

La mobilité de loisirs en Suisse : état des lieux et évolution 2005-2015

Analyse du microrecensement mobilité et transport



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

IMPRESSUM

Editeur

Office fédéral du développement territorial (ARE)

Auteurs

Gianluigi Giacomel (OUM)

Antonio Martin (OUM)

Giuseppe Pini (OUM)

Direction du projet

Aurelio Vigani (ARE, Section transport)

Groupe d'accompagnement

Antonin Danalet (ARE, Section bases)

Christian Egeler (ARE, Section transport)

Production

Rudolf Menzi, chef de la communication ARE

Commande

Version électronique : www.are.admin.ch/mobilitedeloisirs et www.are.admin.ch/mrmt

Factsheets et Infographies disponibles en :

- français (www.are.admin.ch/mobilitedeloisirs)
- allemand (www.are.admin.ch/freizeitmobilitaet)
- italien (www.are.admin.ch/mobilitadeltempolibero)



PRÄSENTATION DER STUDIE

Die vorliegende Studie wurde 2018 im Auftrag des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) vom Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM) verfasst. Das OUM ist dem Institut für Geografie und Nachhaltigkeit der Geo- und Umweltwissenschaftlichen Fakultät der Universität Lausanne angegliedert. Die Studie stützt sich auf die Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) aus den Jahren 2005, 2010 und 2015 und vermittelt einen umfassenden Überblick über den aktuellen Stand und die prägenden Trends der Freizeitmobilität in der Schweiz.

Die Studie beschreibt und analysiert die Freizeitmobilität im Jahr 2015 und die Entwicklung der in der Schweiz und im Ausland zurückgelegten Distanzen im Zeitraum 2005–2015 und ist wie folgt aufgebaut:

1. **Einführung: Methodik**
2. **Freizeitmobilität: Überblick**
3. **Freizeitmobilität: Gliederung nach Freizeitkategorien**
4. **Freizeitmobilität: Gliederung nach Typen von funktionalen Räumen (städtisch, überlappend und ländlich)**
5. **Freizeitmobilität: Gliederung nach Regionen gemäss dem Raumkonzept Schweiz**
6. **Freizeitverkehrsfluss zwischen den Gebieten gemäss dem Raumkonzept Schweiz**
7. **Freizeitverkehrsfluss zwischen Agglomerations-Teilgebieten**
8. **Freizeitverkehrsfluss nach unterschiedlichen soziodemografischen Profilen: Geschlecht, Alter, beruflicher Status, Einkommen, Haushaltstyp, Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (Auto, GA, Fahrrad, E-Bike)**
9. **Freizeitreisen**
10. **Jährliche Freizeitmobilität (Alltagsmobilität + Reisen)**

Die Studie liegt in französischer Sprache vor. Eine Reihe thematischer **Faktenblätter** und eine **Infografik** stehen auf Deutsch, Französisch und Italienisch auf den Webseiten www.are.admin.ch/freizeitmobilitaet und www.are.admin.ch/mzmv.

Die Faktenblätter behandeln folgende Themen:

- **Factsheet 1** – *«Rückgang des Freizeitverkehrs im Inland, Verdoppelung im Ausland»*
- **Factsheet 2** – *«Immer mehr Flugreisen im Ausland»*
- **Factsheet 3** - *«Das Auto in der Freizeitmobilität»*
- **Factsheet 4** - *«Räumliche Unterschiede»*
- **Factsheet 5** – *«Der öffentliche Verkehr macht dem Langsamverkehr Konkurrenz»*
- **Factsheet 6** – *«Die Freizeitmobilität von Frau und Mann»*

ZUSAMMENFASSUNG

Die Freizeit hat einen massgeblichen Einfluss auf die Mobilität in der Schweiz

Freizeitaktivitäten spielen in der heutigen Gesellschaft eine wichtige Rolle: Immer mehr frei verfügbare Zeit, sich verändernde Arbeitszeiten und Arbeitsrhythmen, die Verlängerung und Fragmentierung der Urlaubsperioden und das wachsende Angebot von Freizeitaktivitäten ausserhalb der eigenen vier Wände haben unseren Lebensstil nachhaltig verändert und zum Entstehen einer sogenannten Freizeitgesellschaft geführt. Manche Freizeitaktivitäten können zuhause ausgeübt werden, aber die Mehrzahl davon bedingt mindestens das Zurücklegen eines Wegs, sei es, um auswärts essen zu gehen, Freunde oder Verwandte zu besuchen, einem Konzert oder einer Vorstellung beizuwohnen, Sport zu treiben usw. Schon seit vielen Jahren ist die Freizeitmobilität ein gewichtiges Segment des Gesamtverkehrs.

Der Freizeitverkehr macht den grössten Anteil an der Alltagsmobilität in der Schweiz aus und wird nach wie vor mehrheitlich mit dem Privatauto bewältigt

2015 bewältigten die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz pro Person und Tag im Durchschnitt 1,3 Wegstrecken zu Freizeitzielen. Dabei legten sie im Inland durchschnittlich 14,8 km zurück und benötigten dafür 43 Minuten. Zusammen mit den rund 4,2 km, die im Ausland zurückgelegt wurden, ergab das 19 km pro Person und Tag. Damit ging der grösste Teil der täglich zurückgelegten Strecken, nämlich knapp 40 %, auf das Konto des Freizeitverkehrs. Im Gegensatz zu den übrigen Verkehrszwecken (Arbeit, Ausbildung, Einkaufen usw.) verminderten sich die Distanzen und die Wegzeiten im Inland beim Freizeitverkehr im genannten Zeitraum leicht (durchschnittlich –1 km und –8 Minuten pro Person und Jahr zwischen 2005 und 2015), während die im Ausland zurückgelegten Strecken und die dafür benötigte Zeit zunahmen.

Fast zwei Drittel der Freizeitwege wurden mit dem motorisierten Individualverkehr bewältigt (2015 waren es 66 % der zurückgelegten Kilometer, die meisten davon mittels Personenkraftwagen. Knapp ein Viertel der Distanzen wurde mittels öffentlichen Verkehr zurückgelegt (23 %, zumeist mit der Bahn), während auf den Langsamverkehr weniger als 10 % der zurückgelegten Kilometer entfielen. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Freizeitverkehr ging allerdings tendenziell zurück (von 71 % auf 66 % der zurückgelegten Kilometer, das heisst ein Minus von 5 % in weniger als 10 Jahren). Nutzniesser dieser Entwicklung war im Wesentlichen der öffentliche Verkehr, dessen Anteil von 18 % der zurückgelegten Distanzen im Jahr 2005 auf 23 % im Jahr 2015 stieg.

Spaziergänge, Gastronomiebesuche, Besuche bei Verwandten oder Freunden sowie Sport sind die wichtigsten Gründe für den Freizeitverkehr

Der Freizeitverkehr geht auf unterschiedliche Tätigkeiten zurück. Allerdings entfallen vier Fünftel der zurückgelegten Distanzen auf folgende vier Aktivitäten: nichtsportlicher Aufenthalt im Freien (Spaziergänge usw.), Restaurantbesuche (Mittag- und Abendessen), Besuche bei Verwandten oder Freunden sowie Sport. Je nach Freizeitaktivität ändert sich deren Gewichtung im Wochenverlauf. So entfällt an Wochenenden ein grösserer Anteil der Freizeitwege auf Besuche bei Verwandten oder Freunden, während sportliche Aktivitäten und Restaurantbesuche an diesen Tagen einen geringeren Anteil ausmachen. Auch die durchschnittlich zurückgelegten Distanzen unterscheiden sich je nach Art der Freizeitaktivität: Für den Besuch von Sportveranstaltungen legt man besonders lange Wege zurück (16,4 km im Jahr 2015). Im Gegensatz dazu gehen manche Freizeitaktivitäten mit besonders kurzen Wegen einher. So war 2015 beinahe die Hälfte der durchschnittlichen Wege für Restaurantbesuche oder für nichtsportliche Aktivitäten im Freien höchstens zwei Kilometer lang.

Die Freizeitmobilität wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst, etwa dem Wohnort, dem Personenprofil und der Verfügbarkeit von Fahrzeugen oder ÖV-Abonnements

Zusätzlich zur Art der Freizeitaktivität gibt es auch Unterschiede je nach Wohnort. So sind die Freizeitwege von Einwohnerinnen und Einwohnern städtischer Gemeinden im Durchschnitt kürzer und dauern weniger lange als solche von Bewohnerinnen und Bewohnern periurbaner oder ländlicher Gemeinden. Personen, die in städtischen Schweizer Gemeinden wohnen, legen durchschnittlich signifikant weniger Kilometer für ihre täglichen Freizeitwege zurück als Personen aus anderen Gebieten (14 km gegenüber 16 km im Jahr 2015). Dagegen betrifft der landesweit beobachtete Rückgang des Anteils des motorisierten Individualverkehrs am Freizeitverkehr alle Typen von funktionalen Räumen; er war jedoch im Zeitraum 2005 bis 2015 bei Bewohnerinnen und Bewohnern ländlicher Gemeinden besonders ausgeprägt. Von diesem Trend profitiert insbesondere der öffentliche Verkehr.

Die Art der Freizeitmobilität hängt zudem stark vom jeweiligen Profil der Personen ab. So legen zum Beispiel Männer im Durchschnitt etwas längere Wege zurück als Frauen, auch wenn sich dieser Unterschied im zehnjährigen Beobachtungszeitraum tendenziell verringerte. Frauen ihrerseits benutzen häufiger öffentliche Verkehrsmittel für ihre Freizeitwege. Erhebliche Unterschiede werden auch zwischen den Altersgruppen verzeichnet: Die 6- bis 17-Jährigen und die Über-80-Jährigen legten im Beobachtungszeitraum an Werktagen durchschnittlich weniger als 7 km zu Freizeitzwecken zurück, während die Wege der 18- bis 24-Jährigen und der 65- bis 79-Jährigen viel länger waren (Mittelwerte zwischen 11 und 12 km). Auch das individuelle Haushaltseinkommen ist ein wichtiger Faktor für die Freizeitmobilität: Je höher das Einkommen, desto länger die täglich pro Person zurückgelegten Freizeitwege und desto häufiger kommt der motorisierte Individualverkehr zum Zuge. Zusätzlich zum Profil der Einzelpersonen spielt auch deren «Mobilitäts-Portefeuille» bei der Freizeitmobilität eine Rolle, das heisst die Verfügbarkeit von Fahrzeugen oder Verkehrsabonnements. So machen sich Personen mit einem besser ausgestatteten Mobilitätsportefeuille im Durchschnitt häufiger und für längere Zeit auf den Weg.

Häufigere Flugreisen führen zu einer markanten Zunahme der Distanzen, die jedes Jahr für Freizeitreisen zurückgelegt werden

Ein wesentlicher Teil der täglichen Wege, Distanzen und Unterwegszeiten entfällt auf Freizeitaktivitäten. Neben der Alltagsmobilität sind aber auch vereinzelte, gelegentliche oder regelmässige Reisen von grosser Bedeutung. Beinahe 90 % aller Reisen im Jahr 2015 waren Freizeitreisen. Dieser Anteil hat sich in den vergangenen zehn Jahren kaum verändert. Allerdings nimmt die Bedeutung des Reisens in der Freizeit tendenziell zu. Die Menschen verreisen immer häufiger (die durchschnittliche Zahl der Reisen ohne Übernachtung stieg zwischen 2005 und 2015 von 9 auf 11, jene der Reisen mit Übernachtung von 2,4 auf 2,6) und vor allem über immer grössere Entfernungen: Innerhalb von zehn Jahren erhöhte sich die mittlere Distanz pro Reise mit Übernachtung um rund 900 km, was einem Anstieg von knapp 50 % entspricht. Der Grund für diesen rasanten Anstieg ist die Zunahme des Flugverkehrs: Innerhalb von zehn Jahren hat sich die durchschnittliche Zahl von Flügen pro Person und Jahr fast verdoppelt, und die durchschnittlich zurückgelegte Distanz erhöhte sich von 2538 km im Jahr 2005 auf 5671 km im Jahr 2015. Der Flughafen Zürich ist nach wie vor mit Abstand der wichtigste Abflugort für Freizeitreisen ab der Schweiz (mehr als die Hälfte aller Abflüge), allerdings schrumpft sein Vorsprung gegenüber Basel-Mulhouse und Genf-Cointrin tendenziell.

Im Durchschnitt legt jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz pro Jahr in der Freizeit rund 15 300 km zurück

Betrachtet man die gesamte Jahresmobilität (d. h. die Summe von Alltagsmobilität und Reisen), so zeigt sich, dass jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz über 6 Jahre im Jahr 2015 im Durchschnitt in der Freizeit rund 15 300 km zurückgelegt hat. Diese Zahl hat zwischen 2005 und 2015 stark zugenommen, von weniger als 12 000 km im Jahr 2005 auf knapp 15 300 km im Jahr 2015. Dies entspricht einer Steigerung um ca. 3 300 km oder 28 %. Diese Entwicklung ist insbesondere auf die signifikant wachsenden Distanzen der Reisen mit Übernachtung zurückzuführen. Besonders ausgeprägt war die Zunahme der Entfernungen zwischen 2010 und

2015 (+2600 km pro Person und Jahr für diesen Typ der Mobilität, davon allein +2200 km zwischen 2010 und 2015). Die wichtigsten Faktoren für diese Entwicklung sind die grössere Häufigkeit von Flugreisen und die durchschnittlichen Distanzen, die pro Reise zurückgelegt wurden: Knapp 40 % aller im Jahr 2015 in der Freizeit bewältigten Strecken wurden mit dem Flugzeug zurückgelegt. Zehn Jahre zuvor, also 2005, waren es nur etwas mehr als 21 %. Gesamthaft betrachtet gehen die jährlichen Distanzen, die im Rahmen der alltäglichen Freizeitmobilität zurückgelegt werden, tendenziell zurück; im Gegenzug weist aber die gelegentliche Freizeitmobilität, namentlich das Reisen über lange Strecken, ein starkes Wachstum auf. Besonders stark ausgeprägt sind diese Tendenzen bei den jungen Erwachsenen, bei der städtischen Bevölkerung sowie bei Personen mit hohem Einkommen: Sie legen in ihrer Freizeit pro Jahr durchschnittlich deutlich mehr Kilometer zurück als die übrige Bevölkerung.

PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

Sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), la présente étude a été réalisée en 2018 par l'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM), rattaché à l'Institut de géographie et durabilité de la Faculté des géosciences et de l'environnement de l'Université de Lausanne. Elle a pour but de fournir un aperçu exhaustif de l'état actuel et des grandes évolutions de la mobilité de loisirs en Suisse, en s'appuyant sur les données des microrecensements mobilité et transports (MRMT) 2005-2010-2015.

Le rapport, qui présente la mobilité de loisirs en 2015 ainsi que l'évolution 2005-2015 en Suisse et à l'étranger, se compose des chapitres suivants :

1. **Introduction méthodologique**
2. **Mobilité de loisirs : vue d'ensemble**
3. **Mobilité de loisirs : selon les catégories de loisirs**
4. **Mobilité de loisirs selon le type d'espace (urbain, intermédiaire et rural)**
5. **Mobilité de loisirs selon les régions du projet territoire Suisse**
6. **Flux de trafic de loisirs entre les aires du projet du territoire Suisse**
7. **Flux de trafic de loisirs entre les secteurs d'agglomération**
8. **Mobilité de loisirs selon différents profils sociodémographiques : genre, âge, statut professionnel, revenu, type de ménage, disponibilité de moyens de transport (voiture, AG, vélo, vélo électrique)**
9. **Voyages de loisirs**
10. **Mobilité annuelle de loisirs (mobilité quotidienne + voyages)**

Ce rapport est disponible en français. Des **Factsheets** thématiques et une **Infographie** sont également disponibles en français, allemand, italien aux pages : www.are.admin.ch/mobilitedeloisirs et www.are.admin.ch/mrmt.

Les Factsheets portent sur les sujets suivants :

- **Factsheet 1** – « *Recul du trafic loisirs en Suisse, doublement à l'étranger* »
- **Factsheet 2** – « *Toujours plus de voyages en avion à l'étranger* »
- **Factsheet 3** – « *La voiture dans la mobilité de loisirs* »
- **Factsheet 4** – « *Décalages territoriaux* »
- **Factsheet 5** – « *La concurrence des transports publics pour la mobilité douce* »
- **Factsheet 6** – « *La mobilité de loisirs chez les hommes et chez les femmes* »

SYNTHÈSE

Les loisirs sont un enjeu important pour la mobilité en Suisse

Les activités de loisirs tiennent désormais une place significative dans les sociétés contemporaines : l'accroissement global du temps libre à disposition, la modification progressive des horaires de travail et des rythmes de travail, l'allongement et le fractionnement des périodes de congés, l'augmentation des offres de loisirs extra-domestiques ont durablement modifié l'existence des individus par la mise en place d'une véritable société des loisirs. Certaines activités peuvent être effectuées à domicile, mais la plupart nécessitent au moins un déplacement : aller au restaurant, rendre visite à des amis ou à des membres de la famille, rejoindre un lieu spécifique pour un spectacle, une manifestation, pour pratiquer du sport... Depuis de nombreuses années, la mobilité liée aux loisirs est devenue un segment prépondérant du trafic général.

Les déplacements de loisirs représentent la part la plus importante de la mobilité quotidienne des Suisses, et restent majoritairement effectués en voiture individuelle

En Suisse, chaque individu effectue en moyenne 1.3 déplacement pour les loisirs par jour en 2015 : cela représente 14.8 km et 43 minutes de parcours en Suisse, auxquels s'ajoutent environ 4.2 km en parcourus à l'étranger, pour un total de 19 km par jour et par personne. Les déplacements de loisirs sont ainsi ceux qui génèrent le plus de km au quotidien, avec près de 40% des distances totales parcourues. Contrairement aux autres motifs de déplacement (travail, formation, achats, etc.), les distances et temps de parcours pour les loisirs en Suisse se réduisent légèrement ces dernières années (- 1 km et - 8 minutes en moyenne, par jour et par personne, entre 2005 et 2015), en revanche les distances et temps effectués à l'étranger suivent la tendance inverse.

