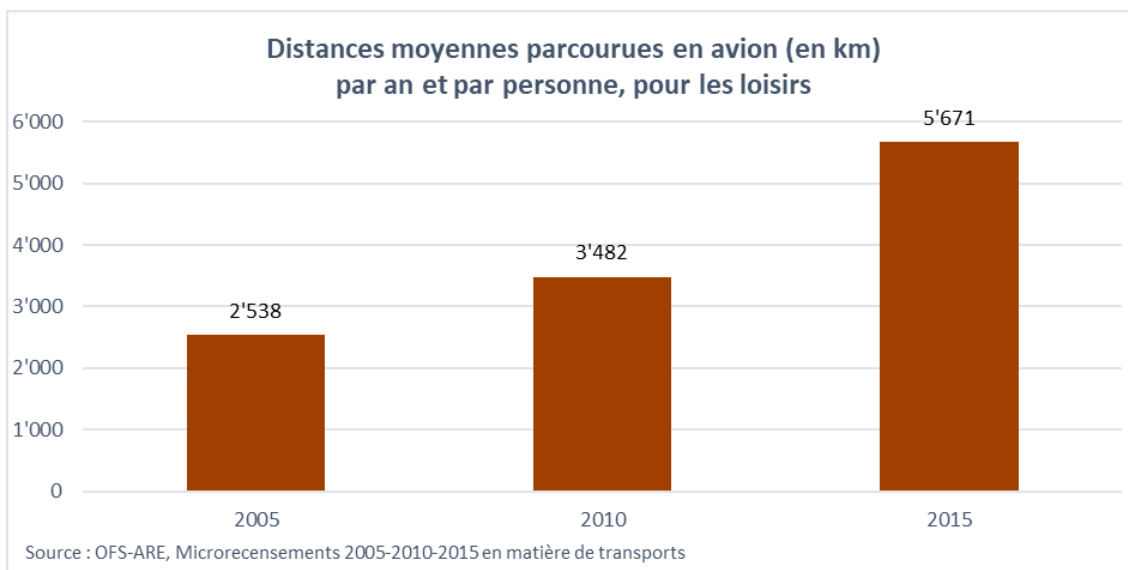
La part des voyages¹ dans la mobilité de loisirs augmente. La voiture est partiellement remplacée lors des voyages avec nuitées par l'avion (avec une augmentation du nombre de voyageurs dans les aéroports disposant d'une large offre de vols *low cost*).

La mobilité annuelle pour les loisirs, c'est-à-dire la somme des distances parcourues pour les loisirs au quotidien et pour les voyages (sans et avec nuitées) en Suisse et à l'étranger, a fortement augmenté entre 2005 et 2015 : de moins de 12'000 kilomètres en 2005 à près de **15'300 kilomètres** en 2015 (environ **3'300 kilomètres de plus par personne et par an en 10 ans**).

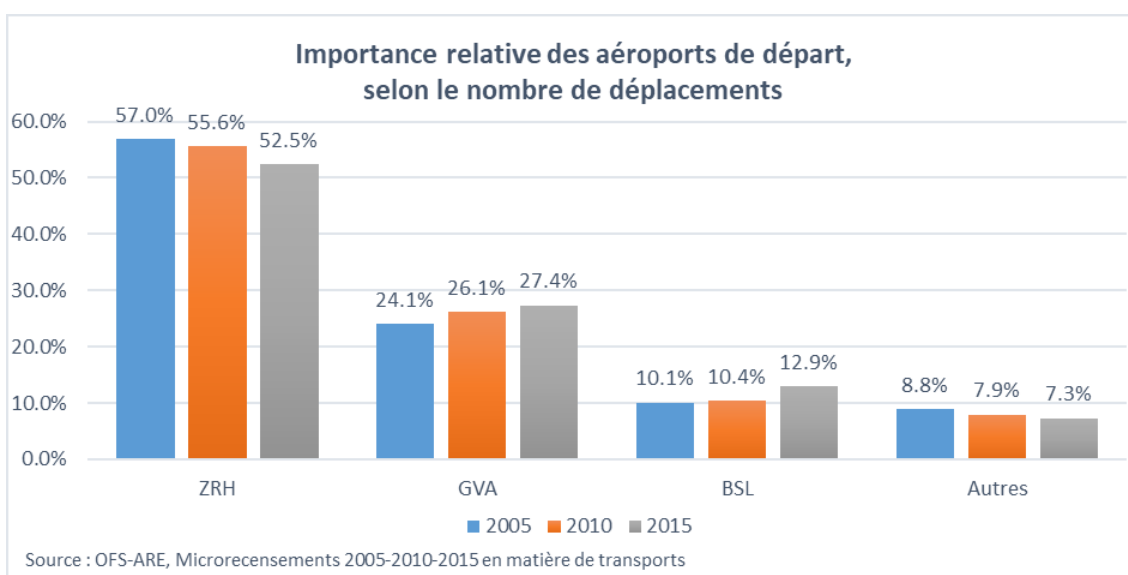


L'impact des voyages en avion est considérable dans cette évolution : en effet, la croissance de la part des kilomètres parcourus en avion pour les loisirs en 10 ans est très importante (de 2'538 kilomètres par an et par personne en 2005 à 5'671 kilomètres en 2015, dont près de 90 % sont parcourus dans le cadre de voyages occasionnels avec nuitées). Entre 2005 et 2010, cette augmentation a été de l'ordre de 37 % ; elle est de 63% entre 2010 et 2015. **En 10 ans, les kilomètres parcourus en avion pour les loisirs ont plus que doublé, la croissance totale sur cette période atteignant 123%.** Le nombre moyen de voyages par personne et par année en avion a aussi augmenté en passant 0,4 à 0,7 entre 2005 et 2015.

¹ Les voyages sont définis ici comme des changements de lieu hors du quotidien, en opposition à la mobilité au quotidien.

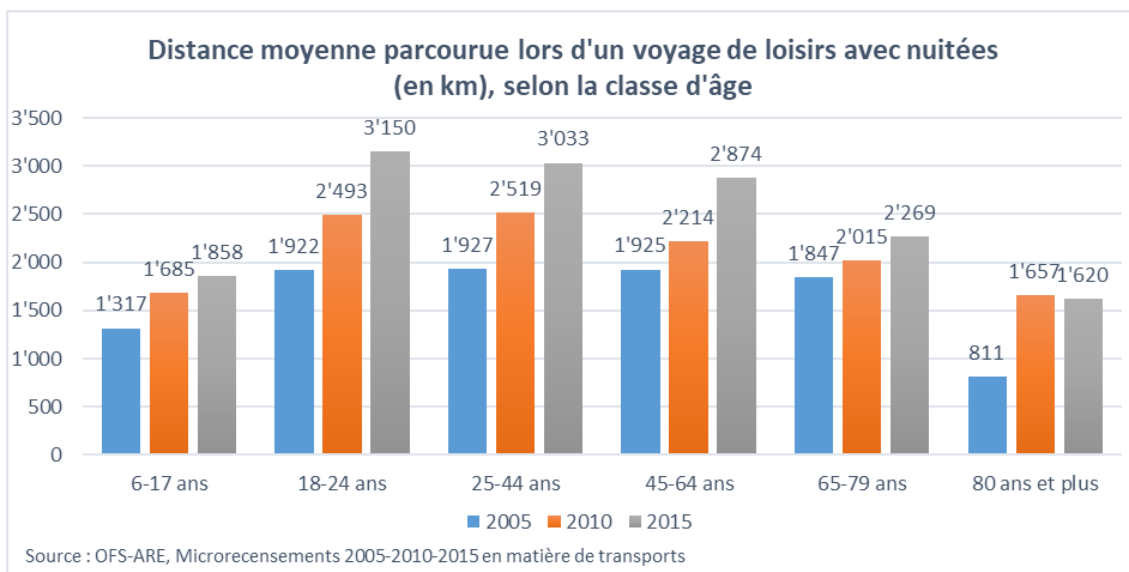


Du point de vue des aéroports, si **Zurich (ZRH)** reste très largement le principal aéroport de départ pour les voyages de loisir (plus de la moitié des voyages), son importance a tendance toutefois à se réduire au profit de **Genève (GVA)** et **Bâle (BSL)** qui disposent d'un marché de **vol low cost en forte expansion**.