Près de deux-tiers des distances parcourues pour les loisirs sont effectuées en transports individuels motorisés (66% des kilomètres en 2015, essentiellement en voiture). Un peu moins d'un quart des kilomètres sont parcourus en TP (23%, surtout en train), alors que les mobilités douces représentent moins de 10% des distances totales. La part des transports individuels motorisés pour les déplacements de loisirs a cependant tendance à se réduire au cours du temps (de 71% à 66% des km parcourus, soit près de 5 points pourcentage de moins en 10 ans) au profit essentiellement des transports publics (de 18% des distances en 2005 à 23% en 2015).

Promenades, gastronomie, visites à des parents ou amis et activités sportive constituent les principales raisons des déplacements de loisirs

Les loisirs générant des déplacements concernent des activités variées, mais quatre d'entre elles rassemblent les quatre-cinquièmes des distances parcourues : les activités extérieures non sportives (promenades, etc.), la gastronomie (repas de midi et du soir), les visites à des parents ou amis et les activités sportives. En fonction de l'activité de loisirs, la nature des déplacements change : les visites à des parents ou amis représentent une part plus importante des distances de loisirs le weekend, alors que la part des distances consacrées à la gastronomie et aux activités sportives se réduit en fin de semaine. Les distances moyennes par déplacement sont également différentes en fonction du type d'activité : les déplacements liés aux manifestations sportives représentent des distances de parcours importantes (16.4 km en 2015). A l'inverse, certaines activités sont spécifiquement caractérisées par des déplacements courts : près de la moitié des déplacements en lien avec la gastronomie ou avec des activités extérieures non sportives ne dépasse pas les deux kilomètres, en moyenne.

La mobilité de loisirs est influencée par plusieurs facteurs tels que le lieu de résidence, le profil de la personne, la disponibilité ou non de véhicules ou d'abonnements de transport

En plus du type d'activité réalisée, il existe aussi des différences en fonction du lieu de résidence : les déplacements de loisirs sont ainsi en moyenne plus courts et durent moins longtemps lorsqu'ils sont réalisés par les habitants de communes urbaines, plutôt que par ceux des communes périurbaines ou rurales. Les individus qui résident dans des communes urbaines en Suisse consacrent en moyenne significativement moins de

kilomètres pour leurs déplacements quotidiens de loisirs, par personne et par jour, que les autres (14 km contre 16 km en 2015). La réduction de la part des transports individuels motorisés observée à l'échelle suisse pour les déplacements de loisirs concerne en revanche tous les types d'espaces, et est en particulier importante entre 2005 et 2015 pour les habitants des communes rurales, au profit surtout des transports publics.

La nature des mobilités de loisirs varie par ailleurs fortement en fonction du profil des individus qui se déplacent. Par exemple, les hommes font en moyenne des déplacements un peu plus longs que les femmes, même si cet écart a tendance à se réduire ces dix dernières années ; les femmes ont en revanche tendance à utiliser plus fréquemment les transports publics lors de leurs déplacements de loisirs. Les pratiques évoluent également de manière importante en fonction de l'âge des individus : du lundi au vendredi, parmi les 6-17 ans et les plus de 80 ans, se trouvent les individus qui effectuent les déplacements de loisirs les plus courts (moins de 7 km en moyenne), alors que les déplacements des 18-24 ans et des 65-79 ans sont beaucoup plus longs (entre 11 et 12 km en moyenne). Le revenu du ménage d'un individu est également déterminant pour la mobilité de loisirs : plus ce revenu est élevé, plus la distance générée par jour et par personne est importante, et plus l'usage du transport individuel motorisé pour les déplacements de loisirs prend de l'ampleur. En plus du profil de l'individu, son «portefeuille de mobilité», c'est-à-dire la disponibilité de véhicules ou d'abonnements de transport, a également une importance déterminante dans les déplacements de loisirs : les personnes mieux équipées sont celles qui effectuent, en règle générale, plus fréquemment des déplacements de loisirs et sur des distances plus importantes.

Par un recours plus fréquent à l'avion, les kilomètres parcourus chaque année pour les voyages de loisirs augmentent fortement

Les loisirs représentent une part significative des déplacements, des distances et des temps de parcours de tous les jours. Toutefois, en plus de la mobilité quotidienne, les voyages (ponctuels, occasionnels ou réguliers) tiennent également une place significative. En effet, près de 90% de l'ensemble des voyages sont des voyages de loisirs en 2015, cette proportion restant globalement stable ces dix dernières années. L'importance de ce type de mobilité, lorsqu'on considère les loisirs, a tendance à croître au fil du temps. Les voyages sont de plus en plus fréquents (de 9 voyages sans nuitée par an et par personne en 2005 à 11 en 2015 ; de 2,4 à 2,6 voyages avec nuitées sur la même période), mais surtout s'effectuent sur des distances de plus en plus longues : environ 900 km de plus en moyenne en 10 ans par voyage avec nuitées, ce qui représente une croissance de près de 50% des distances parcourues. Cette croissance très importante s'explique par l'importance grandissante de l'avion : près de deux fois plus de départs par an et par personne en moyenne en 10 ans, les distances parcourues passant de 2'538 km par an et par personne en 2005 à 5'671 km en 2015. De ce point de vue, même si l'aéroport de Zurich reste très largement le principal aéroport pour les voyages de loisirs en avion depuis la Suisse (plus de la moitié des départs), son importance semble toutefois se réduire au fil du temps au profit de Genève et Bâle.

Chaque personne résidant en Suisse parcourt en moyenne environ 15'300 km par an pour ses déplacements de loisirs

En considérant l'ensemble de la mobilité annuelle (qui cumule mobilité du quotidien et les voyages), chaque personne de 6 ans et plus vivant en Suisse a parcouru en moyenne environ 15'300 km pour ses déplacements de loisirs en 2015. Cette distance croît fortement en 10 ans : de moins de 12'000 km en 2005 à près de 15'300 en 2015 (environ 3'300 km de plus par personne et par an en 10 ans, soit près de 28% de plus). Cette évolution est liée en particulier aux distances consacrées aux voyages avec nuitées, qui augmentent de manière très importante, surtout entre 2010 et 2015 (+ 2'600 km de plus par an et par personne pour ce type de mobilité, dont 2'200 de plus seulement entre 2010 et 2015). L'augmentation de la fréquence des voyages en avion et des distances moyennes effectuées à chaque voyage constituent le principal facteur de cette évolution : près de 40% du total des distances parcourues annuellement pour les loisirs en 2015 le sont en avion, alors que ce mode de transport ne représentait qu'un peu plus de 21% des km en 2005. Plus globalement, la part des distances annuelles parcourues pour la mobilité quotidienne de loisirs a donc tendance à se réduire, alors que l'importance de la mobilité de loisirs occasionnelle, en particulier dans le cadre de voyages à longue distance, croît fortement.

Ces évolutions sont encore plus marquées pour les jeunes, les urbains et les personnes au revenu élevé, qui parcourent des distances annuelles beaucoup plus importantes pour les loisirs que les autres individus.

PRESENTAZIONE DELLO STUDIO

Il presente studio è stato realizzato nel 2018 dall'Osservatorio universitario della mobilità (Observatoire Universitaire de la Mobilité - OUM) dell'Istituto di geografia e di sostenibilità della Facoltà di geoscienze e dell'ambiente dell'Università di Losanna, su incarico dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE). Sulla base dei dati provenienti dai microcensimenti mobilità e trasporti (MCMT) 2005-2010-2015, lo studio mira a fornire una panoramica completa dello stato attuale e degli importanti sviluppi della mobilità del tempo libero in Svizzera.

Il rapporto presenta la mobilità del tempo libero nel 2015, il rispettivo sviluppo negli anni 2005-2015 in Svizzera e all'estero ed è composto dai seguenti capitoli:

1. **Introduzione metodologica**
2. **Mobilità del tempo libero: panoramica**
3. **Mobilità del tempo libero: categorie di attività del tempo libero**
4. **Mobilità del tempo libero in base alle tipologie di spazi (urbano, intermedio e rurale)**
5. **Mobilità del tempo libero in base alle regioni del Progetto territoriale Svizzera**
6. **Flussi del traffico del tempo libero in base alle aree d'intervento del Progetto territoriale Svizzera**
7. **Flussi del traffico del tempo libero tra i settori degli agglomerati**
8. **Mobilità del tempo libero in base a diversi profili sociodemografici: genere, età, professione, reddito, tipo di economia domestica, disponibilità dei mezzi di trasporto (automobili, abbonamenti generali, bici, bici elettrica)**
9. **Viaggi del tempo libero**
10. **Mobilità annua del tempo libero (mobilità giornaliera + viaggi)**

Il rapporto è disponibile in francese. **Schede informative** tematiche e un'**infografica** sono disponibili anche in italiano, francese e tedesco sui siti: www.are.admin.ch/mobilitadeltempolibero e www.are.admin.ch/mcmt.

Le Schede informative trattano le seguenti tematiche:

- **Scheda informativa 1** – « *Calo del traffico nel tempo libero in Svizzera, raddoppio all'estero* »
- **Scheda informativa 2** – « *Sempre più viaggi in aereo all'estero* »
- **Scheda informativa 3** – « *L'auto nella mobilità per il tempo libero* »
- **Scheda informativa 4** – « *Differenze territoriali* »
- **Scheda informativa 5** – « *La concorrenza dei trasporti pubblici per il traffico lento* »
- **Scheda informativa 6** – « *La mobilità nel tempo libero di uomini e donne* »

Attività del tempo libero: un'importante sfida per la mobilità in Svizzera

Le attività del tempo libero rivestono ormai un ruolo significativo nella società odierna: l'aumento globale del tempo libero a disposizione, il cambiamento progressivo degli orari di lavoro e dei ritmi di lavoro, il prolungamento e la frammentazione dei periodi di congedo, l'aumento delle offerte di attività per il tempo libero extrafamiliari hanno trasformato profondamente lo stile di vita delle persone, instaurando una vera e propria società del tempo libero. Determinate attività possono essere realizzate a casa, ma per la maggior parte di esse occorre spostarsi: andare al ristorante, andare a trovare amici o familiari, raggiungere un luogo specifico per uno spettacolo, per una manifestazione, per praticare uno sport... Da numerosi anni la mobilità legata al tempo libero è diventata un segmento predominante del traffico generale.

Gli spostamenti nel tempo libero rappresentano la quota più importante della mobilità giornaliera degli Svizzeri e nella maggior parte dei casi sono effettuati con veicoli propri

In Svizzera, nel 2015 ogni persona ha effettuato in media 1,3 spostamenti per attività del tempo libero al giorno, equivalenti a 14,8 km e 43 minuti di tragitto in Svizzera, ai quali vengono ad aggiungersi circa 4,2 km percorsi all'estero, per un totale di 19 km al giorno per persona. Gli spostamenti del tempo libero generano pertanto il maggior numero di chilometri al giorno, con circa il 40 per cento delle distanze totali percorse. A differenza degli altri motivi di spostamento (lavoro, formazione, acquisti ecc.), negli ultimi anni le distanze e il tempo di tragitto per le attività del tempo libero in Svizzera registrano un calo (-1 km e -8 minuti in media al giorno e per persona tra il 2005 e il 2015), mentre le distanze e i tempi di percorrenza all'estero seguono una tendenza inversa.

Circa due terzi delle distanze percorse nel tempo libero sono effettuate con trasporti individuali motorizzati (66% dei chilometri nel 2015, prevalentemente in automobile). Poco meno di un quarto dei chilometri sono percorsi con i trasporti pubblici (23%, soprattutto in treno), mentre il traffico lento rappresenta meno del 10 per cento delle distanze totali percorse. Nel corso degli anni, tuttavia, la quota dei trasporti individuali motorizzati dedicata agli spostamenti nel tempo libero tende a diminuire (dal 71% al 66% dei km percorsi, ossia circa 5 punti percentuali in meno in 10 anni) a favore principalmente dei trasporti pubblici (dal 18% delle distanze percorse nel 2005 al 23% nel 2015).

Passeggiate, uscite gastronomiche, visite a parenti o amici e attività sportive costituiscono i motivi principali di spostamento nel tempo libero

Il tempo libero genera spostamenti per svariate attività, ma quattro di queste producono quattro quinti delle distanze percorse: le attività non sportive all'aperto (passeggiate ecc.), le uscite gastronomiche (pranzo e cena), le visite a parenti o amici e le attività sportive. A seconda dell'attività del tempo libero cambia la natura degli spostamenti: durante il fine settimana, le visite a parenti o amici rappresentano una delle quote principali delle distanze percorse nel tempo libero, mentre si riduce la quota delle distanze percorse per le uscite gastronomiche e le attività sportive. Le distanze medie per spostamento variano inoltre in funzione del tipo di attività: gli spostamenti legati a manifestazioni sportive presentano distanze notevoli (16,4 km nel 2015). Per contro, determinate attività sono caratterizzate da spostamenti brevi: in media, circa la metà degli spostamenti legati alla gastronomia o ad attività non sportive praticate all'aperto non superano i due chilometri di distanza.

Vari fattori come luogo di residenza, profilo della persona, disponibilità o meno di un veicolo o di un abbonamento per i trasporti pubblici influiscono sulla mobilità del tempo libero

Oltre al tipo di attività praticata, vi sono differenze anche in funzione del luogo di residenza: rispetto agli abitanti dei comuni periurbani o rurali, gli abitanti dei comuni urbani registrano in media spostamenti nel tempo libero più brevi sia a livello di distanza, sia a livello di tempo. Le persone che abitano nei comuni urbani in Svizzera percorrono in media, per persona e al giorno, un numero notevolmente inferiore di chilometri per i propri spostamenti quotidiani del tempo libero rispetto agli altri (14 km contro 16 km nel 2015). La riduzione rilevata a

livello svizzero della quota di trasporti individuali motorizzati impiegati per gli spostamenti nel tempo libero riguarda invece tutti i tipi di spazi ed è particolarmente importante tra il 2005 e il 2015 per gli abitanti dei comuni rurali, a favore soprattutto dei trasporti pubblici.

La natura delle mobilità del tempo libero presenta, tra l'altro, grandi differenze a seconda del profilo della persona che si sposta. Ad esempio gli uomini effettuano in media spostamenti un po' più lunghi rispetto alle donne, anche se questa differenza tende ad appianarsi negli ultimi dieci anni; le donne invece tendono ad utilizzare più spesso i trasporti pubblici per i loro spostamenti del tempo libero. Le pratiche evolvono notevolmente anche in funzione dell'età delle persone: dal lunedì al venerdì, le persone di 6-17 anni e di più di 80 anni di età realizzano gli spostamenti del tempo libero più brevi (meno di 7 km in media), mentre le persone di 18-24 anni e 65-79 anni effettuano spostamenti del tempo libero più lunghi (tra 11 e 12 km in media). Anche il reddito dell'economia domestica è determinante per la mobilità del tempo libero: maggiore è il reddito e maggiori sono le distanze generate al giorno per persona come pure l'uso del trasporto individuale motorizzato per gli spostamenti del tempo libero. Oltre al profilo della persona, anche il suo «portafoglio di mobilità», vale a dire la disponibilità di veicoli o di abbonamenti di trasporto, riveste un ruolo importante negli spostamenti del tempo libero: le persone meglio dotate sono quelle che di regola effettuano più spesso spostamenti del tempo libero coprendo distanze più importanti.

Sempre più spesso si ricorre all'aereo: i chilometri percorsi ogni anno dai passeggeri per i viaggi del tempo libero aumentano notevolmente

Le attività del tempo libero rappresentano una quota significativa degli spostamenti, delle distanze e dei tempi giornalieri di percorrenza. Tuttavia, oltre alla mobilità giornaliera, anche i viaggi (puntuali, occasionali o regolari) svolgono un ruolo significativo. Infatti, nel 2015 circa il 90 per cento di tutti i viaggi è costituito da viaggi del tempo libero, quota che è rimasta globalmente stabile nell'ultimo decennio. Considerate le attività del tempo libero, l'importanza di questo tipo di mobilità tende ad aumentare nel tempo. I viaggi sono sempre più frequenti (da 9 viaggi all'anno senza pernottamento per persona nel 2005, a 11 nel 2015; da 2,4 a 2,6 viaggi con pernottamento nello stesso periodo), ma soprattutto, le distanze percorse sono sempre più lunghe: una media di circa 900 km in più in dieci anni per viaggio con pernottamento, fatto che rappresenta una crescita di circa il 50 per cento delle distanze percorse. Tale crescita significativa si spiega con la crescente rilevanza dell'aereo: in dieci anni, in media si sono registrate il doppio di partenze all'anno per persona, mentre le distanze percorse sono passate da 2538 km all'anno per persona nel 2005, a 5671 km nel 2015. Da questo punto di vista, anche se l'aeroporto di Zurigo resta ampiamente il principale aeroporto per i viaggiatori del tempo libero in partenza dalla Svizzera (oltre la metà delle partenze), nel corso degli anni la sua importanza sembra diminuire a favore degli aeroporti di Ginevra e Basilea.

Ogni persona residente in Svizzera percorre in media circa 15 300 km all'anno per i suoi spostamenti del tempo libero

Considerando l'insieme della mobilità annua (che include la mobilità di tutti i giorni e i viaggi), nel 2015 ogni persona di età superiore ai sei anni residente in Svizzera ha percorso in media circa 15 300 km per i suoi spostamenti del tempo libero. Una distanza che ha registrato un forte aumento in dieci anni: da meno di 12 000 km nel 2005 a circa 15 300 km nel 2015 (circa 3300 km in più per persona all'anno in dieci anni, ossia un aumento di circa il 28%). Tale sviluppo è legato in particolare alle distanze destinate ai viaggi con pernottamento, che registrano un forte aumento soprattutto tra il 2010 e il 2015 (2600 km in più all'anno per persona per questo tipo di mobilità, di cui 2200 in più soltanto tra il 2010 e il 2015) ed è dovuto principalmente all'incremento della frequenza dei viaggi in aereo e delle distanze medie percorse per ogni viaggio: nel 2015, circa il 40 per cento del totale delle distanze annue del tempo libero erano percorse in aereo, mentre questa modalità di trasporto rappresentava poco più del 21 per cento dei chilometri nel 2005. In generale, la quota delle distanze annue percorse per gli spostamenti quotidiani del tempo libero tende pertanto a ridursi, mentre aumenta fortemente la mobilità occasionale del tempo libero, in particolare nel quadro dei viaggi di lunga distanza. Questi sviluppi sono particolarmente marcati tra i giovani, gli abitanti degli agglomerati e le persone con redditi elevati che, rispetto alle altre persone, percorrono distanze annue più significative per le attività del tempo libero.

TABLE DES MATIERES

1	INTRODUCTION	21
1.1	Présentation, objectifs et structure de l'étude.....	21
1.2	Mobilité de loisirs : introduction	23
1.2.1	Les loisirs : d'un temps de vie résiduel à une activité à part entière	23
1.2.2	La mobilité de loisirs : définition et principaux enjeux contemporains.....	24
1.3	Eléments méthodologiques	27
2	MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : VUE D'ENSEMBLE	31
2.1	Présentation.....	31
2.1.1	Introduction	31
2.1.2	Méthodologie.....	31
2.1.3	Effectifs.....	31
2.2	Structure des déplacements	32
2.2.1	Etat 2015	32
2.2.2	Evolution 2005-2015	36
2.3	Déplacements par jour et par personne.....	43
2.3.1	Etat 2015	43
2.3.2	Evolution 2005-2015	46
2.4	Part relative des déplacements de loisirs	51
2.4.1	Etat 2015	51
2.4.2	Evolution 2005-2015	55
2.5	Déplacements selon l'heure de la journée	62
2.5.1	Etat 2015	62
2.5.2	Evolution 2005-2015	64
2.6	Déplacements selon les modes de transport	66
2.6.1	Etat 2015	66
2.6.2	Evolution 2005-2015	74
2.6.3	Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs	78
2.7	Synthèse.....	79
3	MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : CATEGORIES DE LOISIRS.....	82
3.1	Présentation.....	82
3.1.1	Introduction	82
3.1.2	Méthodologie.....	83
3.1.3	Effectifs.....	85
3.2	Part relative des déplacements de loisirs	85

3.2.1	Etat 2015	85
3.2.2	Evolution 2005-2015	93
3.3	Structure des déplacements	95
3.3.1	Etat 2015	95
3.3.2	Evolution 2005-2015	99
3.4	Déplacements selon l'heure de la journée	100
3.4.1	Etat 2015	100
3.4.2	Evolution 2005-2015	101
3.5	Déplacements selon les modes de transport	101
3.5.1	Etat 2015	101
3.5.2	Evolution 2005-2015	106
3.5.3	Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs	109
3.6	Synthèse	110
4	MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : PROFILS TERRITORIAUX - ESPACES URBAINS, INTERMEDIAIRES ET RURAUX.....	111
4.1	Introduction	111
4.1.1	Méthodologie.....	112
4.1.2	Effectifs.....	113
4.2	Structure des déplacements	113
4.2.1	Etat 2015	113
4.2.2	Evolution 2005-2015	117
4.3	Déplacements par jour et par personne.....	120
4.3.1	Etat 2015	120
4.3.2	Evolution 2005-2015	124
4.4	Part relative des déplacements de loisirs	127
4.4.1	Etat 2015	127
4.4.2	Evolution 2005-2015	131
4.5	Déplacements selon l'heure de la journée	132
4.5.1	Etat 2015	132
4.5.2	Evolution 2005-2015	132
4.6	Déplacements selon les modes de transport	133
4.6.1	Etat 2015	133
4.6.2	Evolution 2005-2015	136
4.6.3	Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs	140
4.7	Synthèse.....	140

5	MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : PROFILS TERRITORIAUX – REGIONS PROJET TERRITOIRE SUISE.....	142
5.1	Introduction	142
5.2	Méthodologie	143
5.3	Effectifs	144
5.4	Structure des déplacements	145
5.4.1	Etat 2015	145
5.4.2	Evolution 2005-2015	150
5.5	Déplacements par jour et par personne.....	151
5.5.1	Etat 2015	151
5.5.2	Evolution 2005-2015	156
5.6	Part relative des déplacements de loisirs	159
5.6.1	Etat 2015	159
5.6.2	Evolution 2005-2015	161
5.7	Déplacements selon l'heure de la journée	161
5.8	Déplacements selon les modes de transport	161
5.8.1	Etat 2015	161
5.8.2	Evolution 2005-2015	165
5.9	Synthèse.....	169
6	MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : FLUX TERRITORIAUX ENTRE AIRES DU PROJET DE TERRITOIRE SUISE	170
6.1	Introduction	170
6.1.1	Méthodologie.....	170
6.1.2	Effectifs.....	172
6.2	Répartition des déplacements de loisirs par secteurs d'origine et de destination	173
6.2.1	Déplacements au départ de l'espace Zurich – Nord-Est	173
6.2.2	Déplacements au départ de l'espace Bâle – Lucerne - Aareland.....	174
6.2.3	Déplacements au départ de l'espace Léman - Jura	175
6.2.4	Déplacements au départ de l'espace Berne	176
6.2.5	Déplacements au départ de l'espace Alpes occidentales	177
6.2.6	Déplacements au départ de l'espace Alpes orientales – Gothard - Ticino	178
6.3	Longueurs moyennes des déplacements.....	179
6.4	Parts modales	182
6.5	Synthèse.....	184
7	MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : FLUX TERRITORIAUX ENTRE SECTEURS D'AGGLOMERATION	186
7.1	Introduction	186

7.1.1	Méthodologie.....	186
7.1.2	Effectifs.....	187
7.2	Répartition des déplacements de loisirs par espaces d'origine et de destination	188
7.2.1	Ensemble des espaces appartenant aux agglomérations	188
7.2.2	Agglomération de Zurich.....	190
7.2.3	Agglomération de Berne	191
7.2.4	Agglomération de Bâle.....	193
7.2.5	Agglomération de Genève	194
7.2.6	Agglomération de Lugano	196
7.3	Parts modales	197
7.3.1	Ensemble des espaces appartenant aux agglomérations	197
7.3.2	Agglomération de Zurich.....	199
7.3.3	Agglomération de Berne	201
7.3.4	Agglomération de Bâle.....	203
7.3.5	Agglomération de Genève	205
7.3.6	Agglomération de Lugano	207
7.4	Synthèse.....	209
8	MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : PROFILS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES.....	211
8.1	Introduction	211
8.1.1	Méthodologie.....	211
8.2	Profils selon le genre.....	212
8.2.1	Présentation	212
8.2.2	Structure des déplacements	213
8.2.3	Déplacements par jour et par personne	216
8.2.4	Déplacements selon le mode de transport.....	222
8.2.5	Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs	224
8.3	Profils selon la classe d'âge.....	225
8.3.1	Présentation	225
8.3.2	Structure des déplacements	225
8.3.3	Déplacements par jour et par personne	228
8.3.4	Déplacements selon l'heure de la journée	234
8.3.5	Déplacements selon le mode de transport.....	235
8.3.6	Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs	239
8.4	Profils selon le statut professionnel.....	240
8.4.1	Présentation	240
8.4.2	Structure des déplacements	241

8.4.3 Déplacements par jour et par personne	243
8.4.4 Déplacements selon le mode de transport.....	247
8.5 Profils selon la classe de revenu	249
8.5.1 Présentation	249
8.5.2 Structure des déplacements	250
8.5.3 Déplacements par jour et par personne	252
8.5.4 Déplacements selon le mode de transport.....	257
8.5.5 Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs	261
8.6 Profils selon le type de ménage	261
8.6.1 Présentation	261
8.6.2 Structure des déplacements	262
8.6.3 Déplacements par jour et par personne	264
8.6.4 Déplacements selon le mode de transport.....	269
8.6.5 Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs	270
8.7 Profils selon la disponibilité d'une voiture individuelle	271
8.7.1 Présentation	271
8.7.2 Structure des déplacements	272
8.7.3 Déplacements par jour et par personne	275
8.7.4 Déplacements selon le mode de transport.....	280
8.8 Profils selon la disponibilité d'un abonnement général CFF	283
8.8.1 Introduction	283
8.8.2 Structure des déplacements	284
8.8.3 Déplacements par jour et par personne	287
8.8.4 Déplacements selon le mode de transport.....	292
8.9 Profils selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un abonnement général CFF	294
8.9.1 Introduction	294
8.9.2 Structure des déplacements	295
8.9.3 Déplacements par jour et par personne	299
8.9.4 Déplacements selon le mode de transport.....	302
8.10 Profils selon la disponibilité d'un vélo	303
8.10.1Présentation	303
8.10.2Structure des déplacements	304
8.10.3Déplacements par jour et par personne	306
8.10.4Déplacements selon le mode de transport.....	309
8.11 Profils selon la disponibilité d'un VAE.....	310

8.11.1	Présentation	310
8.11.2	Structure des déplacements	311
8.11.3	Déplacements par jour et par personne	313
8.11.4	Déplacements selon le mode de transport.....	315
8.12	Profils selon la disponibilité combinée d'un vélo et d'un VAE	316
8.12.1	Introduction	316
8.12.2	Structure des déplacements	316
8.12.3	Déplacements par jour et par personne	318
8.12.4	Déplacements selon le mode de transport.....	320
8.13	Analyse des dimensions sociodémographiques Des choix modaux lors des déplacements de loisirs.....	321
8.14	Synthèse.....	324
9	VOYAGES DE LOISIRS	330
9.1	Introduction	330
9.1.1	Méthodologie.....	331
9.1.2	Effectifs.....	331
9.2	Voyages sans nuitées	332
9.2.1	Motifs du voyage.....	332
9.2.2	Fréquence des voyages	333
9.2.3	Distances parcourues et durées.....	334
9.2.4	Origines et destinations	336
9.2.5	Modes de transport	337
9.2.6	Profil des voyageurs	340
9.3	Voyages avec nuitées.....	345
9.3.1	Motifs du voyage.....	345
9.3.2	Fréquence des voyages	346
9.3.3	Distances parcourues et durées.....	348
9.3.4	Origines et destinations	350
9.3.5	Modes de transport	351
9.3.6	Profil des voyageurs	354
9.4	Voyages en voiture	359
9.4.1	Fréquence des voyages	359
9.4.2	Distances parcourues et durées.....	360
9.5	Voyages en train	362
9.5.1	Fréquence des voyages	362
9.5.2	Distances parcourues et durées.....	363

9.6	Voyages en avion	365
9.6.1	Fréquence des voyages	365
9.6.2	Distances parcourues et durées.....	365
9.6.3	Origines et destinations	366
9.6.4	Motifs du voyage.....	367
9.6.5	Aéroports de départ.....	368
9.6.6	Modes de transport pour rejoindre l'aéroport de départ	369
9.7	SYNTHÈSE	371
10	MOBILITE ANNUELLE DE LOISIRS.....	375
10.1	Introduction	375
10.2	Mobilité annuelle de loisirs : vue d'ensemble	375
10.2.1	Distances parcourues selon le type de mobilité	375
10.2.2	Répartition des distances parcourues selon le type de mobilité	376
10.2.3	Importance de l'avion dans les distances annuelles pour les loisirs.....	378
10.3	Mobilité annuelle de loisirs selon les profils des individus.....	379
10.3.1	Type d'espace de résidence	379
10.3.2	Genre.....	382
10.3.3	Classe d'âge.....	384
10.3.4	Classe de revenu du ménage	388
10.4	Synthèse.....	392
11	CONCLUSIONS.....	395
12	BIBLIOGRAPHIE	404
13	LISTE DES FIGURES.....	406
14	LISTE DES TABLEAUX.....	422
15	ANNEXES.....	428

1 INTRODUCTION

1.1 PRÉSENTATION, OBJECTIFS ET STRUCTURE DE L'ÉTUDE

Les loisirs représentent de loin le principal motif des déplacements de la population, concernant aussi bien les villes et les agglomérations que les espaces de délasserment ou les régions périphériques et de montagne. Or, contrairement aux mouvements pendulaires, dont les heures de pointe et les flux sont globalement bien connus, les loisirs constituent encore une mobilité difficile à comprendre, et donc à maîtriser.

C'est pourquoi l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a élaboré, en 2009 déjà, une *Stratégie pour le trafic de loisirs*, s'appuyant notamment les données statistiques du Microrecensement mobilité et transports (MRMT) de 2005¹. En partant du constat que les stratégies et les politiques en matière de planification des transports étaient jusqu'alors surtout orientées vers le trafic pendulaire des travailleurs et le trafic longue distance, la *Stratégie pour le trafic de loisirs* a abouti à l'élaboration de 11 mesures pour encourager une mobilité de loisirs plus durable, afin d'atteindre 4 objectifs spécifiques :

1. Une mobilité de loisirs globalement plus « durable » ;
2. Des offres plus attractives des transports publics, de la mobilité douce et de la mobilité combinée pour les loisirs ;
3. L'identification et l'utilisation du potentiel économique lié à un trafic de loisirs plus durable, et ce, dans toutes les régions du pays ;
4. La préservation et l'accroissement de la qualité du cadre de vie, de la diversité culturelle et des échanges sociaux comme conditions à l'attractivité de la Suisse pour les loisirs.

Cette stratégie a aujourd'hui près de 10 ans, et doit être adaptée. Afin de disposer d'une base de référence actualisée, ainsi que d'un aperçu des développements récents du trafic loisirs en Suisse, il s'avère nécessaire de mener une analyse avec des données à jour, issues des derniers MRMT conduits en 2010 et 2015.

Dans cette perspective l'ARE a diffusé un appel d'offre de mandat d'étude pour l'actualisation des données « trafic loisirs » et pour fournir une image détaillée des principales tendances du trafic loisirs en Suisse. L'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM), rattaché à l'Institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne (IGD) a été choisi pour réaliser cette étude.

Les principaux objectifs de cette recherche sont :

- L'analyse et le traitement des données du MRMT 2015, afin de produire une vision détaillée du trafic de loisirs en Suisse à plusieurs niveaux territoriaux et par rapport à différentes variables sociodémographiques (sexe, âge, moyens à disposition...).
- La mise en perspective de la situation actuelle du trafic de loisirs, avec évolution ces 10 dernières années (2005-2015), par traitement et analyse des données des MRMT 2005-2010-2015.

¹ CONSEIL FEDERAL SUISSE (2009) *Stratégie pour le trafic de loisirs : Rapport du Conseil fédéral sur la stratégie pour un trafic de loisirs durable donnant suite au postulat 02.3733, Peter Bieri, du 12 décembre 2002*. Berne.

- L'élaboration d'analyses comparatives du trafic loisirs selon différents espaces de référence (agglomérations, espaces d'action). Ces analyses doivent permettre à l'ARE de déterminer des éventuels conditions cadres (politiques cantonales ou locales, « best-practices », typologie d'offre de loisirs, etc.) permettant d'expliquer les différences observées.
- La mise à disposition in fine d'une base fiable pour actualiser la *Stratégie pour le trafic de loisirs* de 2009, en particulier pour l'examen des mesures déjà prévues et pour l'élaboration de nouvelles mesures.

Le mandat d'étude est organisé en 6 modules :

Module 1 : Vue d'ensemble de la mobilité loisirs en Suisse

Vue d'ensemble et place du trafic de loisirs, situation actuelle (2015) et évolution 2005-2010-2015, échelle suisse.

Module 2 : Types d'activités de loisirs

Vue d'ensemble et place du trafic de loisirs, situation actuelle (2015) et évolution 2005-2010-2015, échelle suisse : détail selon les différentes catégories de loisirs (entre 17-19 typologies de loisirs de référence).

Module 3 : Espaces d'action et typologies territoriales

Vue d'ensemble et place du trafic de loisirs, situation actuelle (2015) et évolution 2005-2010-2015, selon les différents espaces d'action (déterminés selon le Projet de territoire Suisse).

Module 4 : Flux territoriaux

Vue d'ensemble et place du trafic de loisirs, situation actuelle (2015) et évolution 2005-2010-2015, échelle suisse : flux territoriaux.

Module 5 : Profils sociodémographiques

Vue d'ensemble et place du trafic de loisirs, situation actuelle (2015) et évolution 2005-2010-2015, selon différentes populations.

Module 6 : Mobilité occasionnelle et voyages

Analyse des voyages (avec ou sans nuitées), en avion.

Le présent document expose les principaux résultats de l'étude, chaque module faisant l'objet d'une partie spécifique, excepté le module 3, divisé en deux parties distinctes (typologies territoriales d'un côté, espaces d'action de l'autre), **et le module 4, divisé également en deux** (flux entre espaces d'action et flux au sein des agglomérations). Par ailleurs, **une partie finale traite de la mobilité de loisirs annuelle**, en guise de synthèse transversale aux modules d'étude.

Chaque partie est introduite par un **chapitre méthodologique spécifique**, présentant données utilisées, effectifs de référence, territoires, catégories ou populations d'analyse, ainsi que les éventuelles limites ou précautions d'usage des résultats. Les **résultats** sont présentés dans les sections de chacune des parties, assortis d'illustrations et de commentaires.

La présentation des résultats par module est précédée d'une **brève note méthodologique globale**, ainsi que d'une courte **introduction de définition des loisirs et des déplacements de loisirs** afin de poser le cadre théorique et le contexte d'étude. Le rapport se conclut par une **synthèse globale**, ainsi qu'une bibliographie et autres annexes.

Les tableaux détaillés issus des analyses, les graphiques et les cartes sont disponibles sous format numérique, en pièces jointes au présent rapport.

1.2 MOBILITÉ DE LOISIRS : INTRODUCTION

1.2.1 Les loisirs : d'un temps de vie résiduel à une activité à part entière

Par « loisirs », le langage commun désigne de manière générale des **moments de temps libre, à disposition des individus en dehors des occupations obligatoires ou imposées**, comme le travail, les tâches domestiques ou relatives à des contraintes familiales, l'achat de biens de consommation.