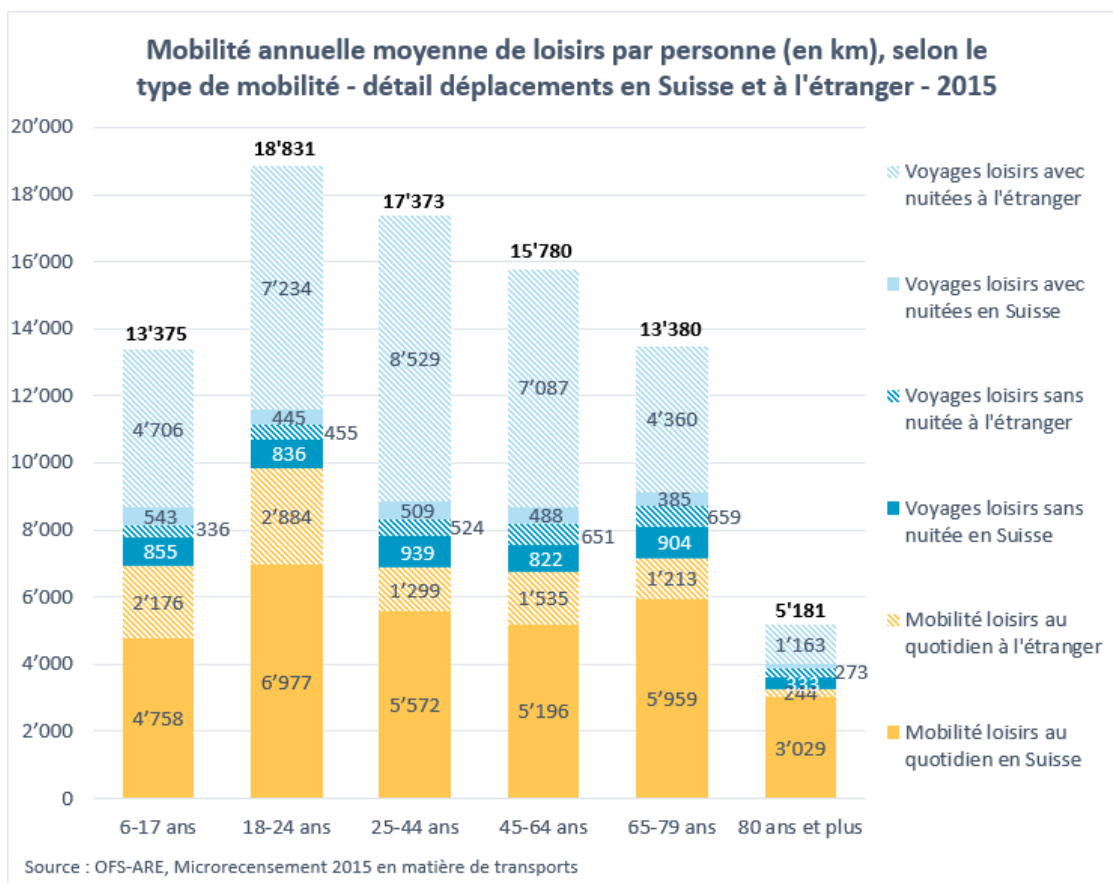


L'aéroport de Bâle attire en moyenne des passagers de plus loin que ceux de Genève et Zurich (la distance moyenne parcourue par les voyageurs pour atteindre Bâle – aller et retour - est de 245 Km contre 116 Km pour Genève et 210 kilomètres pour Zurich). Plus de la moitié des déplacements pour atteindre l'aéroport de Bâle (52 %) sont effectués en transport individuel motorisé, tandis que cette part est beaucoup moins importante à Genève (43,6 %) et Zurich (35,9 %) où la majorité des voyageurs se rend à l'aéroport en transports publics ou avec d'autres moyens de transport.

Si l'augmentation des distances parcourues pour les voyages concerne toute la population, elle a été particulièrement importante pour les **jeunes de 19 à 24 ans (+1'200 kilomètres par voyage en moyenne en 10 ans)**.

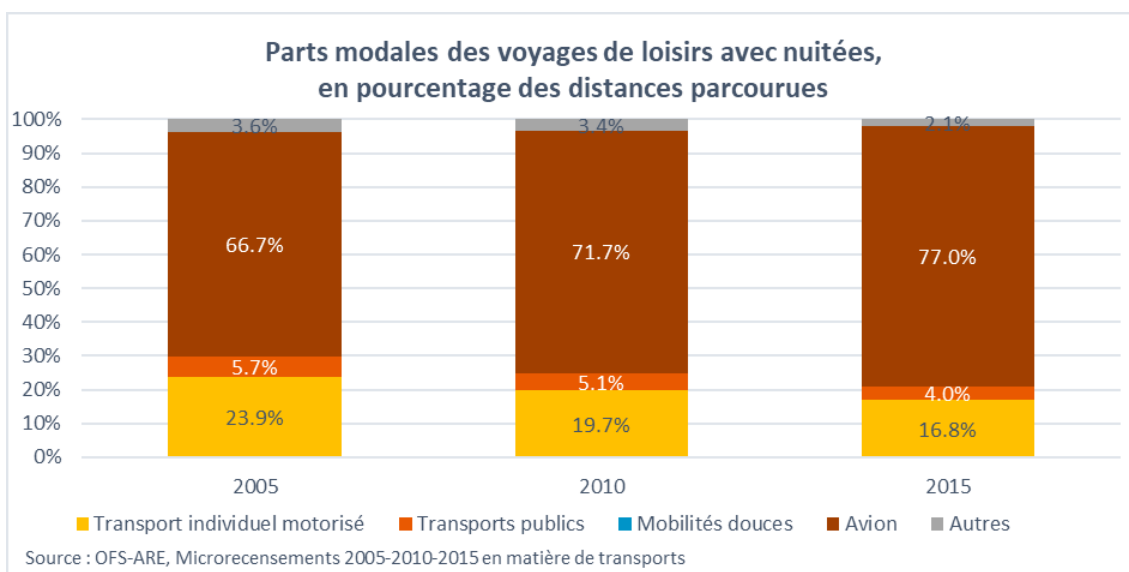
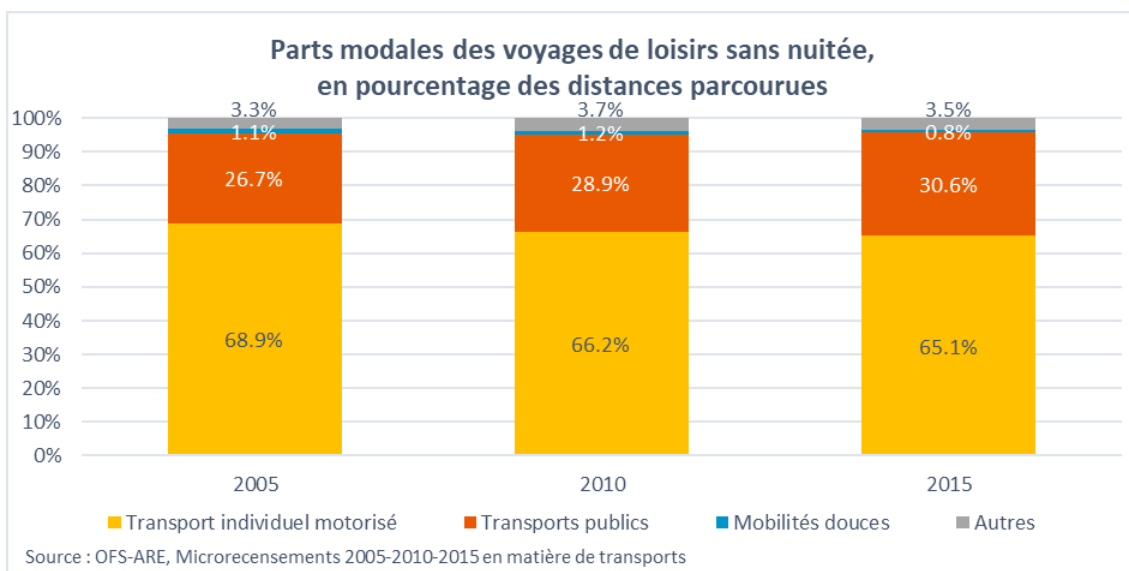


En 2015, les jeunes de 18 à 24 ans se trouvent ainsi parmi les individus qui effectuent les plus longues distances annuelles pour les loisirs (près de 19'000 kilomètres en moyenne) pour presque tous les types de mobilités de loisirs sauf les voyages sans nuitées.



Si, pour les voyages de loisirs avec nuitées, 77 % des distances sont parcourues en avion, trois quarts des distances sont parcourues en transport individuel motorisé lors des voyages de loisirs sans nuitées. **Entre 2005 et 2015, le train et l'avion ont été de plus en plus utilisés lors des voyages de loisirs.** La distance moyenne parcourue par voyage de loisirs avec nuitées en train a en effet augmenté de 110

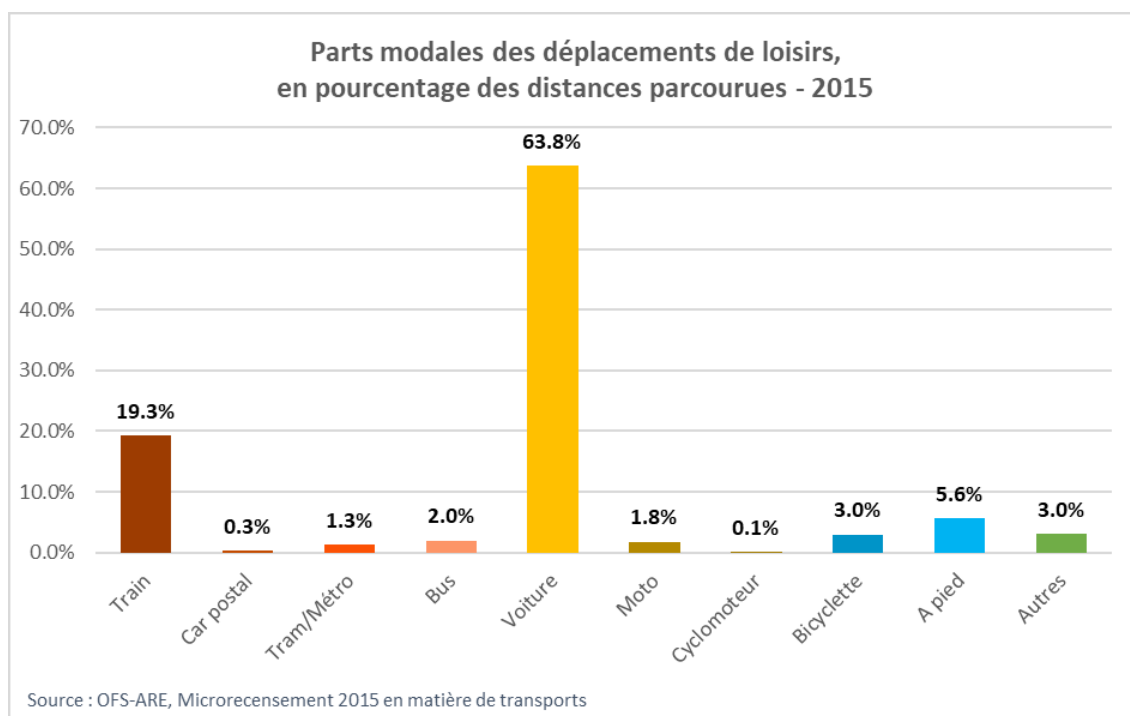
kilomètres (de 542 kilomètres en 2005 à 656 kilomètres en 2015) tandis qu'elle est restée stable pour les voyages sans nuitées (de 150 à 160 kilomètres par voyage en moyenne). Les distances parcourues en avion pour les voyages de loisirs avec nuitées ont par contre augmenté de manière plus importante (+908 kilomètres, en passant de 6'434 en 2005 à 7'343 en 2015 par voyage). Les distances parcourues en voiture stagnent pour les voyages sans nuitées (118 Km moyens par voyage) mais augmentent aussi fortement dans le cadre de voyages avec nuitées (+140 kilomètres en passant 738 Km à 880 Km en par voyage entre 2005 et 2015).



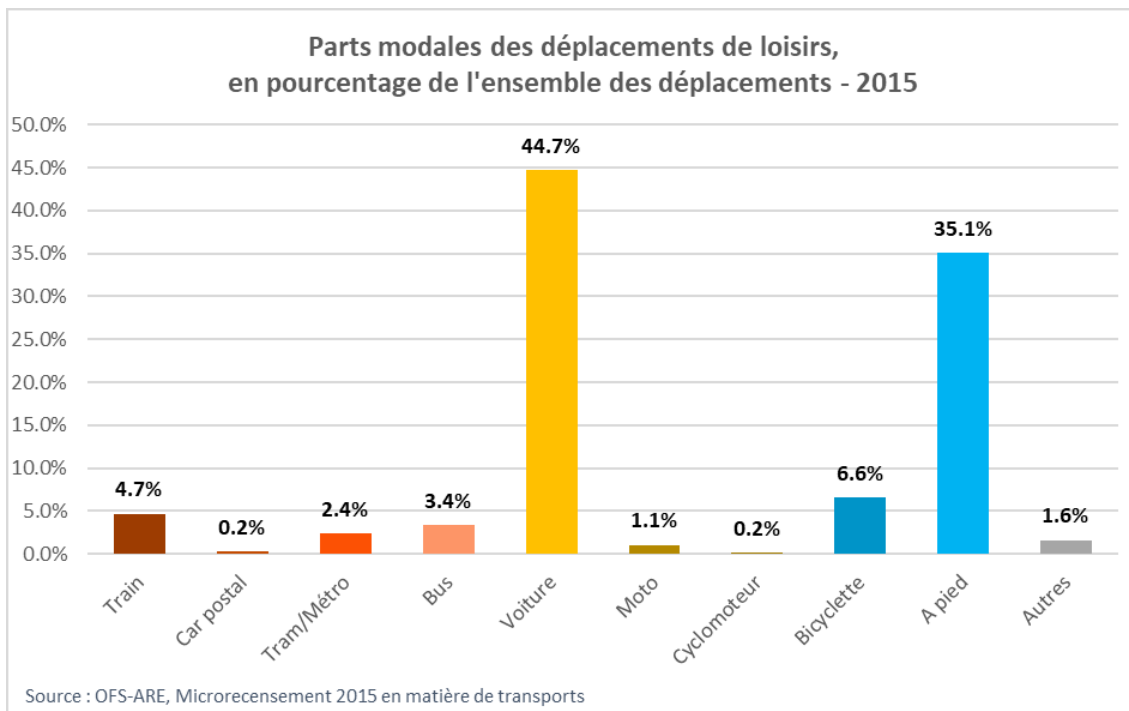
Factsheet 3 - « La voiture dans la mobilité de loisirs »

Le transport individuel motorisé prime dans le trafic de loisirs dans presque toutes les activités malgré une réduction des distances parcourues en voiture entre 2005 et 2015. Avoir accès sur demande à la voiture « suffit » pour pouvoir parcourir les mêmes distances pour les loisirs des personnes possédant une voiture mais avec une répartition modale beaucoup plus favorable aux transports publics.

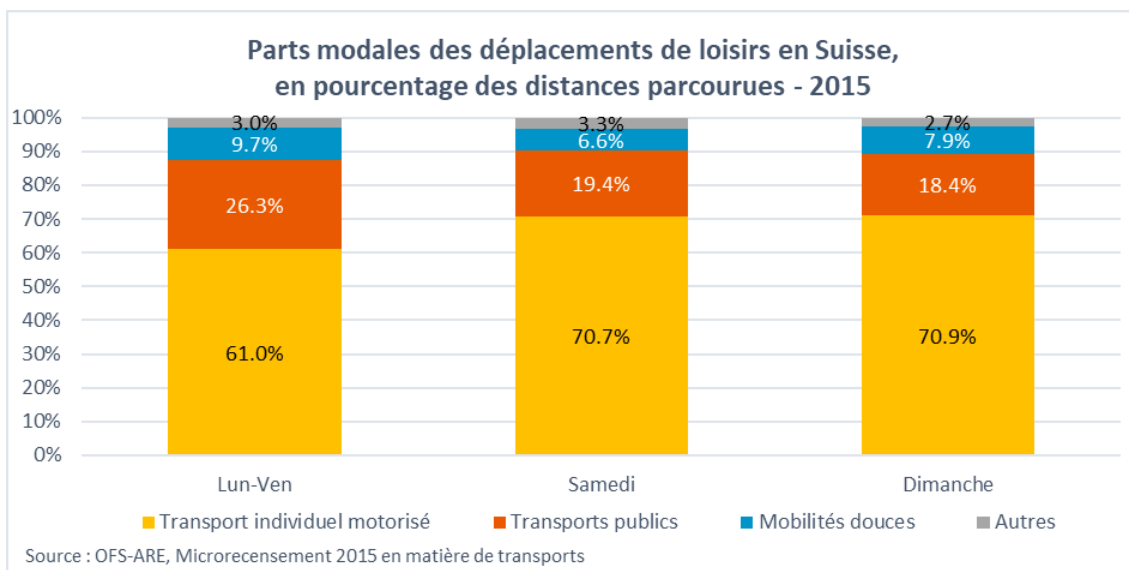
En 2015 en Suisse une personne parcourait en moyenne quotidiennement pour les loisirs 14,8 Km dont 9,7 kilomètres en transport individuel motorisé ; 3,4 kilomètres en transports publics ; 1,3 kilomètres en mobilité douce et 0,4 kilomètre en autres modes. En s'intéressant aux moyens de transport détaillés, on observe que **la très grande majorité des distances en transport individuel motorisé est effectuée en voiture individuelle (63,8 %)** ; les distances parcourues en transports publics le sont principalement en train (19,3 %) et celles en mobilité douce sont effectuées à pied (5,6 %) ou en vélo (3,0 %).



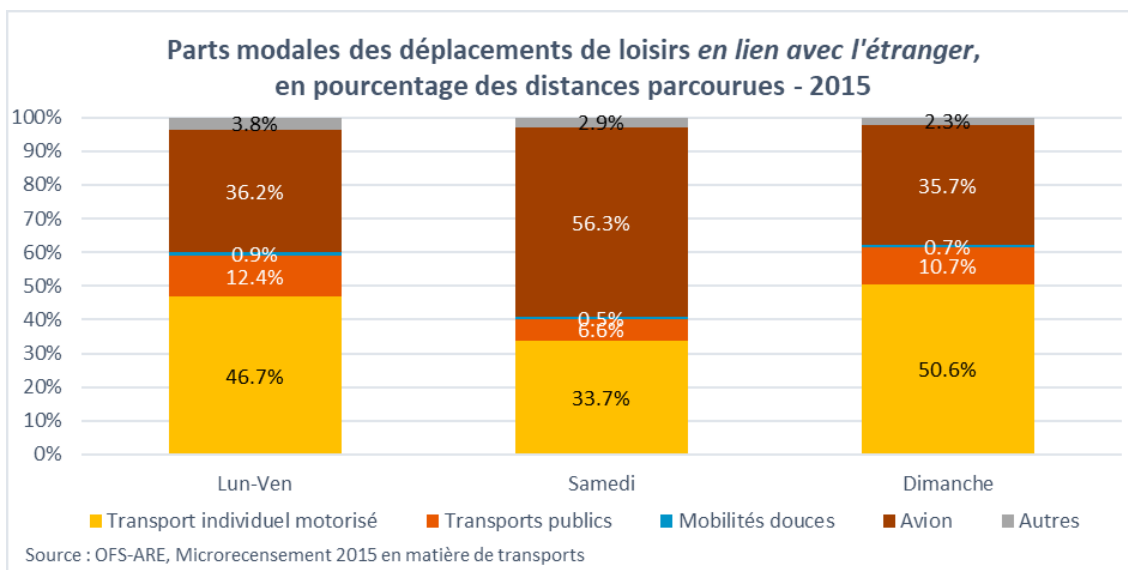
En considérant le nombre de déplacements ou le temps de parcours pour les loisirs, la marche tient aussi une place importante (35,1 % de déplacements).



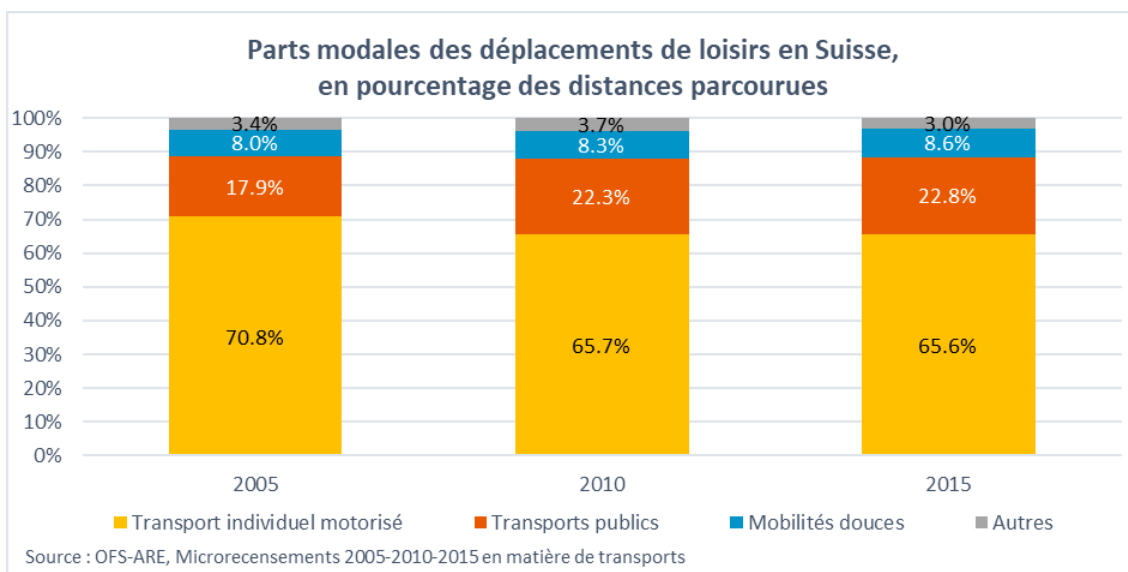
Les distances parcourues pour les loisirs en transport individuel motorisé restent largement majoritaires. Si l'on observe le weekend, elles atteignent même 70 % des distances parcourues pour les loisirs, essentiellement au détriment des transports publics.