On admet aujourd'hui que ces « temps libres » jouent un rôle essentiel pour l'être humain, pratiquement au même niveau que les besoins physiologiques primaires. Toutefois, ces loisirs sont organisés, vécus, perçus de manière extrêmement variées, en fonction des préférences personnelles ou du contexte social dans lequel l'individu est issu ou évolue. **Les loisirs peuvent par conséquent aussi bien être associés à des activités solitaires ou de groupe, actives ou passives, à l'air libre ou à l'intérieur, virtuelles ou en coprésence, pratiquées à son domicile ou dans des lieux spécifiques - parfois à grande distance.** Certains loisirs peuvent d'ailleurs acquérir le statut de « hobby » lorsqu'ils sont pratiqués de manière régulière.

Cette vision des loisirs est toutefois assez récente : le « loisir » a été longtemps perçu essentiellement comme une opportunité d'oisiveté, en opposition aux moments rémunérateurs représentés par le travail (salarie ou domestique). De ce point de vue, ces temps étaient considérés comme résiduels, leur existence n'étant possible que si les autres activités productives de l'individu le permettaient.

Le glissement de « loisir » comme temps résiduel improductif à « loisirs » comme temps autonome, obéissant à ses propres règles et structurant à son tour les autres temps sociaux s'est opéré progressivement au cours des années 60-70 du XXème siècle. A cette époque, les travaux du sociologue Joffre Dumazedier, entre autres, ont démontré le lien entre l'autonomisation du temps libre et l'émancipation par les loisirs, mais également comment le temps du loisir peut être envisagé comme un temps à part entière, créateur de lien social et d'identité².

Cette fonction sociale du loisir a conduit à l'envisager comme un espace de rassemblement et de cohésion sociale qui transcende en partie les clivages produits dans l'univers du travail, comme l'ont souligné notamment les recherches du sociologue Paul Yonnet³. Ses études ont d'ailleurs montré le lien intrinsèque entre société des loisirs et société de consommation de masse.

Malgré la transition vers une véritable « civilisation des loisirs » à laquelle on assiste dans les sociétés post-industrielles contemporaines, de nombreuses enquêtes récentes montrent les grandes inégalités entre individus et groupes qui persistent en matière de loisirs.

La classe sociale à laquelle appartient l'individu en premier lieu : à titre d'exemple, en France, l'INSEE, par l'enquête sur les ressources et conditions de vie⁴, documente depuis de nombreuses années que le taux de départ en vacances est en France près de deux fois plus élevé chez les cadres (90% d'entre eux part en voyage de loisirs au moins une fois par an) que chez les ouvriers (48%). Le type de domaine d'activité de la personne joue également un rôle, certaines catégories de professions demeurant à l'écart de cette marche vers la société des loisirs. C'est notamment le cas des travailleurs indépendants ou des agriculteurs, chez qui la limite entre loisir et travail peut être floue, voire inexistante dans certains cas. Même le genre de la personne constituent un facteur d'inégalité face aux loisirs : le temps

² J. DUMAZEDIER (1962) *Vers une civilisation des loisirs*. Seuil, Paris ; J. DUMAZEDIER (1988) *Révolution culturelle du temps libre, 1968-1988*. Méridiens-Klincksieck, Paris.

³ P. YONNET (1985) *Jeux, modes et masses*. Gallimard, Paris ; P. YONNET (1999) *Travail, loisir. Temps libre et lien social*, Gallimard, Paris.

⁴ INSEE - Direction des statistiques démographiques et sociales, *Statistiques sur les ressources et conditions de vie*.

des femmes demeure beaucoup plus que celui des hommes un temps du travail, qui, pour un nombre croissant d'entre elles, s'accomplit sous la double contrainte du travail professionnel et du travail domestique, alors que le foyer est principalement pour les hommes un espace de loisir⁵.

Ces inégalités sociales, qui rendent complexe la compréhension des temps disponibles pour les loisirs, s'ajoutent aux différences en matière d'usage du temps disponible. Les plus gros « consommateurs » de loisirs ne sont ainsi pas nécessairement ceux qui disposent de la plus grande quantité de temps libre. A titre d'exemple, de nombreuses études montrent que les cadres supérieurs, qui disposent en moyenne de moins de temps libre que les ouvriers, s'adonnent à une plus grande variété d'activités de loisirs, notamment à des activités à fort contenu culturel.

Toutes ces dimensions, qui sont en grande partie le reflet de la diversité socio-culturelle des sociétés contemporaines, sont à prendre en compte pour comprendre les pratiques de loisirs, et pour la mise en place de politiques visant à encadrer ou gérer les loisirs, en particulier les déplacements que ces activités de loisirs génèrent.

1.2.2 La mobilité de loisirs : définition et principaux enjeux contemporains

De manière très générale, il est possible de considérer que **toute personne qui souhaite effectuer une activité de loisirs et qui, dans cette perspective, quitte un lieu spécifique (domicile, lieu de travail, etc.) engendre un déplacement de loisirs, indépendamment du moyen de transport utilisé. Dans certains cas, le déplacement en question peut être effectué dans la perspective de rejoindre un lieu où réaliser une activité de loisirs ; dans d'autres, le déplacement en lui-même peut constituer une activité de loisirs (promenade, pratique sportive, etc.)**⁶. La mobilité de loisirs constitue la somme de ces déplacements, que ceux-ci soient pratiqués par les individus de manière régulière ou non.

Compte tenu de l'importance des activités de loisirs dans les sociétés contemporaines, la mobilité liée aux loisirs est devenue un segment prépondérant du trafic général dans de nombreux pays. La Suisse ne fait pas exception. Cette situation peut s'expliquer par plusieurs facteurs⁷ :

- l'accroissement global du temps libre à disposition, conséquence de la réduction progressive du temps de travail⁸, mais également de la mécanisation, automation ou délégation de certaines tâches domestiques ;

⁵ P. COULANGEON, « LOISIRS », Encyclopædia Universalis [en ligne], consulté le 15 mars 2018

⁶ La définition proposée dans la *Stratégie pour le trafic de loisirs : Rapport du Conseil fédéral sur la stratégie pour un trafic de loisirs durable* (2009) est la suivante : « Le trafic de loisirs désigne le trafic généré par des activités de loisirs (activités humaines de détente et de divertissement) – indépendamment du moyen de transport utilisé. Ne font donc pas partie du trafic de loisirs les déplacements en rapport avec les activités domestiques, avec la surveillance et l'éducation des enfants, avec la surveillance des personnes âgées, avec le travail non rémunéré au sein des associations et des organisations politiques. Faire des achats n'est en principe pas inclus dans les activités de loisirs » (pp. 7-8). Malgré sa pertinence, cette formulation pose problème car en contradiction avec la principale source de données utilisée pour l'étude, le MRMT, qui inclut dans les différents types d'activités de loisirs le travail non rémunéré ou le bénévolat.

⁷ E. HAUBNER (2003) *La mobilité de loisirs : Rapport de synthèse*, CIPRA.

⁸ En Suisse, la statistique de la durée normale de travail dans les entreprises (DNT) relève une légère baisse de la durée de travail des salariés à plein temps en 20 ans : celle-ci est passée de 42.2 à 41.6 heures par semaine (soit une réduction de 35 minutes) entre 1991 et 2010. Sur la même période, la part de personnes à temps partiel a par ailleurs fortement augmenté, aussi bien chez les femmes (de 49.1% en 1991 à 58.3% en 2010) que chez les hommes (de 7.8% en 1991 à 13.4% en 2010). OFS (2012) *Valeurs : Loisirs*. Magazine d'information de l'Office fédéral de la statistique, no 1/2012, Neuchâtel, p. 4.

- la modification progressive des horaires de travail et plus globalement des rythmes de travail par l'utilisation des dispositifs connectés : l'organisation du temps de travail devient ainsi plus flexible et peut s'adapter plus facilement à des activités de loisirs ;
- les périodes de congés s'allongent⁹, mais ont tendance à être de plus en plus fractionnées et, par conséquent, les séjours sont plus courts : ainsi, dans les années 90, la durée moyenne d'un voyage pour vacances était d'environ 8 à 9 jours. Elle n'est aujourd'hui plus que de 5 jours environ. Dès lors, à nombre égal de nuitées touristiques, le trafic généré est plus élevé en raison de la fréquence des arrivées et des départs ;
- la croissance des offres de loisirs extra-domestiques, notamment liée à l'essor de lieux spécifiques destinés à la culture, aux activités sportives et aux différentes autres formes de loisirs (parcs, zones naturelles, etc.). La localisation de cette offre joue également un rôle, certains de ces lieux étant situés aux périphéries des grands centres, voire relativement éloignés des zones urbaines.

Ces facteurs, parmi d'autres, expliquent l'importance qu'ont acquis les loisirs parmi les différents motifs de déplacement. Cependant, en plus de ces facteurs contextuels, la réalisation effective ou non des déplacements de loisirs, le moment de leur réalisation, le mode de transport utilisé sont déterminés par des besoins spécifiques de liberté, de sécurité, de bien-être, de contacts sociaux, de sphère privée et de divertissement, entre autres, qui varient fortement d'un individu à l'autre.

Les études qui se sont intéressées spécifiquement aux déplacements de loisirs restent toutefois peu nombreuses, en particulier en comparaison à la masse de littérature consacrée aux trajets pendulaires ou aux flux générés par les installations à forte fréquentation.

En Suisse, l'un des premiers programmes de recherche à s'être intéressé à la mobilité de loisirs a été le PNR 41 « Transport et environnement : Interactions Suisse-Europe »¹⁰, lancé à la fin des années 90. Dans ce cadre, certaines études ont été réalisées sur les déplacements de loisirs¹¹, en lien essentiellement avec les pratiques pendant les périodes de vacances ou durant des manifestations particulières, les pratiques de mobilité de loisirs « quotidiennes » faisant l'objet d'une attention plus marginale.

D'autres recherches, plus récemment, ont abordé la problématique sous un autre angle, en interrogeant plus spécifiquement la relation entre formes urbaines et mobilité de loisirs en Suisse¹², où la mobilité de loisirs se distingue en mobilité « occasionnelle » (voyages) et mobilité « habituelle » (déplacements de loisirs quotidiens). Ces études tendent à montrer que la structure des déplacements de loisirs ne sont pas directement corrélées au type de lieu de résidence, mais dépendent également d'autres facteurs, en particulier la diversité des aspirations en matière de loisirs et de vacances.

Parmi les différents enseignements de ces recherches, il est possible de retenir les suivants :

⁹ Les vacances des salariés à plein temps en Suisse ont augmenté de 4.6 à 5.0 semaines en moyenne annuelle entre 1996 et 2010, ce qui représente 1.7 jour de vacances de plus, selon l'enquête suisse sur la population active (ESPA). OFS (2012), p. 4.

¹⁰ FNS (2001) *PNR 41 : Transport et environnement : Interactions Suisse-Europe*.

¹¹ R. MEIER (2000) *Nachhaltiger Freizeitverkehr*. Publication dans le cadre du PNR 41. Verlag Rüegger, Chur / Zürich ; R. MEIER (2000) *Freizeitverkehr: Analysen und Strategien*. Etude dans le cadre du PNR 41. Rapport D5, Bern.

¹² S. MUNAFÒ (2016) *La ville compacte remise en cause ? Formes urbaines et mobilités de loisirs*. Neuchâtel, Alphil-Presses universitaires suisses.

- ➔ pour les déplacements tous motifs confondus, il existe un lien décroissant entre la densité du cadre de vie et les kilomètres parcourus au quotidien, mais une corrélation positive entre cette densité et les kilomètres parcourus lors de voyages occasionnels. Plus le cadre de vie est dense, plus la mobilité occasionnelle est importante.
- ➔ en considérant l'ensemble des kilomètres de loisirs parcourus à l'année, les résidents des centres urbains denses affichent des soldes équivalents, voire supérieurs, à ceux des autres territoires. Ces résultats remettent en cause la correspondance directe, ancrée dans le sens commun, entre ville compacte et ville des courtes distances.
- ➔ les déplacements des personnes résidant dans les centres urbains denses sont cependant plus durables sur le plan environnemental que ceux des habitants du périurbain, car les transports individuels motorisés sont moins fréquemment utilisés par les premiers.
- ➔ résider dans les centres denses semble impliquer plus de loisirs quotidiens en ville et résider en périphérie à des loisirs plus proches de la nature. En revanche, le motif des voyages occasionnels (vacances, weekends...) n'est pas lié au cadre de vie de résidence. Ces résultats remettent en cause l'*effet barbecue*¹³, c'est-à-dire l'idée de déplacements de « compensation » visant à fuir un cadre de vie considéré trop dense, agressif ou intense.

En conclusion, malgré les recherches en cours, les loisirs constituent encore aujourd'hui la mobilité la plus difficile à appréhender et à étudier, compte tenu de la multiplicité des pratiques qu'elle recouvre. De ce point de vue, il s'agit vraisemblablement de la demande de transports la plus difficile à maîtriser, notamment par l'intermédiaire de mesures de *mobility management*¹⁴ spécifiques.

L'ampleur des déplacements de loisirs en termes de flux, le fait qu'un nombre non négligeable d'entre eux a lieu aux heures de pointe, sur des réseaux de transport déjà saturés par les déplacements liés à d'autres motifs (notamment le travail, la formation, les achats), justifie cependant la mise en place d'une stratégie spécifique.

Afin de participer à cette réflexion, la présente étude vise à fournir des éléments concrets et chiffrés sur la situation et les grandes tendances des mobilités de loisirs en Suisse, en s'appuyant sur les dernières données disponibles en la matière, en particulier le MRMT 2015.

¹³ J-P. ORFEUIL, D. SOLLEYRET (2002) *Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance ?* Recherche Transport Sécurité, Vol.76, 208-221.

¹⁴ « Le management de la mobilité consiste à promouvoir des transports durables et à gérer la demande de transport en voiture, en modifiant les attitudes et les comportements des individus et des entreprises. Le management de la mobilité est fondé sur les mesures dites « douces » telles que l'information et la communication, l'organisation des services et la coordination des actions des différents partenaires. » European Platform on Mobility Management (s.d.) *Management de la mobilité : définition*. EPOMM, MAX, Leuven, p. 3.

1.3 ELÉMENTS MÉTHODOLOGIQUES

Données de référence

→ **MRMT - Microrecensement mobilité et transport ARE/OFS¹⁵**

Années de référence

→ **2005 ; 2010 ; 2015**

Effectifs de référence

→ *cf. chapitre d'introduction des différentes parties de présentation des résultats.* Les effectifs globaux (déplacements, personnes), pour les trois années de référence, sont présentés en partie IV « Vue d'ensemble ».

Portée spatiale

- **Déplacements et étapes réalisés en Suisse uniquement.** Sauf mention contraire, l'ensemble des analyses portent sur les déplacements ou étapes réalisés en Suisse (base de données MRMT *wegeinland* ; base de données *etappen*, avec sélection), en excluant donc les déplacements réalisés à l'étranger par des personnes vivant en Suisse, ainsi que les pseudo-étapes ou les déplacements qui en contiennent.
- **Déplacements en lien avec l'étranger :** l'ensemble des analyses qui portent sur les déplacements en lien avec l'étranger concernent les déplacements effectués depuis la Suisse vers l'étranger, de l'étranger vers la Suisse et ceux effectués intégralement à l'étranger. Ces déplacements comportent donc une partie effectuée en Suisse.
- **Déplacements par jour et par personne :** lorsque les analyses concernent les déplacements effectués par jour et par personne, les résultats présentent des valeurs en Suisse et à l'étranger. Les résultats « à l'étranger » ne tiennent compte uniquement de la partie réalisée à l'étranger.
- **Principe de résidence : appliqué aux analyses détaillées selon les profils territoriaux.** Le principe de résidence (ou principe de lieu de domicile) consiste à analyser toutes les distances parcourues par les habitants d'une certaine unité spatiale, que ces déplacements soient effectués à l'intérieur de cette dernière ou non¹⁶.
- **Principe de territorialité : appliqué aux analyses des flux intra- et interterritoriaux.** Ce principe consiste à analyser les distances parcourues sur le territoire d'une certaine unité spatiale, sur la base du point de départ et d'arrivée de ces déplacements, qu'ils soient le fait de personnes vivant dans cette unité ou non.

¹⁵ OFS / ARE - Microrecensement mobilité et transports (MRMT) : <http://www.mzmv.bfs.admin.ch>

¹⁶ OFS / ARE (2017) *Comportement de la population en matière de transports. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015*. Neuchâtel, Berne. Glossaire : pp. 78-82

Définition des temps de parcours et des distances

- ➔ **Distances parcourues** : présentées en kilomètres et calculées sur la base des distances par routage¹⁷ pour 2015 et 2010, par distance estimée avec *facteurs de correction* pour 2005.
- ➔ **Temps de parcours** : présentés en minutes et calculés, sauf mention contraire, en tenant compte des temps d'attente.

Définition des heures de déplacement

- ➔ **Les heures de déplacements sont déterminées selon les principes suivants** :

- Chaque déplacement de la base de données (*wegeinland*) est caractérisé par une heure de départ du déplacement et une heure d'arrivée. Ces heures sont exprimées en nombre de minutes après minuit. Toutefois, certains déplacements de la base de données se prolongent ou commencent au-delà de la journée (après 24h) : afin de ne pas les omettre, puisqu'ils contribuent également à l'intensité des heures de pointe, ceux-ci sont reportés sur les heures du matin. Ainsi, un déplacement commençant à la 25^{ème} heure de la journée (1500 minutes après minuit) est reporté sur la première heure de la journée, soit 1h du matin.
- Chaque journée est divisée en 24 tranches horaires d'une durée d'une heure (de 0h à 1h, de 1h à 2h, etc.). La première tranche commence à 0h (comprise) et termine à 1h (non comprise), et ainsi de suite.
- Pour chacune des tranches horaires, chaque déplacement individuel se voit attribuer une valeur de 1 (=en déplacement en cours) ou de 0 (=non), ce qui permet d'avoir une vision de l'ampleur temporelle du déplacement.
- Les valeurs des tranches horaires des déplacements en cours ou non sont ensuite rapportées aux personnes qui les effectuent. Chaque personne de la base de données (*Zielpersonen*) se voit donc attribuer la valeur « en déplacement » pour chaque tranche horaire, si elle effectue au moins un déplacement pendant la tranche horaire concernée. Les personnes qui ne se déplacent pas durant la journée se voient attribuer la valeur 0 pour les 24 tranches horaires. Les doublons n'existent pas dans cette série de variables. En effet, une personne qui effectue deux déplacements dans une tranche horaire n'est pas

¹⁷ Avant le MRMT 2010, les personnes interrogées étaient amenées à estimer les distances parcourues pendant les différentes étapes effectuées le jour de référence. A partir de 2010, ces personnes ont également été interrogées plus précisément sur l'itinéraire choisi pour ces déplacements (lieux de passage intermédiaires ou les itinéraires). Insérées dans un logiciel spécifique, ces informations permettent de calculer avec précision les distances parcourues à partir de la numérisation des réseaux routiers et des réseaux de transports publics. La qualité des données relatives aux distances parcourues par étape, par déplacement et par jour est donc améliorée. Toutes les distances parcourues en TIM et TP sont à présent déterminées à l'aide de ce programme de calcul. Compte tenu de leurs spécificités, les déplacements en mobilités douces continuent à faire l'objet d'une évaluation subjective des distances par les personnes interrogées.

Afin de permettre la comparaison avec les précédentes enquêtes, les indications de distance du TIM et des TP des MRMT antérieurs ont été recalculées, sur la base de coefficients de correction déterminés grâce au MRMT 2010 et définis par groupe de moyens de transport et par catégorie de distances. Une telle mise à jour permet de garantir que les résultats obtenus à partir des nouvelles distances calculées soient comparables avec ceux des anciennes enquêtes, basées sur des estimations.

Pour plus de détails, voir OFS (2012) *Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 Methodik Korrektur der Schätzdistanzen der früheren Mikrozensen*. Neuchâtel.

comptabilisée deux fois : elle se voit simplement attribuer la valeur « en déplacement » pendant la tranche horaire correspondante.

Définition des découpages spatiaux

→ cf. chapitre d'introduction des parties VI et VII « Profils territoriaux ».

Définition du motif principal de déplacement

→ Définition des motifs généraux effectuée sur la base de la variable *zweck 1*.

Le MRMT distingue 10 motifs principaux de déplacement : *travail, formation, achats/approvisionnement, activité professionnelle, voyage de service, loisirs, déplacements pour rendre service, déplacement pour accompagner, retour à la maison ou hébergement à l'extérieur*. En 2015, la détermination du motif de déplacement a été légèrement affinée afin de catégoriser certains déplacements de *retour à la maison*, en particulier en tout début de journée. Cette précision a abouti à la création d'une nouvelle variable dans les bases de données du MRMT 2015, *zweck 3*. Cette dernière a été utilisée pour la présentation des résultats officiels du recensement par l'OFS.

L'utilisation de *zweck 3* pose toutefois problème pour des analyses d'évolution. Cela concerne tout spécialement les déplacements de loisirs, qui constituent la quasi-totalité des trajets qui ont pu être requalifiés à partir du motif « retour à la maison ». Sur la base de *zweck 3*, l'effectif non-pondéré de déplacements attribués aux loisirs atteint ainsi 75'194 unités, soit environ 1'000 de plus qu'en utilisant la variable *zweck 1*.

Par cohérence entre les différentes parties de cette étude, et afin de permettre des comparaisons, les résultats 2015 et les évolutions ont été calculées entièrement en déterminant le motif par la variable *zweck 1*, ce qui peut impliquer, dans certains cas, des différences avec les résultats officiels de l'OFS.

Définition des sous-catégories de motifs de déplacement

→ cf. chapitre d'introduction de la partie V « Catégories de loisirs ».

Définition des modes de transport

→ **Définition des modes de transports des déplacements sur la base de la hiérarchie des modes de l'OFS.** Pour un déplacement défini, afin de déterminer le mode de transport principal en cas d'usage de différents modes dans les étapes qui le constituent, les moyens de transport sont hiérarchisés par l'OFS selon l'ordre suivant : *avion, train, car postal, bateau, tram, bus, autres TP, autocar, voiture, camion, taxi, motorcycle/ motorcycle léger, cyclomoteur, vélo/vélo électrique, marche, engins assimilés à des véhicules, autres*. Le moyen de transport utilisé énuméré en premier dans cette liste est qualifié de moyen de transport principal.

→ **Définition des classes agrégées des modes en 4 classes, selon catégorisation OFS : TIM, TP, MD et Autres moyens.**

- **Transport individuel motorisé (TIM)** : Voitures de tourisme (=voitures), motocycles, motocycles légers et cyclomoteurs.
- **Transports publics (TP)** : Tram, bus, car postal, train.

- **Mobilité douce (MD)** : A pied et à vélo, y compris vélos électriques lents et rapides. Les appareils apparentés à des véhicules comme trottinettes ou rollers sont compris sous « autres moyens de transport ».
- **Autres moyens de transport** : taxi, autocar, camion, bateau, avion, téléphérique/train à crémaillères, engins assimilables à des véhicules et « autres ».

Définition des taux de remplissage des voitures

➔ **Taux d'occupation pondéré par la distance** : pour chaque étape, la distance parcourue est multipliée par le nombre d'occupants de la voiture utilisée. Les valeurs ainsi obtenues sont additionnées, afin d'obtenir les prestations kilométriques totales pour les occupants de voitures. Cette valeur est à son tour divisée par la somme des km parcourus en voiture :

$$\frac{\sum_{n \text{ étapes}} (\text{distance en km en voiture} \times \text{personnes dans la voiture})}{\sum_{n \text{ étapes}} \text{distances en km en voiture}}$$

Cette manière de calculer les taux d'occupation permet de tenir compte des distances effectuées par les personnes en voiture : de cette manière, un trajet de 20 km effectué par 2 personnes dans le même véhicule aura un poids plus important qu'un trajet de 1 ou 10 km effectué toujours par 2 personnes dans le même véhicule.

2 MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : VUE D'ENSEMBLE

2.1 PRÉSENTATION

2.1.1 Introduction

Cette première partie a pour objectif de présenter les principaux indicateurs de la mobilité de loisirs du quotidien, en Suisse et à l'étranger.

Il s'agit de constituer une vue d'ensemble et un cadre de référence global, sur la base des données de référence récentes, de la structure spécifique des déplacements de loisirs des personnes résidant en Suisse (en termes de nombre d'étapes par déplacement, de distances, de durées, de parts modales, notamment) et de son évolution entre 2005 et 2015.

2.1.2 Méthodologie

Comme précisé dans la section générale de méthodologie, les résultats pour 2015 de cette partie, par souci de cohérence et pour permettre la comparabilité des années, sont toujours issus de la variable de détermination du motif de déplacement *zweck 1*.

Les résultats présentés sont détaillés en fonction des différents jours de semaine. Cette distinction est pertinente compte tenu de l'importance évidente, et bien connue, des jours non ouvrables pour les déplacements de loisirs. Par souci d'économie, en considérant les jours ouvrables comme ayant des profils très proches, les résultats relatifs aux lundis, mardi, mercredis, jeudis et vendredis sont agrégés (*lun-ven*), alors que les résultats des samedis et dimanches sont distingués.

Pour certaines analyses, les déplacements de loisirs sont comparés à un choix d'autres motifs de déplacement (travail, formation, achats) afin de les mettre en perspective, notamment pour comprendre leurs spécificités en termes de parts modales, de distances ou de temps de parcours.

2.1.3 Effectifs

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements de loisirs intégrés dans les analyses, par année :

	2005	2010	2015
Déplacements de loisirs en Suisse (définis par <i>zweck 1</i>)	45'434	81'474	74'186
Déplacements de loisirs en lien avec l'étranger (définis par <i>zweck 1</i>)	633	2'148	3'236
Effectifs de personnes	33'390	62'868	57'090

Tableau 1 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs recensés par les MRMT, ensemble de la Suisse, selon l'année

2.2 STRUCTURE DES DÉPLACEMENTS

2.2.1 Etat 2015

Le tableau ci-dessous rassemble les principaux indicateurs relatifs à la structure des déplacements de loisirs des Suisses en 2015, en fonction des jours de semaine.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Nombre moyen d'étapes par déplacement	1.4	1.4	1.4	1.4
Longueur moyenne des déplacements (en km)	9.7	14.0	15.6	11.6
Durée moyenne des déplacements (en min.)	28.1	33.7	41.3	31.5

Tableau 2 : Structure des déplacements de loisirs : indicateurs-clé - 2015

Il est intéressant de souligner que le nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs en Suisse varie peu en fonction du jour de la semaine : **1.4 étape par déplacement en 2015**. Les déplacements de loisirs ont donc des structures similaires, en termes de nombres d'étapes par déplacement, en jours ouvrables comme le weekend.

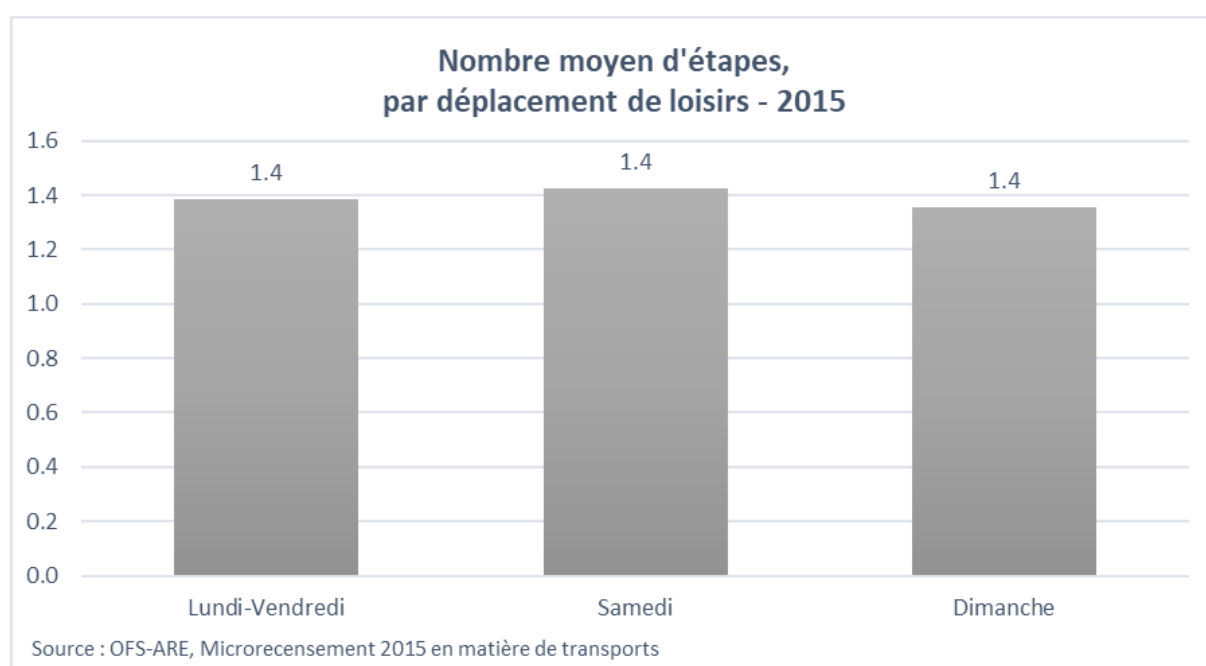


Figure 1 : Nombre moyen d'étapes, par déplacement de loisirs – 2015

En revanche, la longueur moyenne des déplacements de loisirs varie fortement en fonction du jour de la semaine : si **les déplacements en jours ouvrables font en moyenne 9.7 km de long**, ceux effectués le samedi et dimanche sont presque 50% plus longs, entre **14 km le samedi** et **15.6 km le dimanche** en 2015.

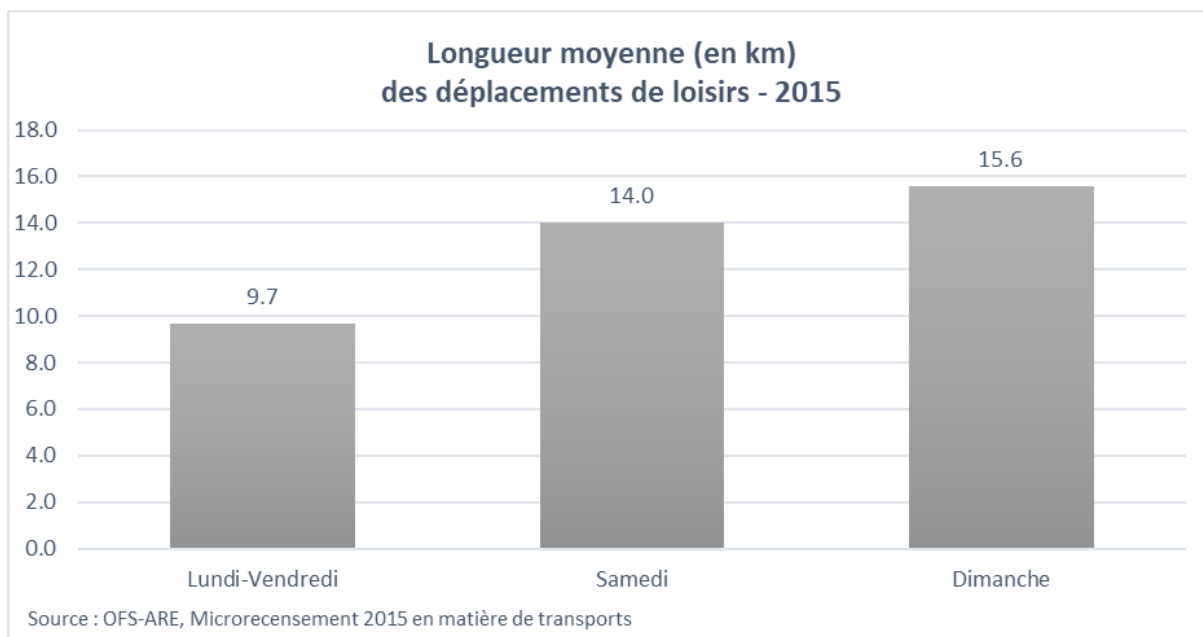


Figure 2 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs - 2015

En analysant plus finement les déplacements par classes de distances, il apparaît que les trajets courts (moins de 2 km de distance) représentent en effet près de 44% des déplacements de loisirs durant les jours ouvrables, les trajets de moins de 10 km constituant en tout près de 80% des déplacements du lundi au vendredi. Les samedis et dimanches, les trajets de loisirs de moins de 2 km se réduisent sensiblement, autour du tiers du total de ce type de déplacements, alors que ceux de plus de 10 km représentent près de 30% du total (29.1% le samedi, 31.3% le dimanche).

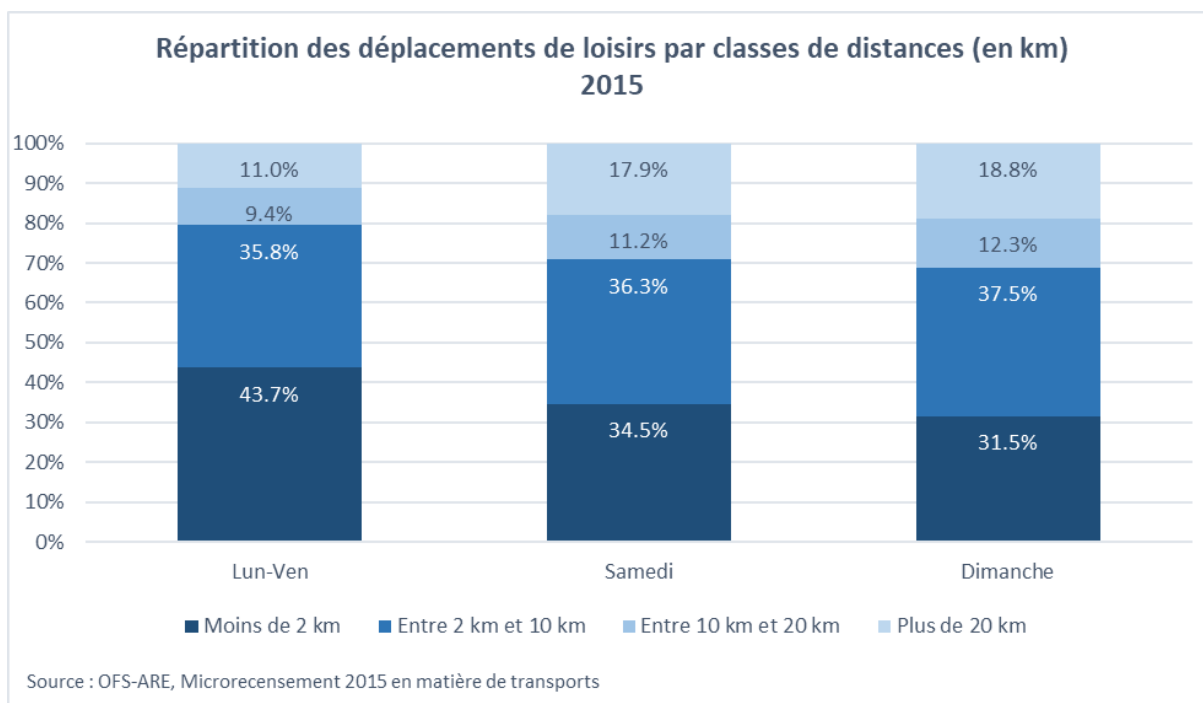


Figure 3 : Répartition des déplacements de loisirs par classes de distances (en km) – 2015

Les durées moyennes des déplacements de loisirs suivent la même logique que les distances : 28 minutes du lundi au vendredi, 34 le samedi et 41 le dimanche en 2015. Globalement, la durée moyenne d'un déplacement de loisirs en Suisse est de **31.5 minutes en 2015**.