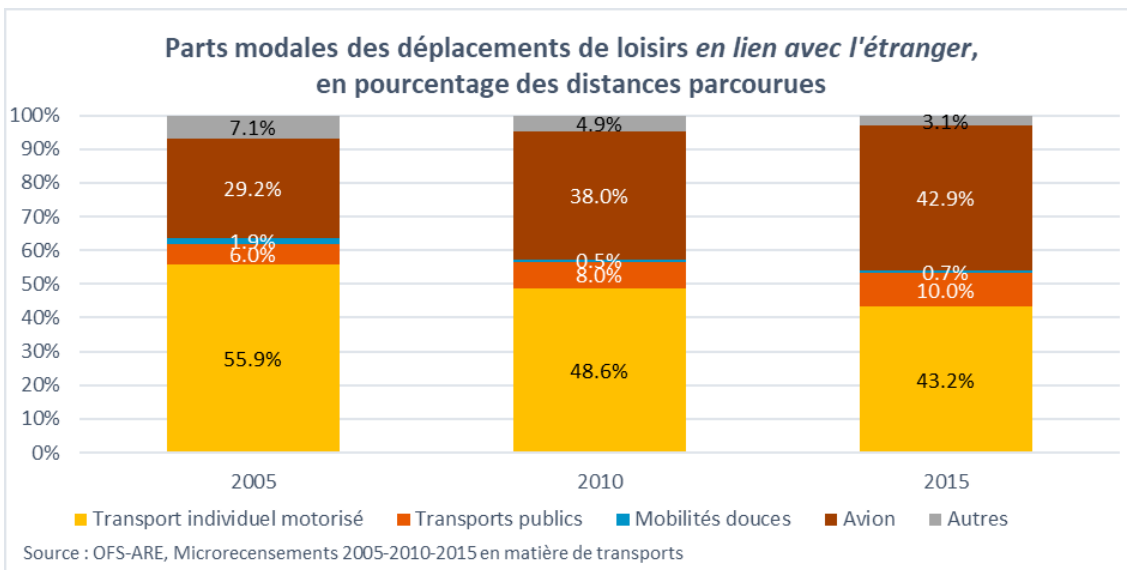


En considérant les déplacements de la population résidente suisse qui rentre ou qui se déplace à l'étranger, la part des distances en transport individuel motorisé se réduit en faveur de l'avion avec un pic de 56,3 % pour les distances parcourues le samedi pour les loisirs.



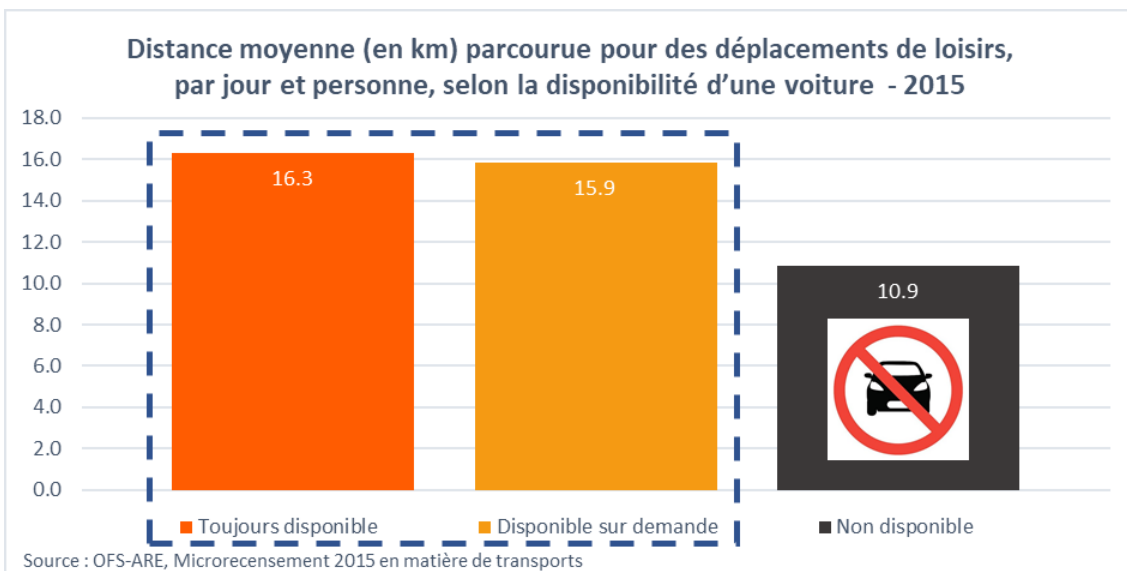
Malgré leur rôle central dans la mobilité de loisirs, **la part des distances parcourues en transport individuel motorisé a globalement tendance à se réduire entre 2005 et 2015** (de 70,8 % à 65,5 %, soit -5,3 points de pourcentage en 10 ans), au profit essentiellement des transports publics (de 17,9 % des distances en 2005 à 22,8 % en 2015). Cette réduction concerne aussi les déplacements à l'étranger, même si dans ce cas la diminution des transports individuels motorisés a été compensée par l'augmentation des distances parcourues en avion.

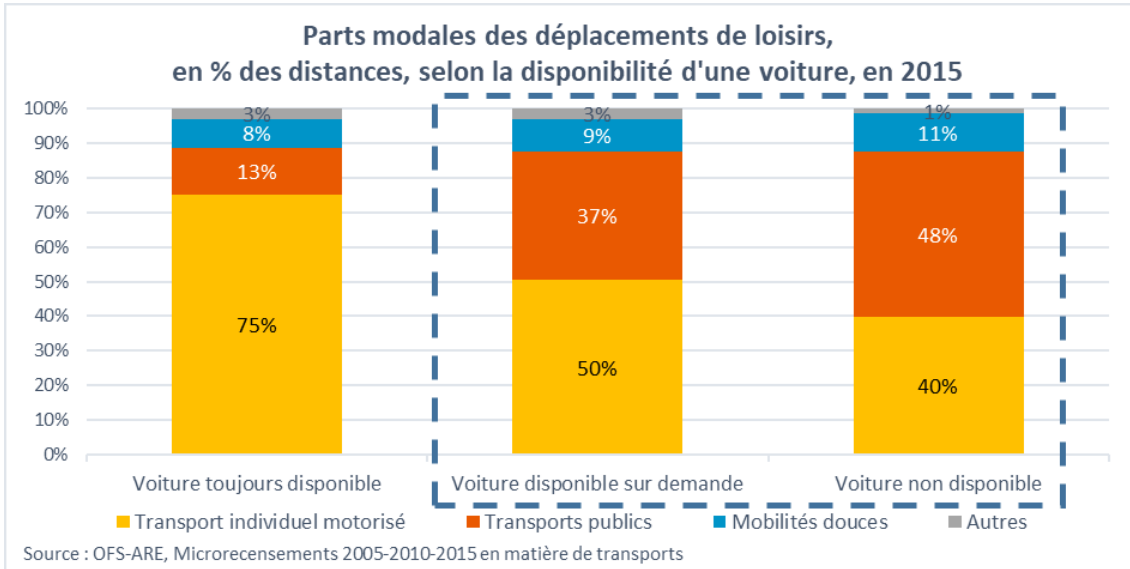




L'analyse des déplacements de loisirs en fonction de la disponibilité d'une voiture (voiture toujours disponible, disponible sur demande ou non disponible) montre que **les personnes ayant toujours un véhicule à disposition, ou sur demande, ont tendance à parcourir les mêmes distances pour les loisirs (environ 16 Km par jour et par personne en moyenne)** et beaucoup plus par rapport aux personnes n'ayant pas accès à la voiture (10,9 Km). **En termes de répartition modale de distances, les personnes ayant une voiture sur demande affichent une répartition modale assez comparable à celle des personnes n'ayant pas de voiture**, avec une part de distances parcourues en transports publics et en mobilité douce beaucoup plus grande que celle des personnes ayant une voiture toujours à disposition.

Ceci pourrait signifier qu'une **offre de transport partagée pour les transports individuels motorisés serait une solution efficace pour la mobilité de loisirs.**