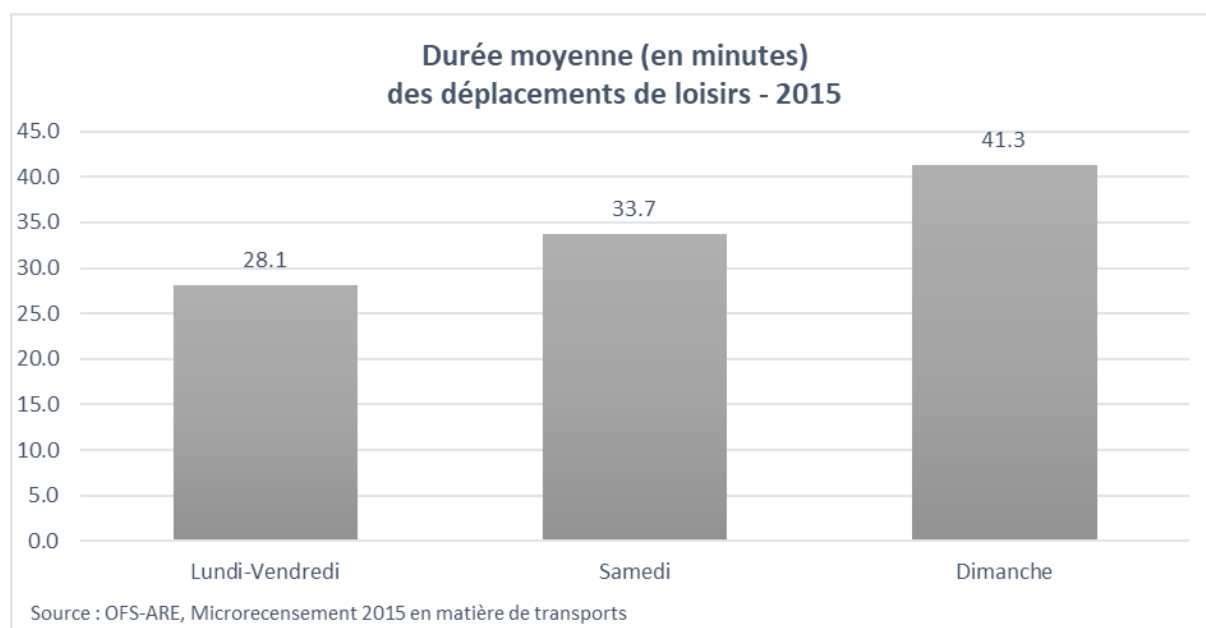


Figure 4 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs – 2015

Les données précédentes concernent les déplacements réalisés en Suisse ; or, une partie des déplacements de loisirs quotidiens sont également effectués à l'étranger.

Le tableau ci-dessous rassemble les principaux indicateurs relatifs à la structure des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger (en direction de l'étranger, depuis l'étranger et à l'étranger) des Suisses en 2015, en fonction des jours de semaine.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Nombre moyen d'étapes par déplacement	2.0	1.9	2.0	2.0
Longueur moyenne des déplacements (en km)	82.7	128.3	109.4	101.1
Durée moyenne des déplacements (en min.)	75.3	80.5	90.1	80.1

Tableau 3 : Structure des déplacements de loisirs effectués en lien avec l'étranger : indicateurs-clé - 2015

Le nombre d'étapes par déplacements de loisirs en lien avec l'étranger montre peu de différences entre les jours de la semaine : environ **deux étapes par déplacement de loisirs en 2015**.

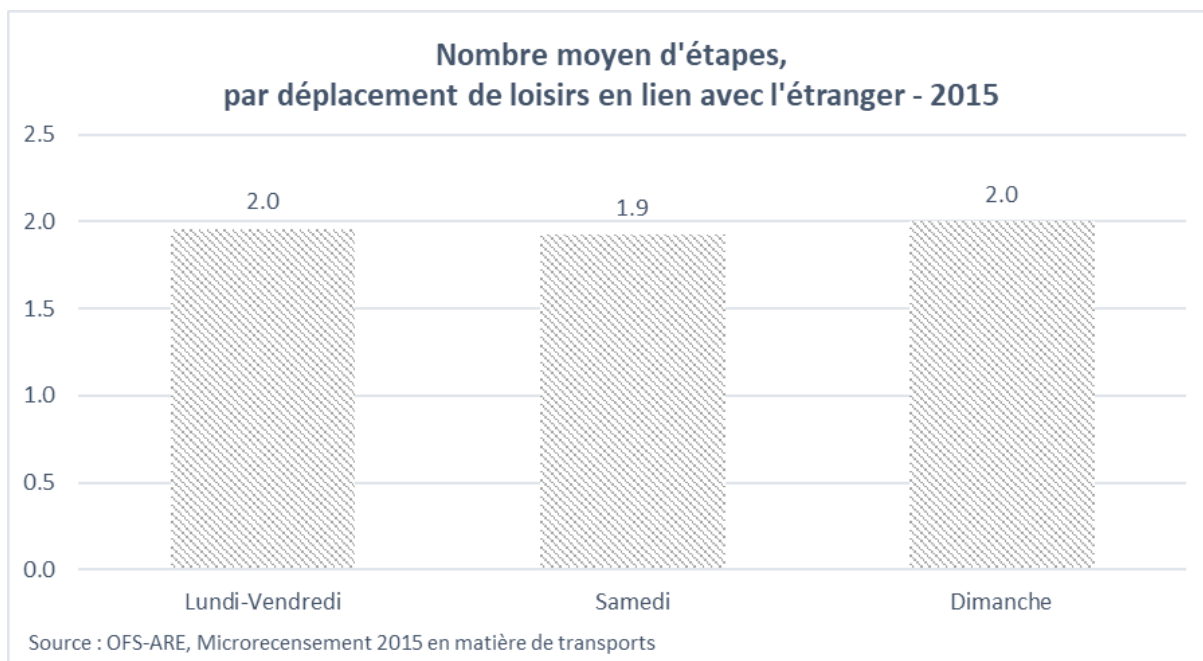


Figure 5 : Nombre moyen d'étapes, par déplacement de loisirs en lien avec l'étranger – 2015

La longueur moyenne des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger montre par contre des différences significatives entre les déplacements effectués les jours ouvrables et ceux effectués le week-end. Ainsi, les jours ouvrables, ces déplacements dépassent en moyenne les 80 km (82.7 km) et atteignent jusqu'à 128.3 km le samedi et 109.4 km le dimanche.

En comparaison avec les déplacements de loisirs effectués en Suisse, les déplacements en lien avec l'étranger sont en moyenne beaucoup plus longs (quasiment 9x plus longs).

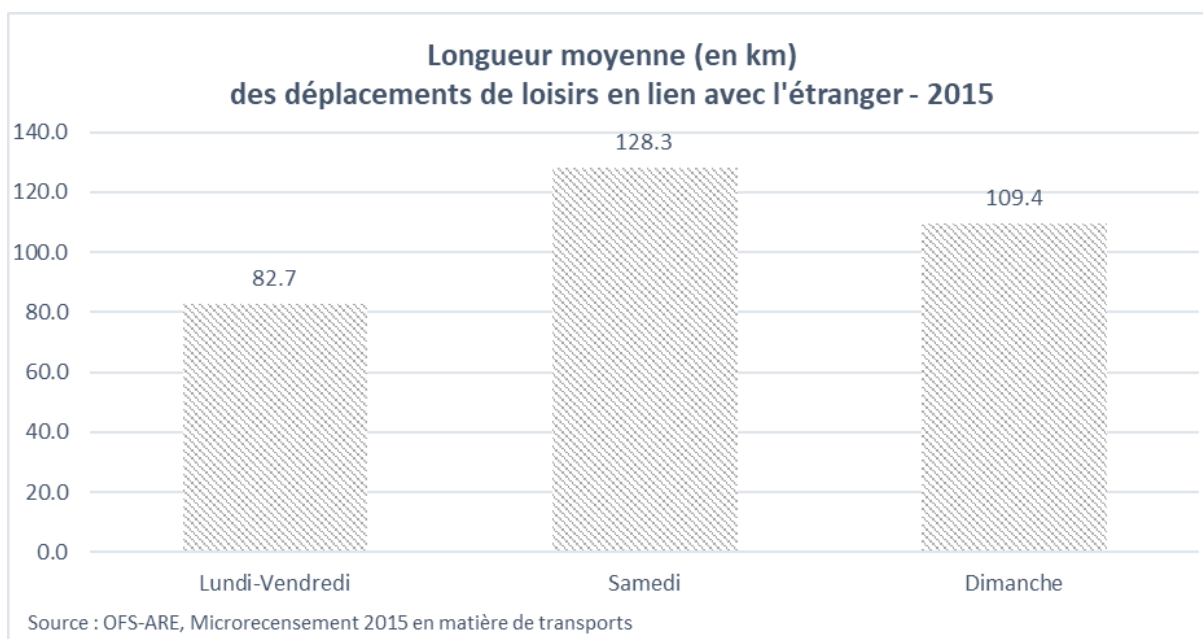


Figure 6 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger – 2015

La durée moyenne des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger est cohérente avec ces distances importantes : ils durent en effet environ en moyenne 75 minutes en semaine, plus de 80 minutes le samedi et plus de 90 minutes le dimanche.

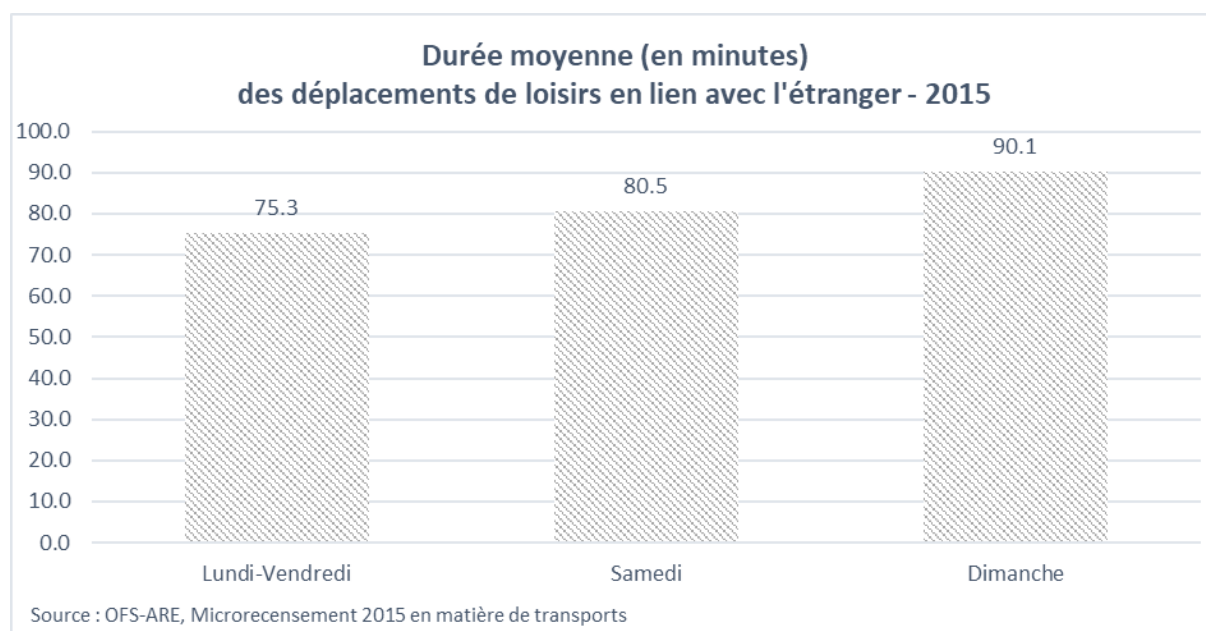


Figure 7 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger – 2015

2.2.2 Evolution 2005-2015

Le tableau ci-dessous rassemble les évolutions 2005-2010-2015 des principaux indicateurs relatifs à la structure des déplacements de loisirs des Suisses.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Nombre moyen d'étapes par déplacement	1.4	1.4	1.4	-0.1
Longueur moyenne des déplacements (en km)	11.8	11.6	11.6	-0.2
Durée moyenne des déplacements (en min.)	34.7	31.7	31.5	-3.1

Tableau 4 : Structure des déplacements de loisirs : indicateurs-clé - 2005-2010-2015

Le nombre moyen d'étapes par déplacement effectué en Suisse, tous jours de semaine confondus, reste globalement stable ces dernières années : **1.4 étape par déplacement**.

Toutefois, en examinant plus précisément l'évolution selon les jours de la semaine, le nombre moyen d'étapes par déplacement a tendance à décroître légèrement en fin de semaine, en particulier le dimanche. Les déplacements de loisirs semblent donc se « simplifier » au cours du temps, en particulier hors jours ouvrables.

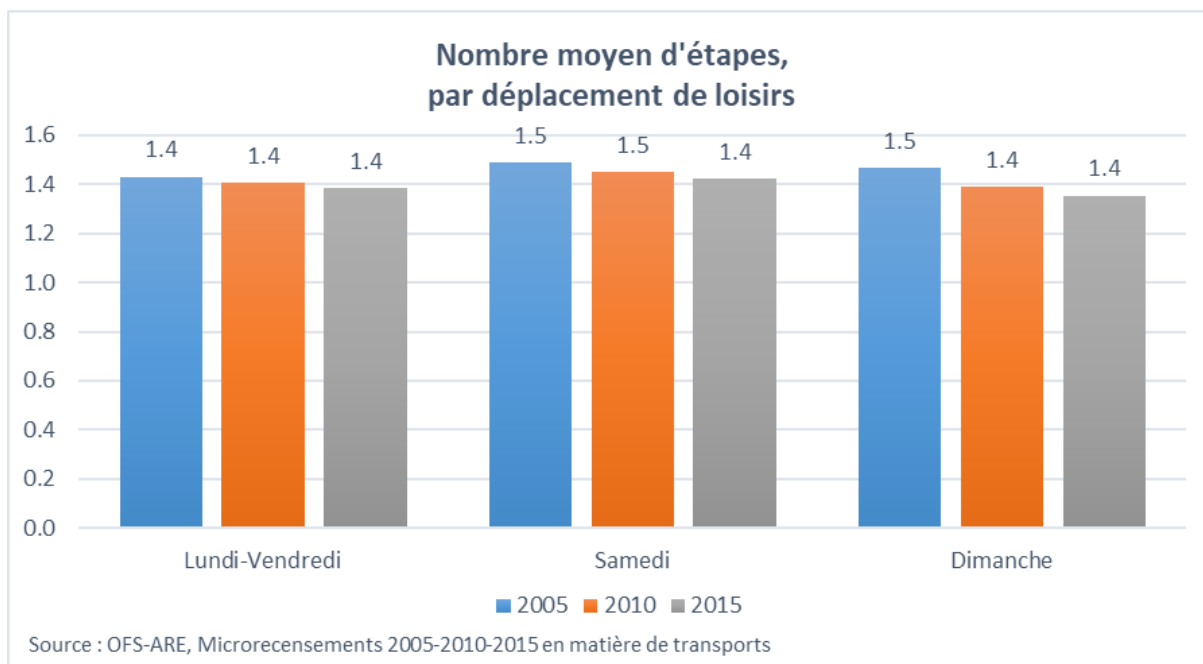


Figure 8 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs - 2005-2010-2015

La longueur moyenne des déplacements de loisirs, tous jours de semaine confondus, reste également plutôt stable entre 2005 et 2015 : 11.8 km par déplacement en 2005, 11.6 en 2010 et 11.6 en 2015.

En examinant plus précisément les tendances en fonction des jours de semaine, des évolutions plus contrastées apparaissent : si les longueurs moyennes des déplacements en jours ouvrables restent effectivement plutôt stables (9.9 km par déplacement en 2005, 9.7 km en 2015, du lundi au vendredi), ce n'est pas le cas du samedi, où les déplacements semblent se raccourcir significativement au cours du temps (de 15.4 km en 2005 à 14 km en 2015, en particulier entre 2005 et 2010). Le dimanche connaît, quant-à-lui, une évolution plus contrastée, avec des longueurs de déplacements qui semblent augmenter.

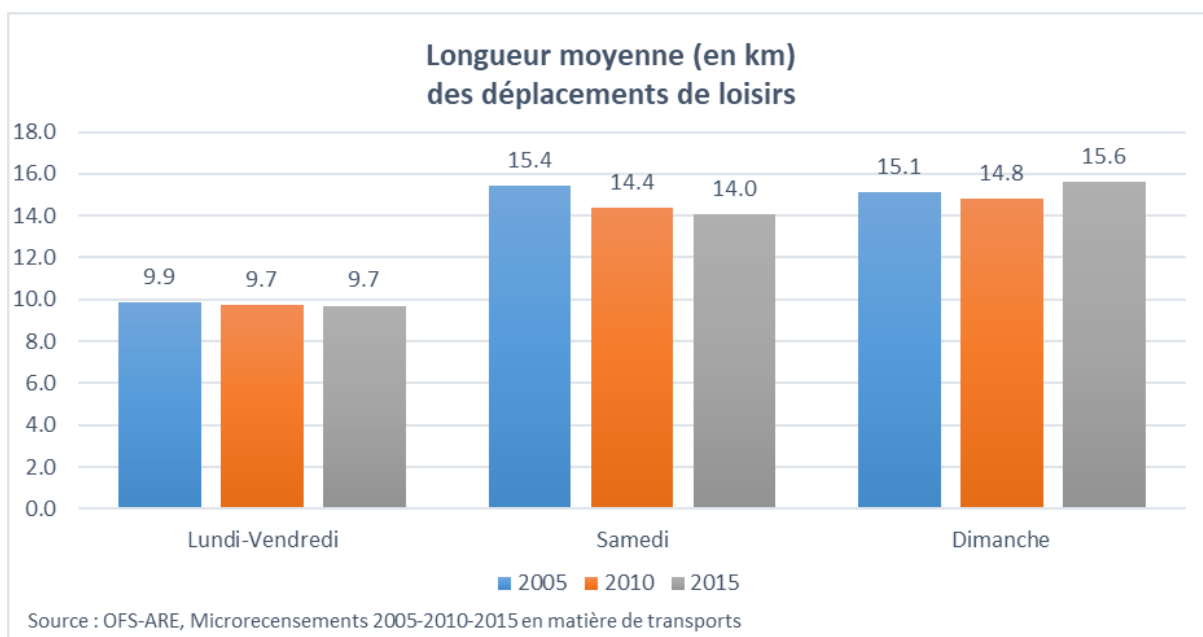


Figure 9 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs –2005-2010-2015

L'évolution des temps moyens de parcours par déplacement indique également une réduction progressive des temps consacrés à chaque déplacement de loisirs : - 3 minutes en moyenne par déplacement, entre 2005 et 2015. Cela représente tout de même près de 10% de réduction des temps de parcours pour les déplacements de loisirs, en moyenne, sur 10 ans.

Comme pour les distances, l'analyse détaillée par jour de semaine montre des évolutions plus ou moins marquées : si, en jours ouvrables, la réduction des temps moyens est significative (- 2.8 minutes entre 2005 et 2015), elle est plus marquée en fin de semaine (- 3.9 minutes le dimanche et - 4.5 minutes le samedi, les réductions de temps étant plus importantes entre 2005 et 2010 qu'entre 2010 et 2015).

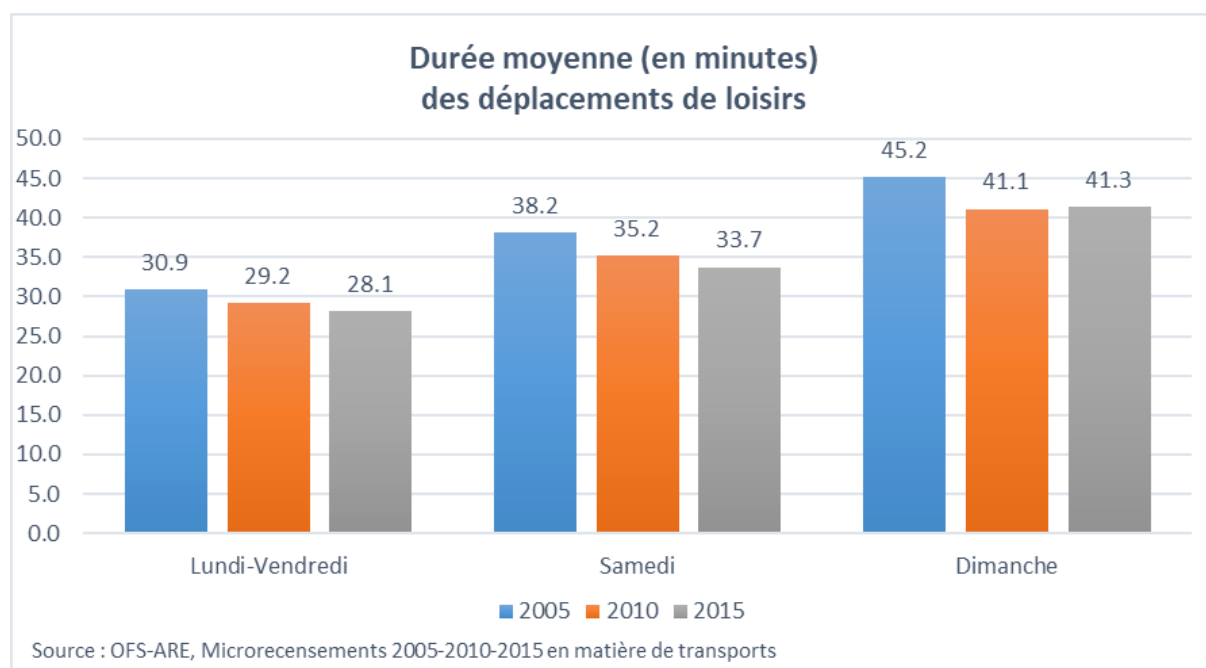


Figure 10 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs - 2005-2010-2015

Le tableau ci-dessous rassemble les évolutions 2005-2010-2015 des principaux indicateurs relatifs à la structure des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Nombre moyen d'étapes par déplacement	2.1	2.0	2.0	-0.2
Longueur moyenne des déplacements (en km)	98.3	94.1	101.1	+2.8
Durée moyenne des déplacements (en min.)	124.6	87.1	80.1	-44.5

Tableau 5 : Structure des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger : indicateurs-clé - 2005-2010-2015

Il apparaît que le nombre moyen d'étapes par déplacement en lien avec l'étranger a légèrement diminué au cours des 10 dernières années. La baisse est essentiellement observée entre 2005 et 2010 pour les déplacements des jours ouvrables et ceux du dimanche. La diminution du nombre d'étapes est plus continue pour les déplacements du samedi entre 2005 et 2015.

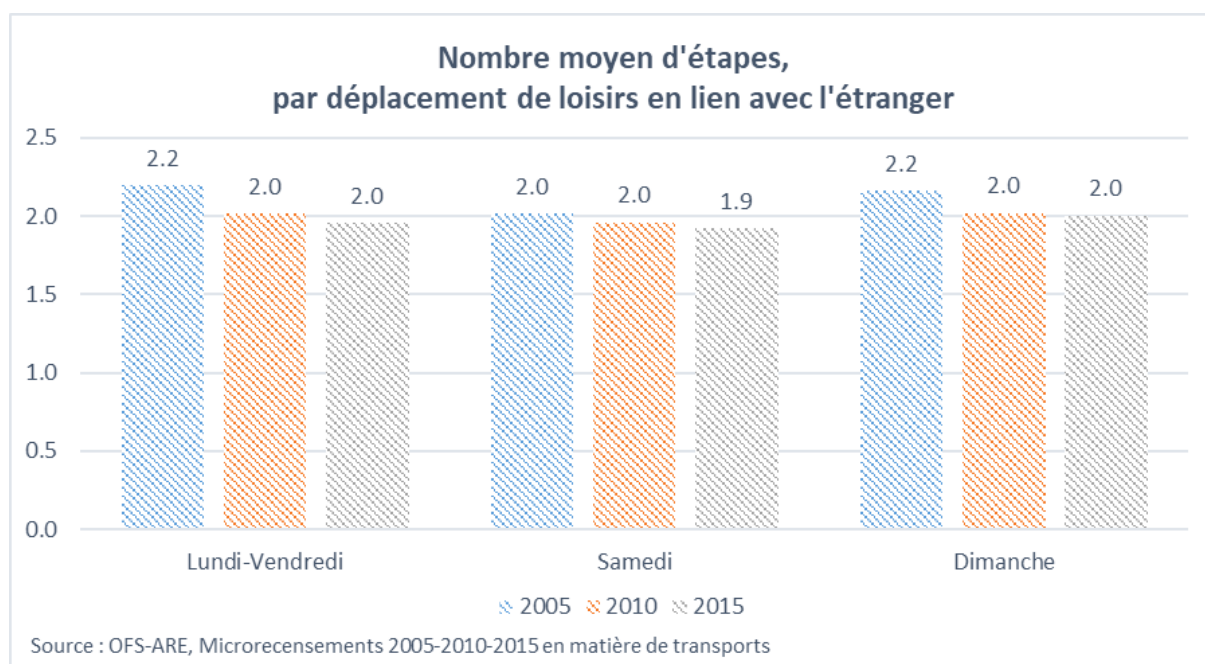


Figure 11 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs en lien avec l'étranger - 2005-2010-2015

La longueur moyenne des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger a tendance à diminuer pour les déplacements effectués les jours ouvrables, passant de 107.5 km en 2005 à 82.7 km en 2015. Les longueurs moyennes des déplacements du week-end et en particulier celles des déplacements du samedi suivent une tendance opposée avec une forte augmentation. En effet, celles-ci sont passées de 81.6 km en 2005 à 128.3 km en 2015 pour les déplacements de loisirs le samedi et de 96.5 km à 109.4 km pour ceux du dimanche.

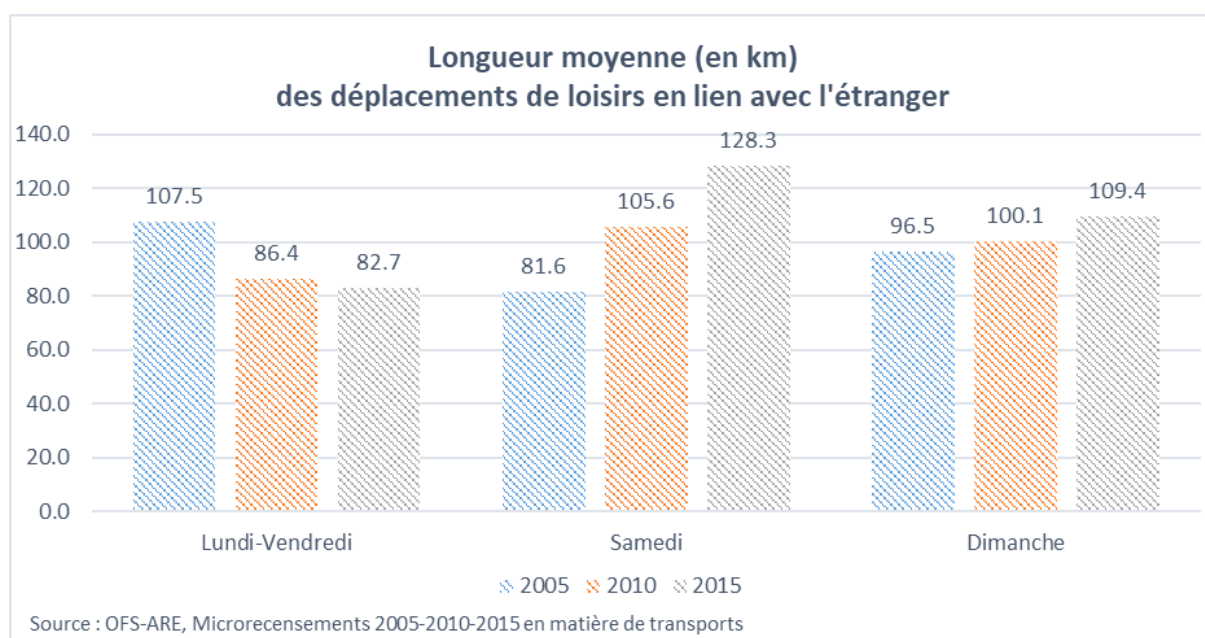


Figure 12 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger – 2005-2010-2015

L'analyse des durées moyennes des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger montre une diminution entre 2005 et 2015 tous jours confondus. La baisse est particulièrement importante entre 2005 et 2010.

Entre 2005 et 2015, les déplacements de loisirs en lien avec l'étranger ont par conséquent tendance à être plus longs tout en prenant moins de temps, ce qui sous-entend un accroissement de l'utilisation de modes de transports plus rapides.

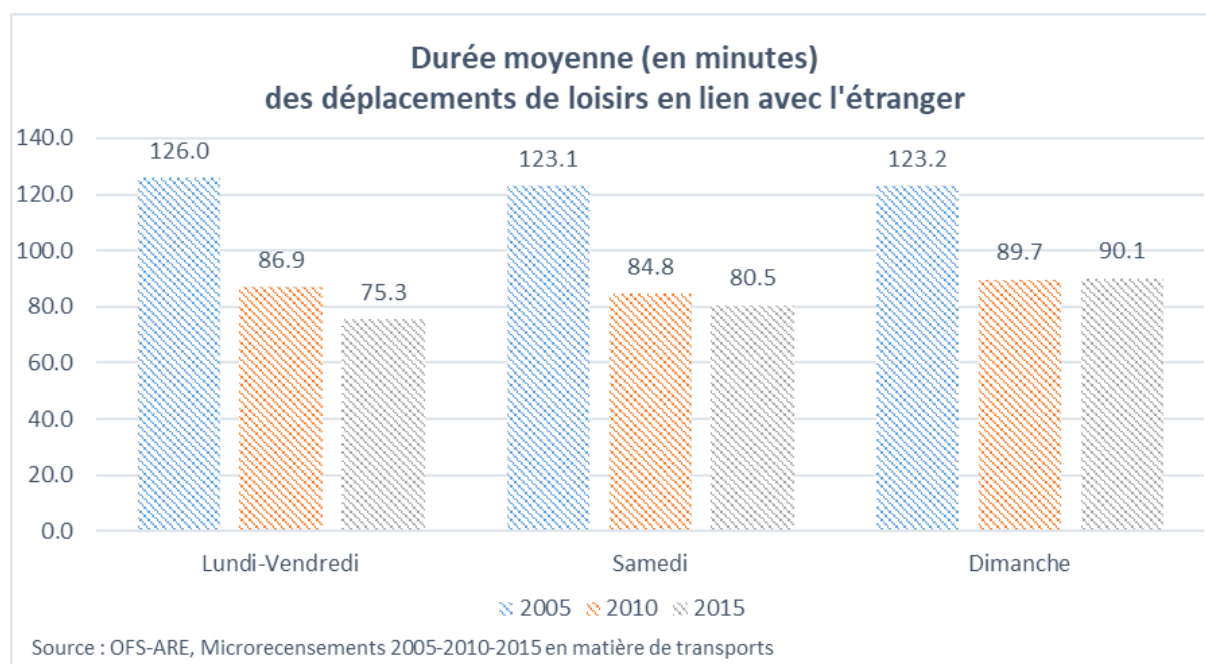


Figure 13 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger - 2005-2010-2015

Une petite analyse comparative de l'évolution de la structure des déplacements en Suisse selon différents motifs montre des tendances contrastées : en effet, contrairement aux déplacements de loisirs, les déplacements pour le motif travail ou formation semblent globalement s'allonger en moyenne (+ 1.5 km pour le travail entre 2005 et 2015 ; + 2.4 km pour la formation sur la même période) et prendre légèrement plus de temps (1.4 minutes pour le travail, 1.5 pour la formation). Il en va de même pour les déplacements destinés aux services et accompagnement. De ce point de vue, il apparaît que les déplacements consacrés aux loisirs suivent une tendance spécifique en comparaison aux autres motifs.

	Motif	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Nombre moyen d'étapes par déplacement	Travail	1.6	1.6	1.6	0.0
	Formation	1.6	1.7	1.7	+0.1
	Achats	1.4	1.4	1.4	-0.1
	Loisirs	1.4	1.4	1.4	-0.1
	Activité professionnelle, voyages de service	1.6	1.5	1.5	-0.1
	Services et accompagnement	1.2	1.2	1.2	0.0
	Autres motifs	1.8	1.8	1.9	+0.1
	TOUS MOTIFS	1.5	1.5	1.5	0.0
Longueur moyenne des déplacements (en km)	Travail	10.8	11.5	12.3	+1.5
	Formation	5.0	7.3	7.4	+2.4
	Achats	6.0	6.2	6.3	+0.3

	Loisirs	11.8	11.6	11.6	-0.2
	Activité professionnelle, voyages de service	27.8	24.4	21.2	-6.6
	Services et accompagnement	7.2	9.1	9.0	+1.8
	Autres motifs	34.6	35.2	42.4	+7.8
	TOUS MOTIFS	10.8	10.7	10.9	+0.2
Durée moyenne des déplacements (en min.)	Travail	20	20	22	+1.4
	Formation	17	19	19	+1.5
	Achats	17	16	15	-1.6
	Loisirs	35	32	32	-3.1
	Activité professionnelle, voyages de service	50	38	32	-18.2
	Services et accompagnement	14	16	16	+2.4
	Autres motifs	64	61	60	-4.3
	TOUS MOTIFS	27	24	24	-2.6

Tableau 6 : Structure des déplacements selon le motif : indicateurs-clé – 2005-2010-2015

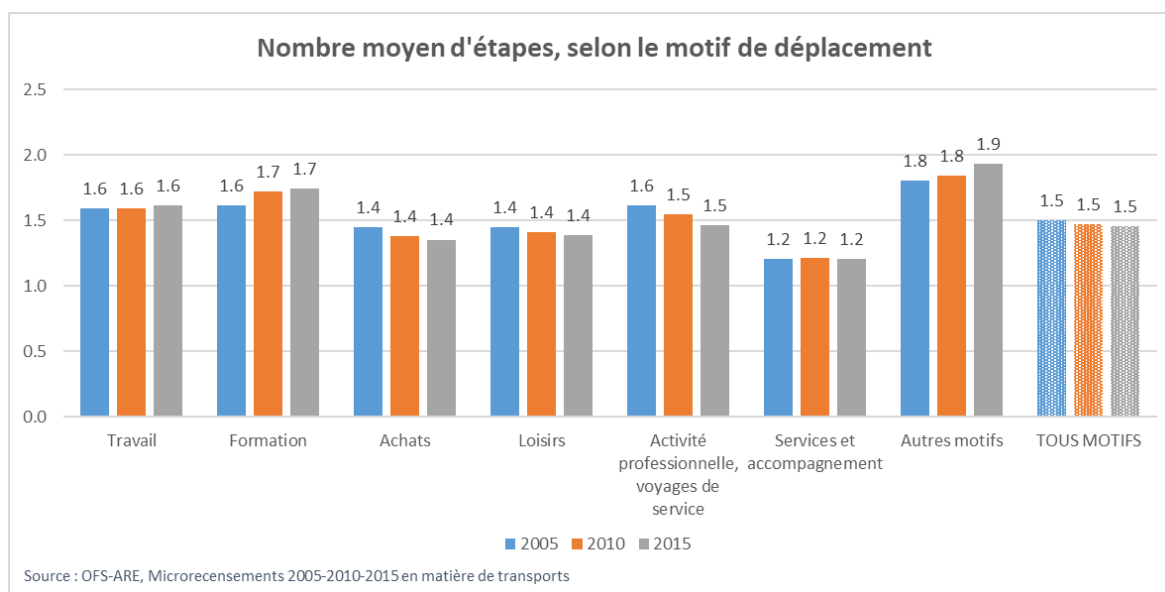


Figure 14 : Nombre moyen d'étapes par déplacement, selon le motif - 2005-2010-2015