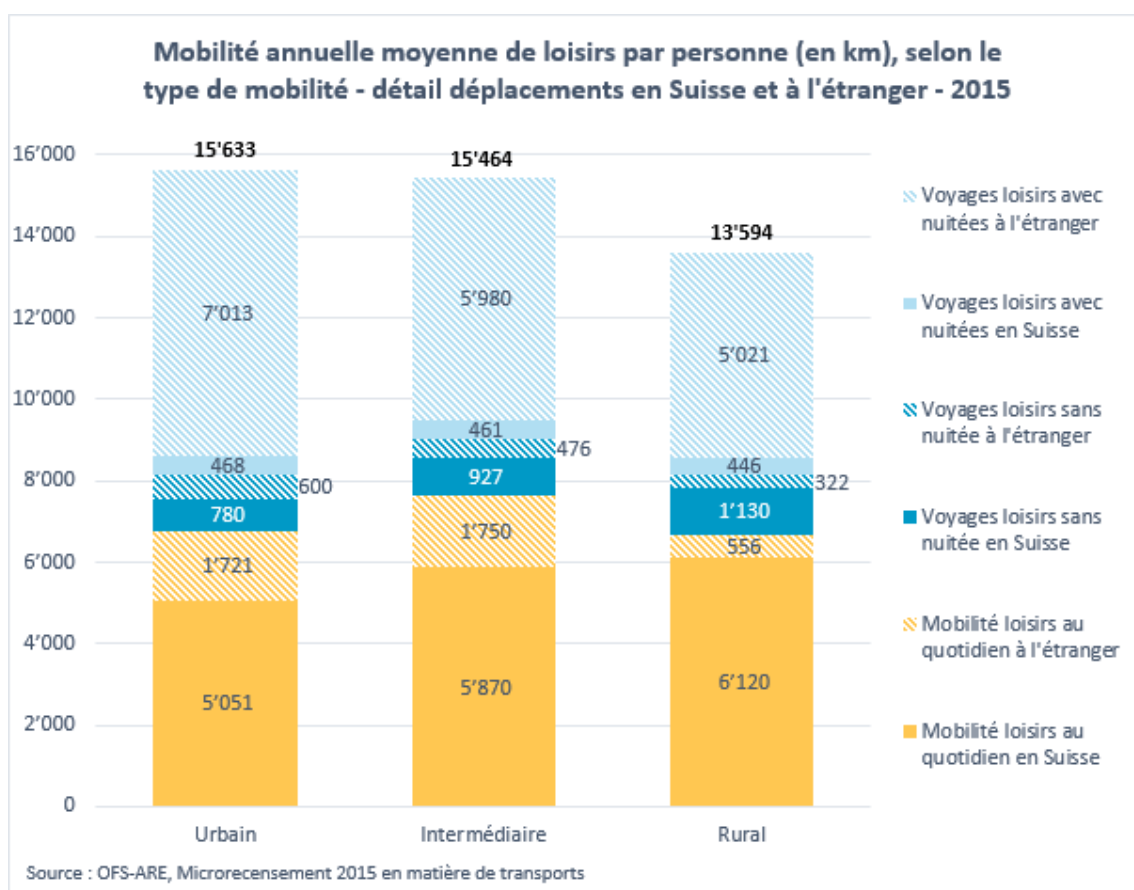




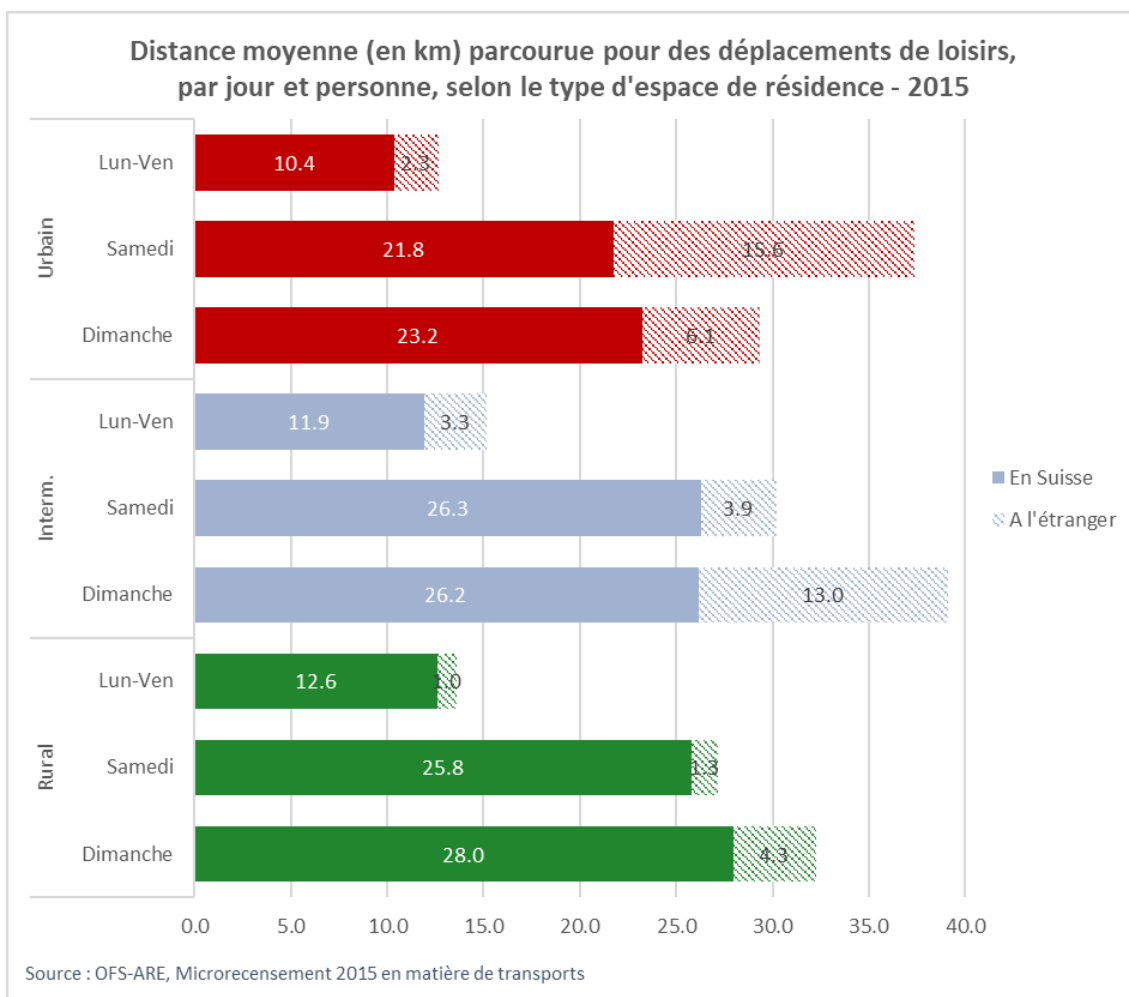
Factsheet 4 - « Décalages territoriaux »

Les habitantes et les habitants des espaces urbains parcourent pour les loisirs en Suisse des distances plus faibles que le reste de la population. Par contre, en tenant compte des déplacements effectués à l'étranger, notamment dans le cadre de voyages, les habitantes et les habitants des espaces urbains parcourent en moyenne 2'000 kilomètres de plus par année que celles et ceux des espaces ruraux.

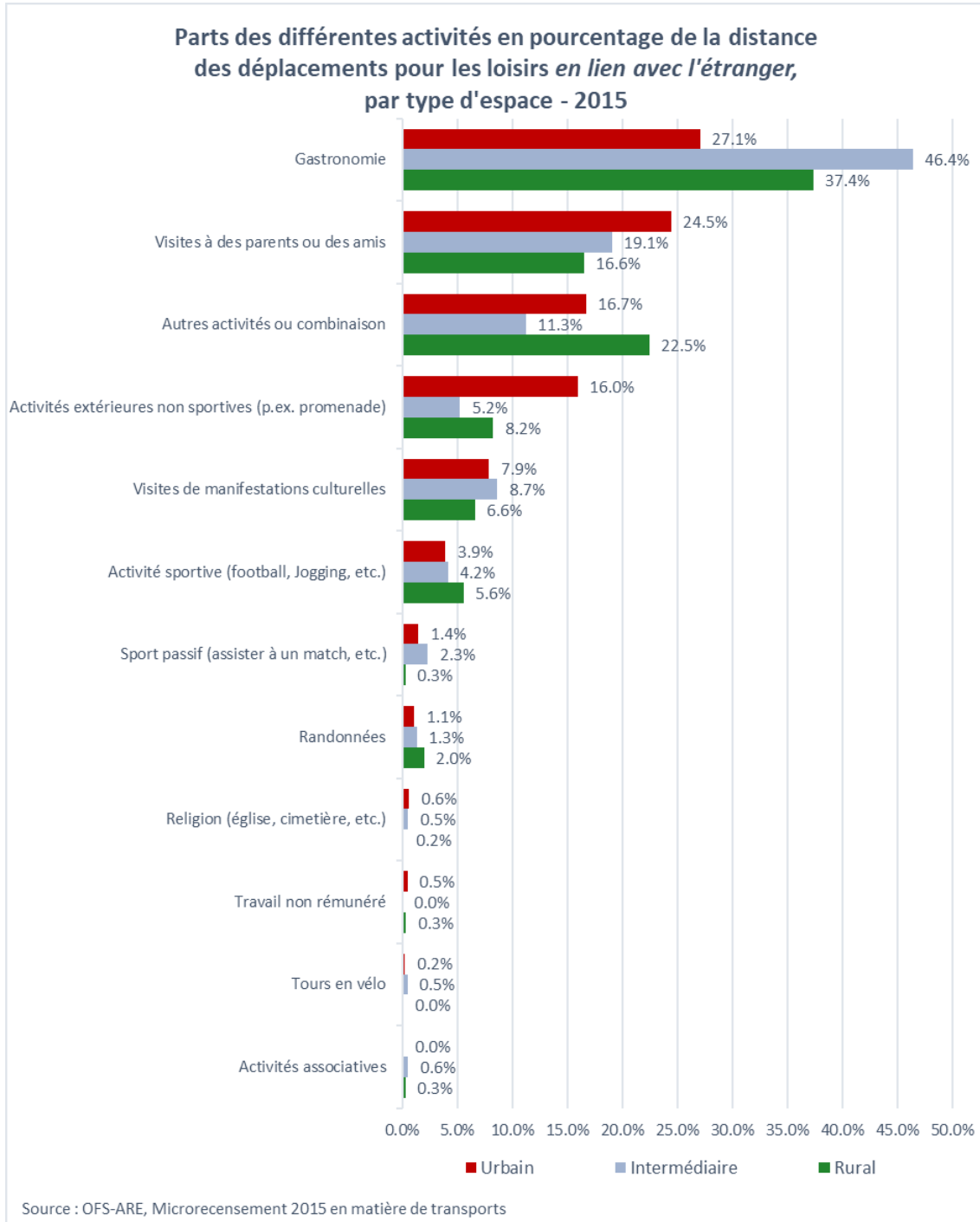
Les comportements en matière de mobilité de loisirs sont influencés par un combinaison de différents facteurs tels que le lieu de domicile, le statut socioprofessionnel, l'âge, le genre et la disponibilité ou l'accès à certains moyens de transports. Les décalages observés en fonction du lieu de résidence sont probablement dus à des styles de vie différents qui caractérisent les habitantes et habitants de ces espaces. Les personnes qui résident dans des communes urbaines en Suisse parcourent en moyenne significativement moins de kilomètres pour leurs déplacements quotidiens de loisirs, par personne et par jour, que les autres (14 kilomètres contre 16 kilomètres en 2015). Toutefois, en considérant les déplacements à l'étranger (mobilité quotidienne et voyages), l'écart devient important (2'000 kilomètres de plus par année par rapport aux habitantes et habitants des espaces ruraux).



L'écart est particulièrement important le samedi quand les habitantes et les habitants des communes urbaines parcourent à l'étranger quasiment 12 fois plus de kilomètres que ceux des habitantes et des habitants des communes rurales (15,5 kilomètres contre 1,3 kilomètres). Si les urbains parcourent des distances plus longues pour les loisirs le samedi, les « intermédiaires » et les « ruraux » parcourent en revanche des distances plus longues le dimanche.



Les activités de loisirs générant les plus grandes distances à l'étranger sont la gastronomie, notamment pour les habitants des communes intermédiaires (46,4 %) et rurales (37,4 %). Ceci est vraisemblablement dû à une offre moins riche en restauration par rapport à celles des centres urbains.



Du point de vue de l'évolution de la répartition modale, on constate que le recul le plus important de la part des transports individuels motorisés (TIM) a eu lieu dans les espaces ruraux : la part des distances parcourues en transports publics (TP) pour les loisirs dans les espaces ruraux a ainsi augmenté de 9,1 % en 2005 à 20,1 % en 2015 tandis que les parts de mobilité douce (MD) restent assez stables.

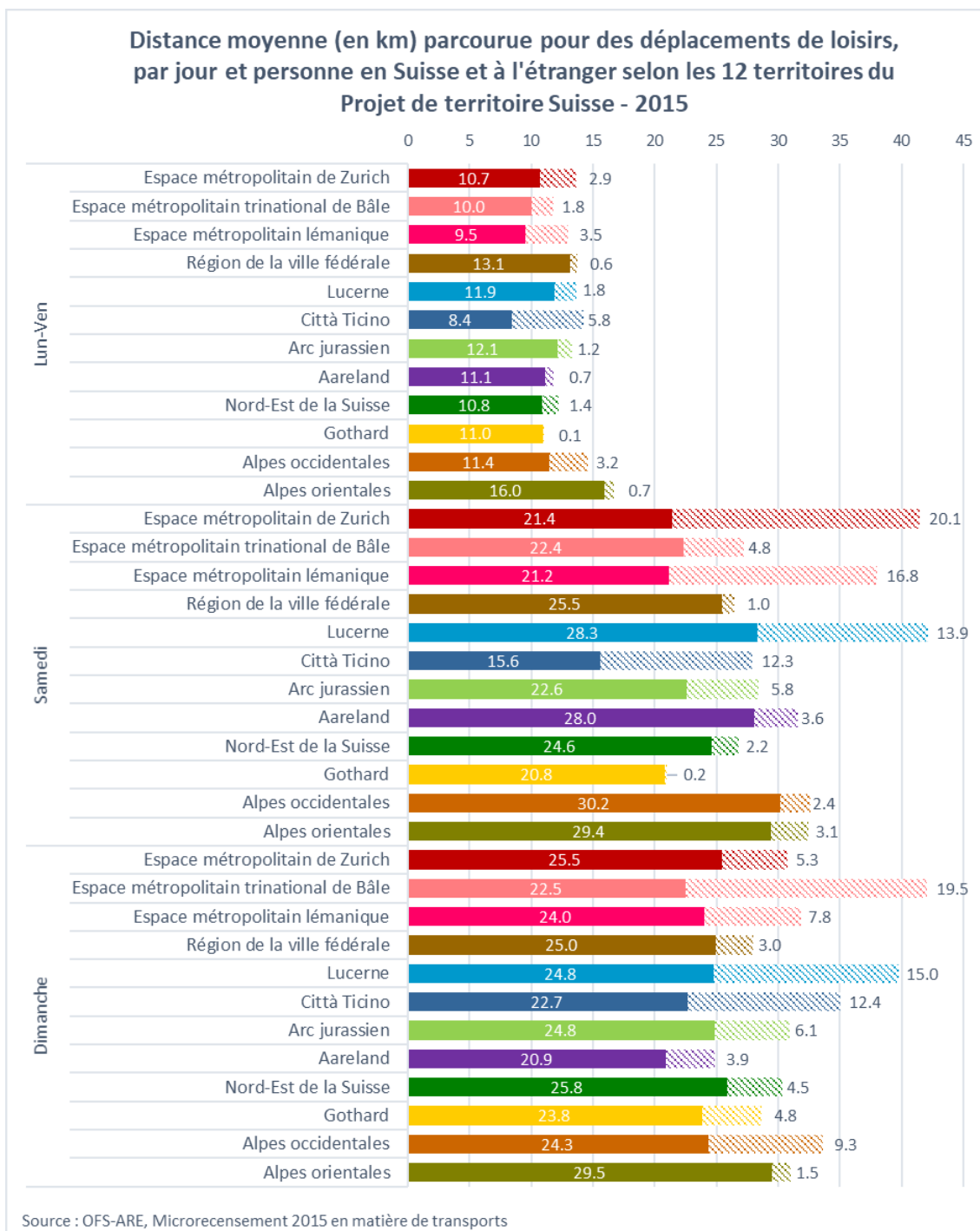
URBAIN	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% des distances parcourues en TIM	67.4%	61.1%	60.5%	-6.9
% des distances parcourues en TP	21.4%	26.1%	27.3%	5.8
% des distances parcourues en MD	8.4%	8.7%	8.2%	-0.1
% des distances parcourues en autres modes	2.8%	4.1%	4.0%	1.2

INTERMEDIAIRE	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% des distances parcourues en TIM	72.6%	71.3%	69.5%	-3.2
% des distances parcourues en TP	15.0%	17.9%	18.3%	3.3
% des distances parcourues en MD	7.6%	7.8%	7.4%	-0.2
% des distances parcourues en autres modes	4.8%	2.9%	4.9%	0.1

RURAL	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% des distances parcourues en TIM	80.1%	74.5%	70.3%	-9.8
% des distances parcourues en TP	9.1%	14.5%	20.1%	11
% des distances parcourues en MD	7.0%	7.8%	6.9%	-0.2
% des distances parcourues en autres modes	3.7%	3.2%	2.7%	-0.9

En valeurs absolues, dans les espaces ruraux, ces variations correspondent à une **diminution moyenne journalière par personne de 2,2 kilomètres en TIM et une augmentation de 1,8 kilomètres en TP**.

Par rapport aux 12 régions du Projet de territoire Suisse, on observe que **plus de 90% des déplacements de loisirs du jour de référence ont leur départ et arrivée dans la même aire**. Ils sont donc essentiellement « locaux », ce qui est cohérent avec les courtes distances moyennes parcourues par déplacement de loisirs : un peu moins de 12 kilomètres en moyenne suisse en 2015. Si on regarde toutefois les distances moyennes par jour et par personne, on constate des décalages importants. Dans la Città Ticino on parcourt par exemple seulement 11,2 kilomètres contre 19,6 kilomètres dans les Alpes orientales. Ces distances changent toutefois radicalement si on considère aussi les kilomètres à l'étranger. En effet, pendant la semaine, c'est dans la Città Ticino que sont parcourues les distances les plus grandes à l'étranger (5,8 kilomètres) contre 0,7 kilomètre pour les habitantes et les habitants des Alpes orientales ou 1,8 kilomètres dans un autre espace à vocation transfrontalière comme Bâle. Le samedi par contre les distances les plus longues à l'étranger sont parcourues à partir des espaces métropolitains de Zurich, du Léman et de Lucerne (respectivement 20,1 kilomètres, 16,8 kilomètres, et 13,9 kilomètres). Ce constat est probablement lié à l'usage plus fréquent des transports aériens et/ou au voisinage de la frontière.

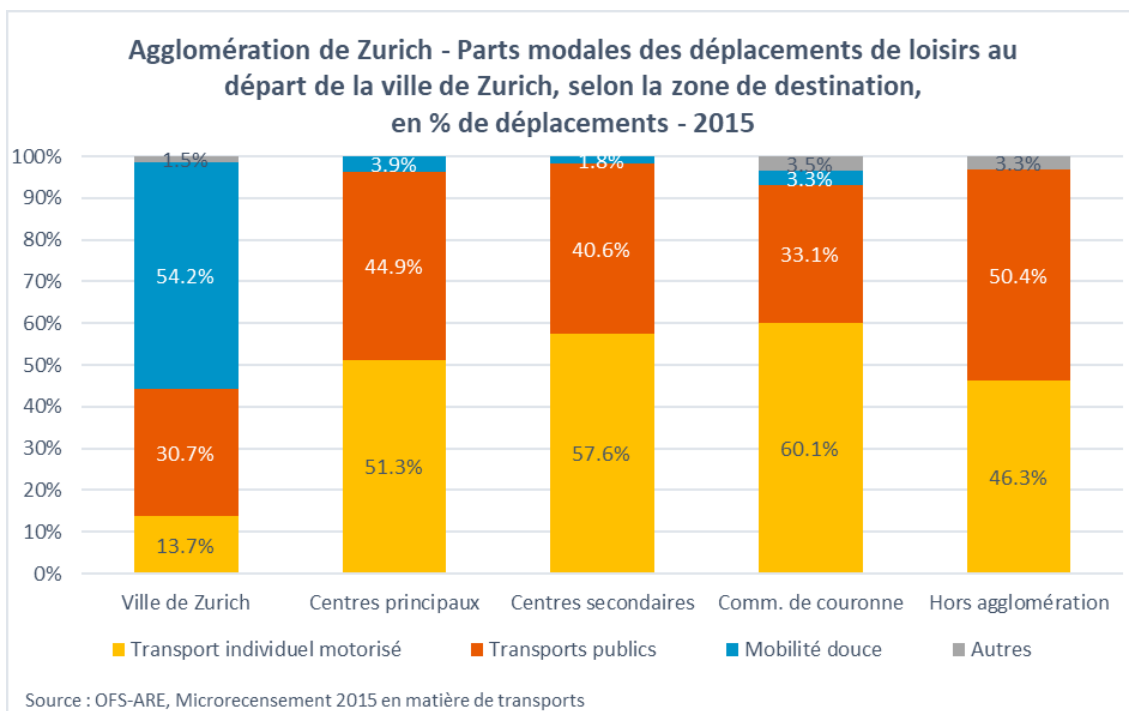


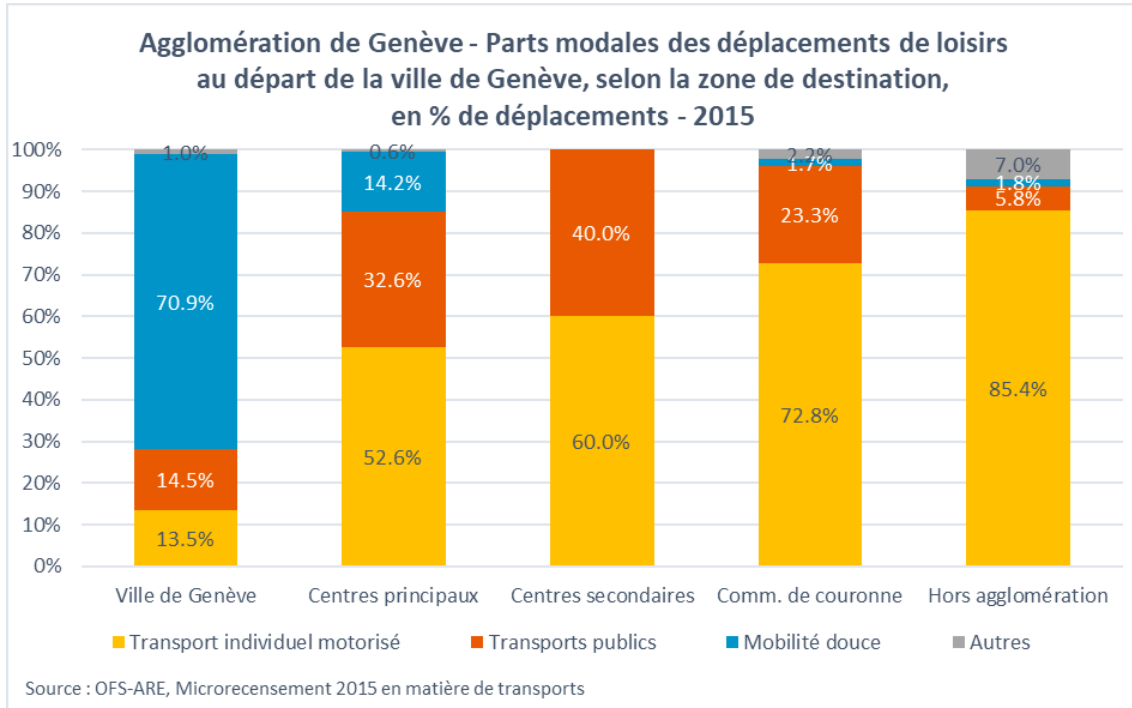
Factsheet 5 – « La concurrence des transports publics pour la mobilité douce »

La performance du système des transports publics (TP) dans les agglomérations influence sensiblement le choix modal pour les déplacements de loisirs : un réseau de TP performant au centre-ville concurrence notamment les déplacements en mobilité douce

En Suisse, en 2015, près de **70 % de l'ensemble des déplacements de loisirs quotidiens se produisent au sein ou entre des agglomérations** (en tant qu'origine ou destination).

La performance du réseau de TP dans une agglomération joue un rôle fondamental dans le choix modal pour les déplacements de loisirs. Si à Zurich la part modale des déplacements en TP à l'intérieur de l'agglomération est presque le double qu'à Genève (30,7 % à Zurich contre 14,5 % à Genève), ce décalage grimpe à 50,4 % contre 5,8 % pour les déplacements de loisirs depuis le centre-ville vers les communes hors agglomération. Cette différence en termes de choix modal (exprimée en % de déplacements) est probablement due à une offre RER moins développée à Genève par rapport à l'agglomération zurichoise qui dispose d'un RER très performant depuis les années 90. La part des déplacements de loisirs en mobilité douce à l'intérieur du centre de l'agglomération est par conséquent plus élevée à Genève (70,9 %) qu'à Zurich (54,2 %) en étant moins « concurrencée » par les TP du centre-ville. Des décalages suivants la même logique ont été observés aussi en comparant les agglomérations de Berne, Bâle et Lugano. En général, **la performance du système de transport public concurrence directement la propension à se déplacer à pied ou en vélo pour les déplacements de loisirs.**

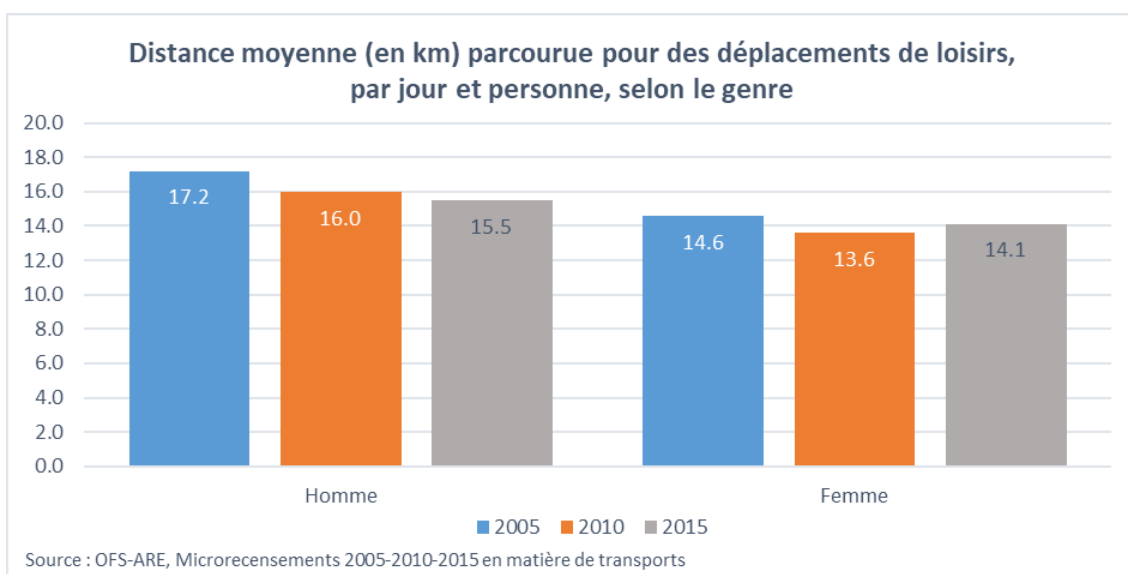




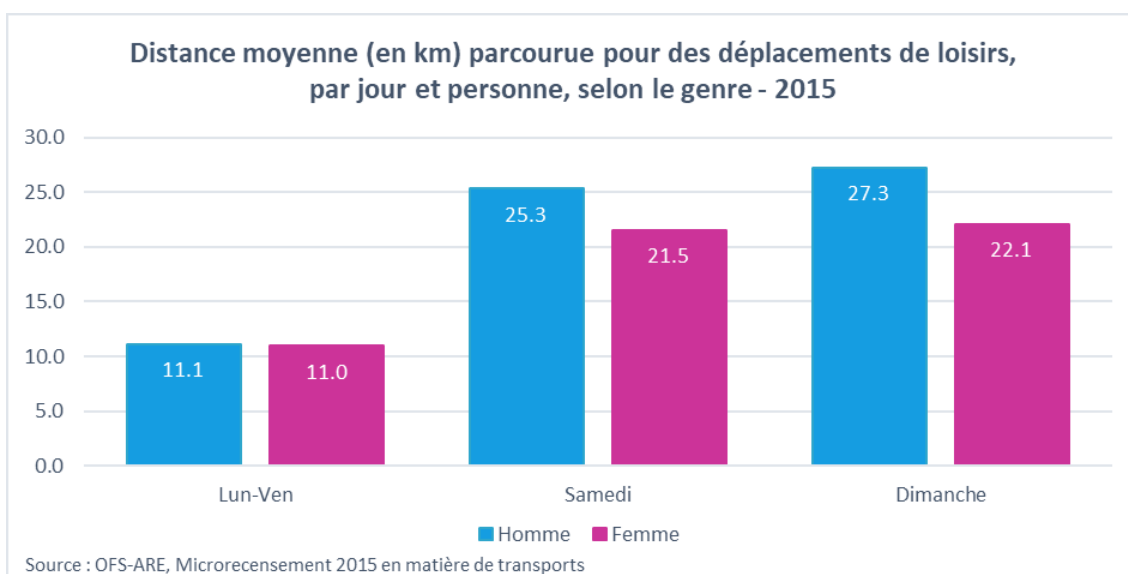
Factsheet 6 – « La mobilité de loisirs chez les hommes et chez les femmes »

L'écart entre hommes et femmes en termes de distances parcourues pour les loisirs à tendance à diminuer entre 2005 et 2015. Malgré cela, des différences demeurent : les hommes parcourent plus de distances pour les loisirs quotidiens que les femmes, tandis que les femmes en parcourent plus dans le cadre des voyages.

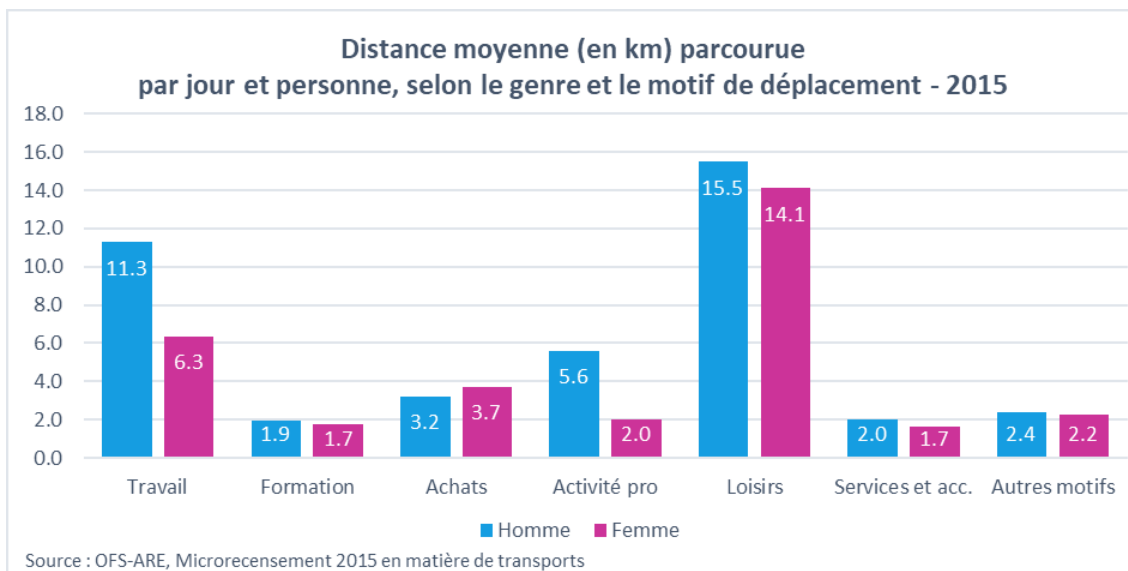
L'évolution des distances journalières moyennes selon le genre montre que **les décalages dans la mobilité de loisirs entre hommes et femmes ont tendance à se réduire.**



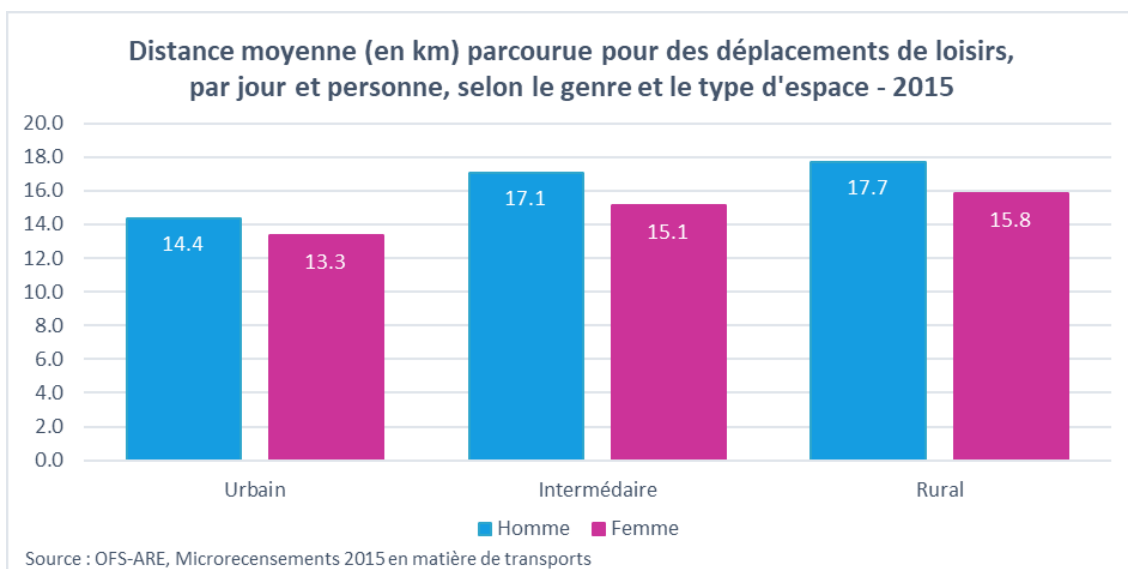
Hommes et femmes parcourent en moyenne les mêmes distances pour les loisirs en jour de semaine (11,1 kilomètres et 11,0 kilomètres). **Le weekend**, par contre, **les différences de genre sont plus marquées** : les distances consacrées aux déplacements de loisirs par les hommes dépassent 25 kilomètres par jour et par personne contre à peine plus de 21 kilomètres pour les femmes.



En termes de distances parcourues par jour et par personne, **la différence observée pour les loisirs entre hommes et femmes existe également pour les autres motifs, où les femmes font systématiquement moins de kilomètres en moyenne que les hommes**, exception faite pour les achats. La différence entre hommes et femmes est toutefois moins marquée pour les loisirs que pour d'autres motifs, en particulier le travail et les activités professionnelles, pour lesquels ceux-ci parcourent en moyenne deux fois plus de kilomètres.



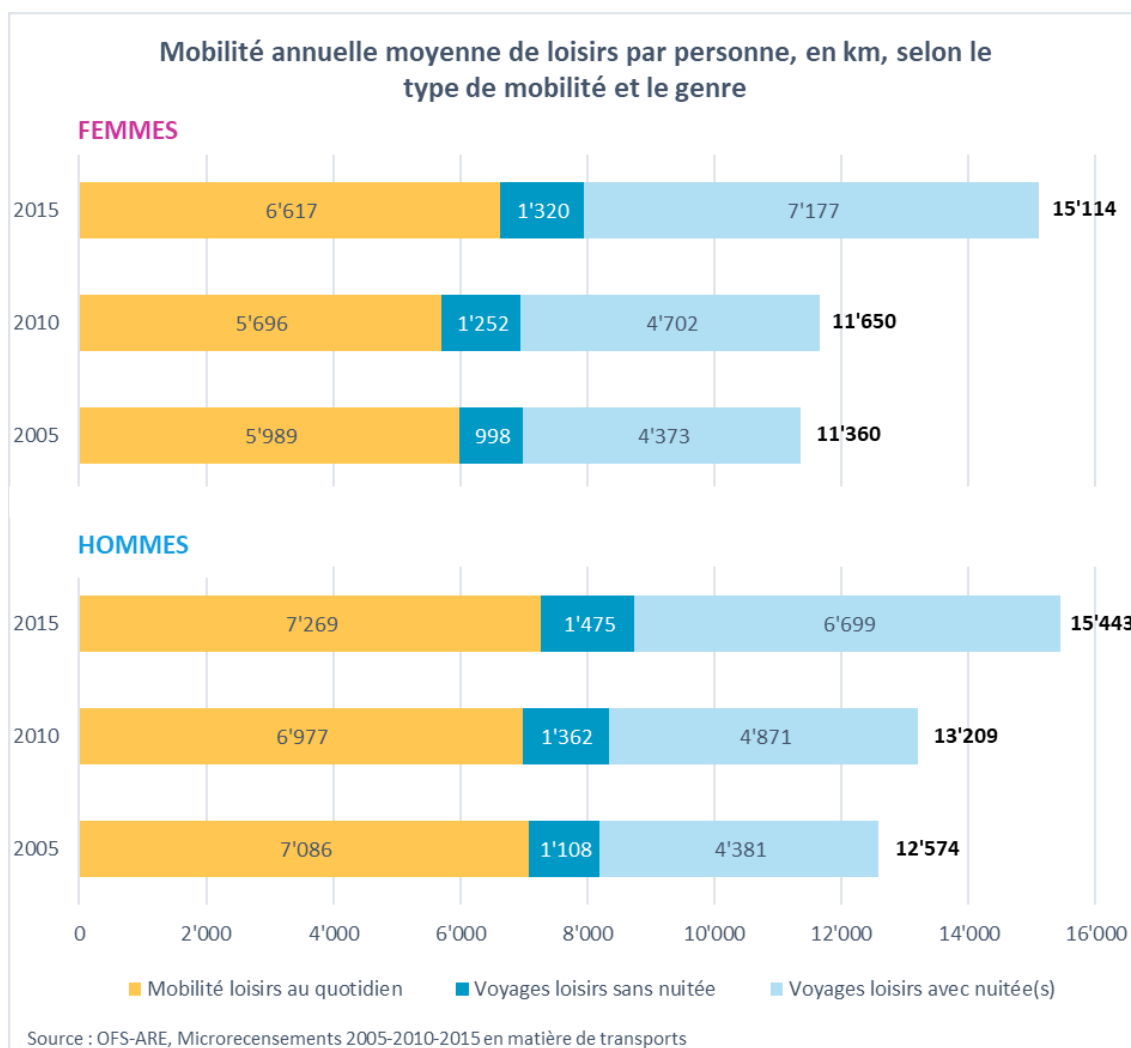
Si la distance moyenne parcourue pour les loisirs est globalement plus importante chez les hommes que chez les femmes, **l'écart entre hommes et femmes est moins marqué dans les milieux urbains que dans les milieux intermédiaires et ruraux.**



L'analyse des parts modales des déplacements de loisirs montre aussi quelques différences entre hommes et femmes : **les femmes ont en effet tendance à utiliser davantage les transports publics lors de leurs déplacements de loisirs que les hommes.**

Du point de vue de la mobilité annuelle, si l'augmentation des distances auprès des hommes a été assez constante entre 2005 et 2015, chez les femmes les distances annuelles ont « explosé »,

principalement en raison d'une augmentation des voyages avec nuitées seulement entre 2010 et 2015 (la mobilité annuelle pour les loisirs des femmes est passée d'environ 11'500 kilomètres en moyenne des années 2005 et 2010 à plus de 15'000 Km pour l'année 2015).



Le taux d'occupation des voitures conduites par des hommes est aussi légèrement plus élevé que celui des femmes (1,94 chez les hommes et 1,74 chez les femmes). Cette différence dans l'occupation moyenne des voitures lors des déplacements de loisirs peut-être due à plusieurs facteurs tels que le maintien d'une répartition « traditionnelle » des rôles (c'est plutôt l'homme qui conduit quand plusieurs personnes sont à bord) ; la tendance plus élevée des hommes à se déplacer ensemble et chaque jour pour les loisirs par rapport aux femmes ; et la tendance des femmes à se déplacer davantage pour les voyages que les hommes (pour ce type de déplacements l'utilisation de la voiture est moins importante par rapport à la mobilité quotidienne).

Contact

Office fédéral du développement territorial ARE, Section Transport, 3003 Bern
Dr. Aurelio Vigani, Chef de projet
Tel. +41 58 462 75 20, Mail: aurelio.vigani@are.admin.ch