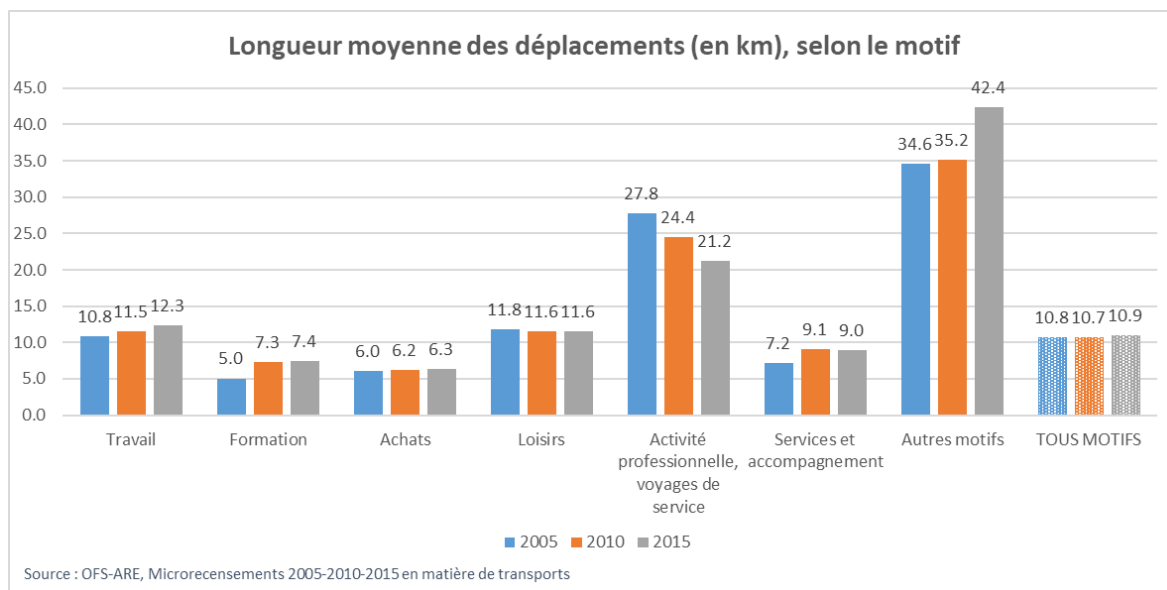


Figure 15 : Longueur moyenne (en km) des déplacements, selon le motif –2005-2010-2015

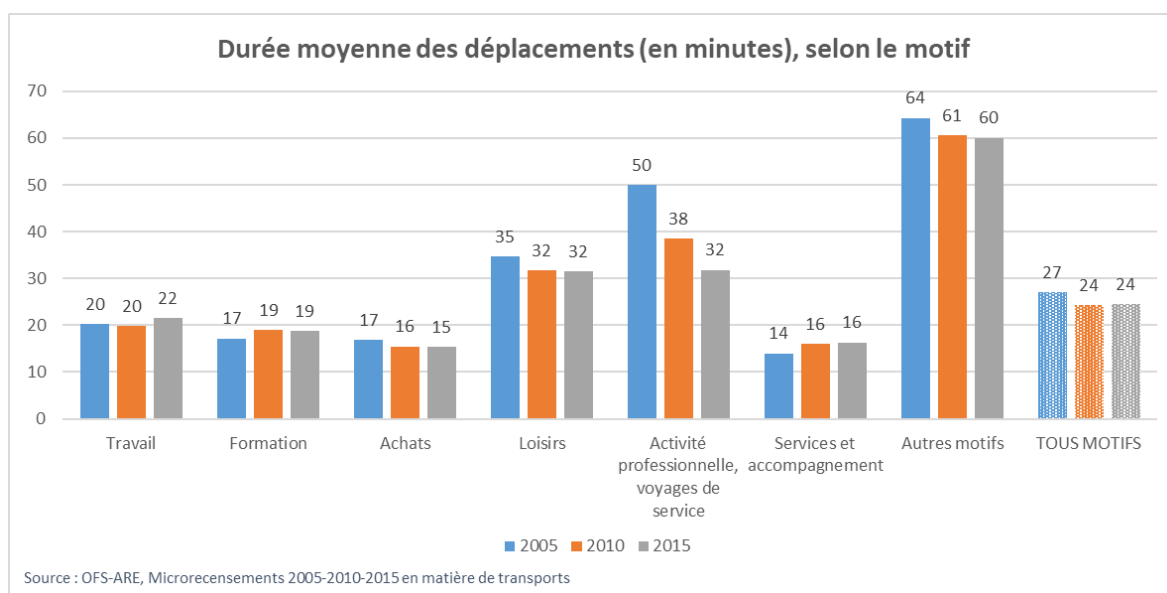


Figure 16 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements, selon le motif - 2005-2010-2015

2.3 DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE

2.3.1 Etat 2015

Le tableau ci-dessous rassemble les principaux indicateurs des déplacements de loisirs en Suisse, par jour et par personne en 2015, en fonction des jours de semaine.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Nombre moyen de déplacements par jour / pers.	1.1	1.7	1.6	1.3
Distance moyenne (en km) par jour / pers.	11.1	23.4	25.1	14.8
Durée moyenne (en min.) par jour / pers.	34.2	60.4	69.5	43.0

Tableau 7 : Déplacements de loisirs par jour et par personne : indicateurs-clé - 2015

Le motif loisirs représente en moyenne, en 2015, 1.3 déplacement par jour et par personne en Suisse. Toutefois, des différences significatives existent en fonction du jour de la semaine : les individus effectuant sans surprise plus de déplacements de loisirs le samedi (1.7 déplacement par personne en moyenne) et le dimanche (1.6), qu'en jours ouvrables (1.1). L'effectif des déplacements de loisirs à l'étranger est en revanche très faible : les résidents en Suisse réalisent en effet, en 2015, en moyenne 0.02 déplacements de loisirs à l'étranger par jour et par personne les jours ouvrables, 0.05 déplacement le samedi et 0.03 le dimanche.

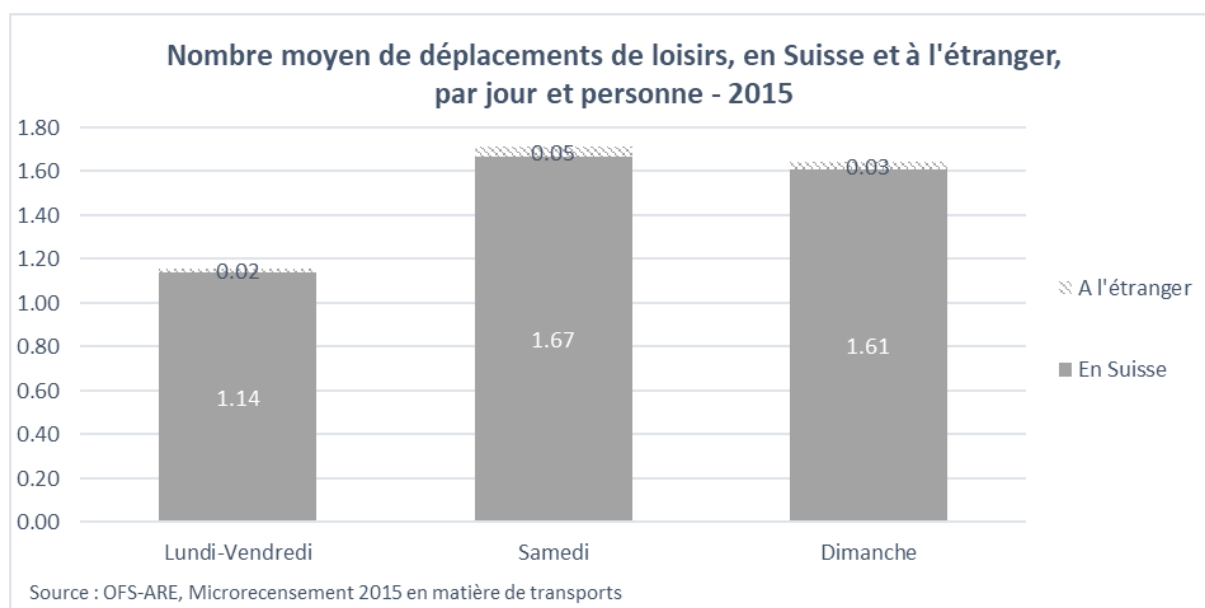


Figure 17 : Nombre moyen de déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne - 2015

La distance moyenne parcourue pour les loisirs représente en moyenne 14.8 km par jour et par personne en 2015, en Suisse, auxquels s'ajoutent 4.2 km en moyenne parcourus à l'étranger, ce qui représente au total 19 km par jour et par personne. Les différences en fonction des jours de semaine sont par ailleurs très importantes : par rapport aux jours ouvrables, les distances sont en effet plus de deux fois plus longues le samedi et le dimanche (25.1 km le dimanche contre 11.1 du lundi au vendredi, en 2015). Cet écart existe également pour les distances effectuées à l'étranger, puisque la distance moyenne parcourues par jour et par personne pour les loisirs représente en moyenne 2.3 km les jours ouvrables, 10.8 km le samedi et 7.5 km le dimanche.

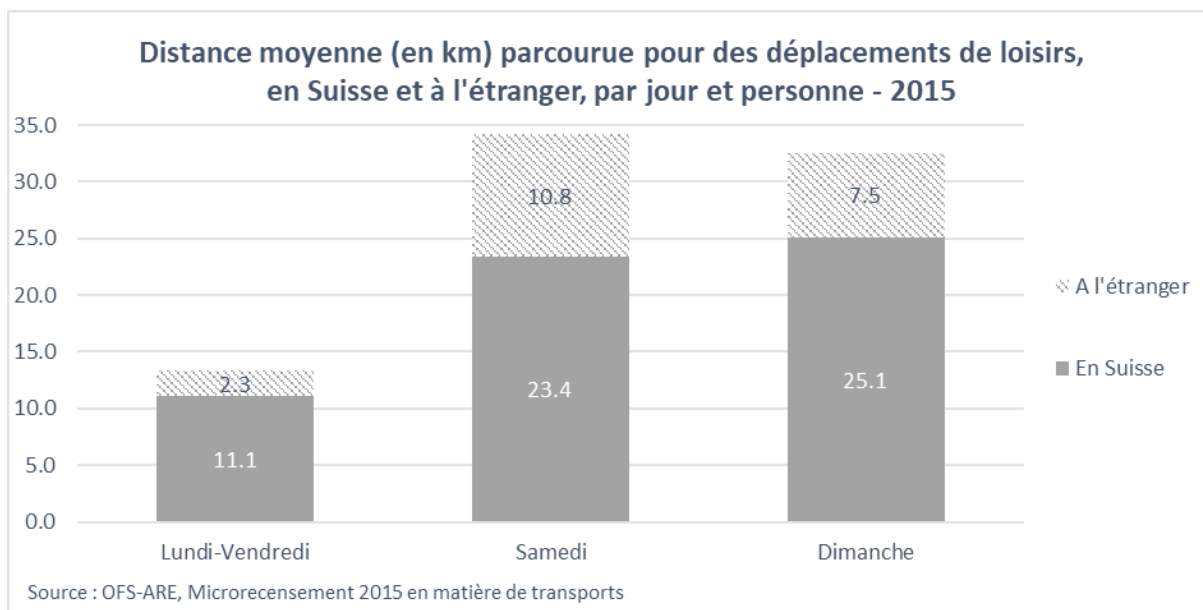


Figure 18 : Distance moyenne (en km) parcourue pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et par personne - 2015

Le temps quotidien consacré aux déplacements de loisirs, en 2015, atteint en moyenne 43 minutes par personne et par jour en Suisse, auxquelles s'ajoutent 3.3 min. en moyenne de trajet à l'étranger, pour un total de 46.3 minutes de trajet. Comme pour les distances, cette valeur varie fortement en fonction des jours de la semaine : si, en jours ouvrables en 2015, le temps destiné aux déplacements de loisirs représente un peu plus de 34 minutes par personne et par jour (2.1 minutes à l'étranger), il atteint plus d'une heure le samedi (60.4 minutes en Suisse et 6.5 minutes à l'étranger) et près de 70 minutes le dimanche (6.2 minutes à l'étranger). Il apparaît donc qu'en fin de semaine les déplacements de loisirs constituent à eux seuls un budget-temps très important pour les individus.

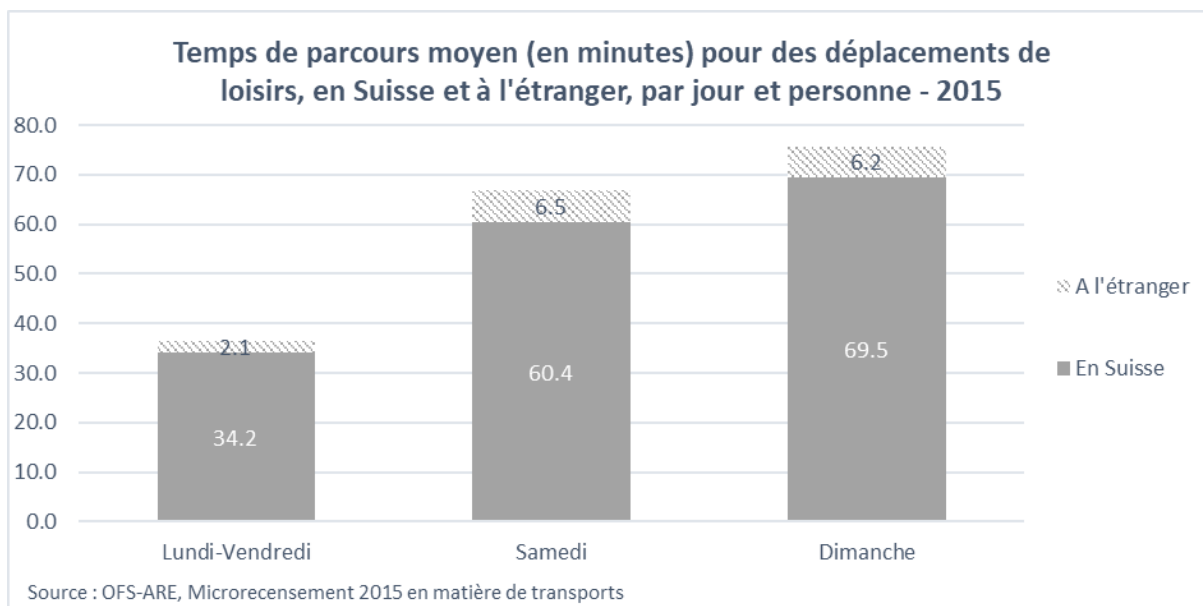


Figure 19 : Temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne -2015

En comparaison avec les autres motifs de déplacement, il est intéressant de relever que les déplacements de loisirs sont ceux qui génèrent les plus longues distances en Suisse (14.8 km par jour et par personne). Suivent les déplacements pour le travail (8.8 km par jour et par personne), les déplacements pour les activités professionnelles (3.8 km par jour et par personne) et les achats (3.5 km par jour et par personne).

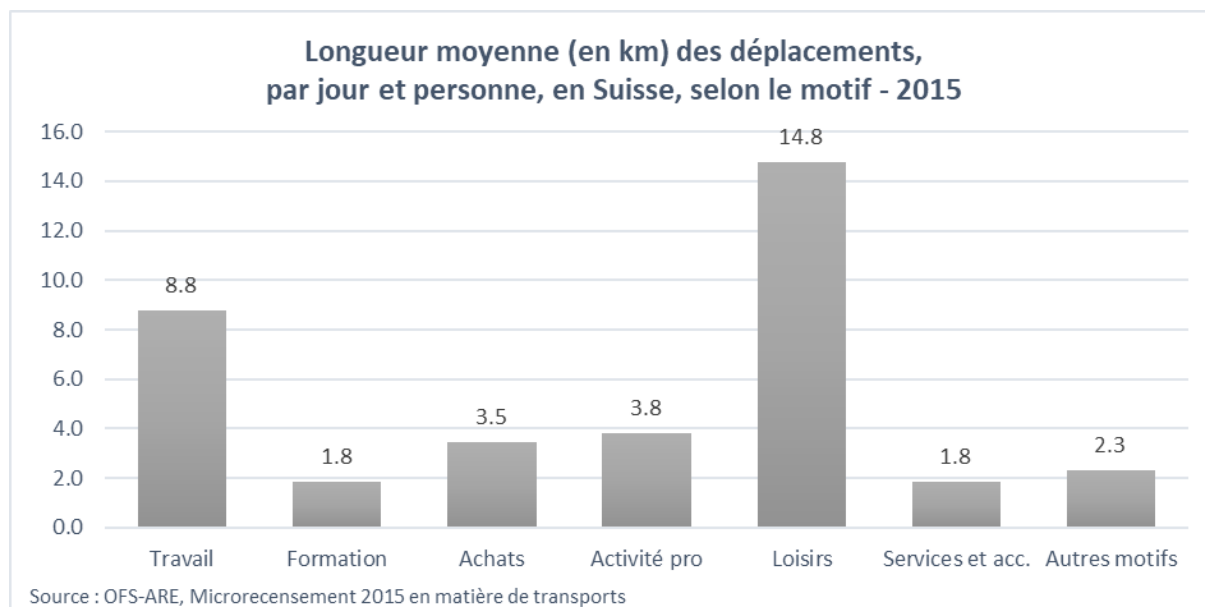


Figure 20 : Distance moyenne (en km) parcourue en Suisse, par jour et personne, selon le motif de déplacement – 2015

Les individus consacrent par conséquent beaucoup plus de temps pour les déplacements de loisirs (43 minutes par jour et par personne) que pour tout autre motif. En moyenne 17 minutes par jour et par personne sont nécessaires pour les déplacements de travail, 9.6 minutes pour les déplacements d'achats et 7.8 minutes pour les déplacements en relation avec les activités professionnelles.

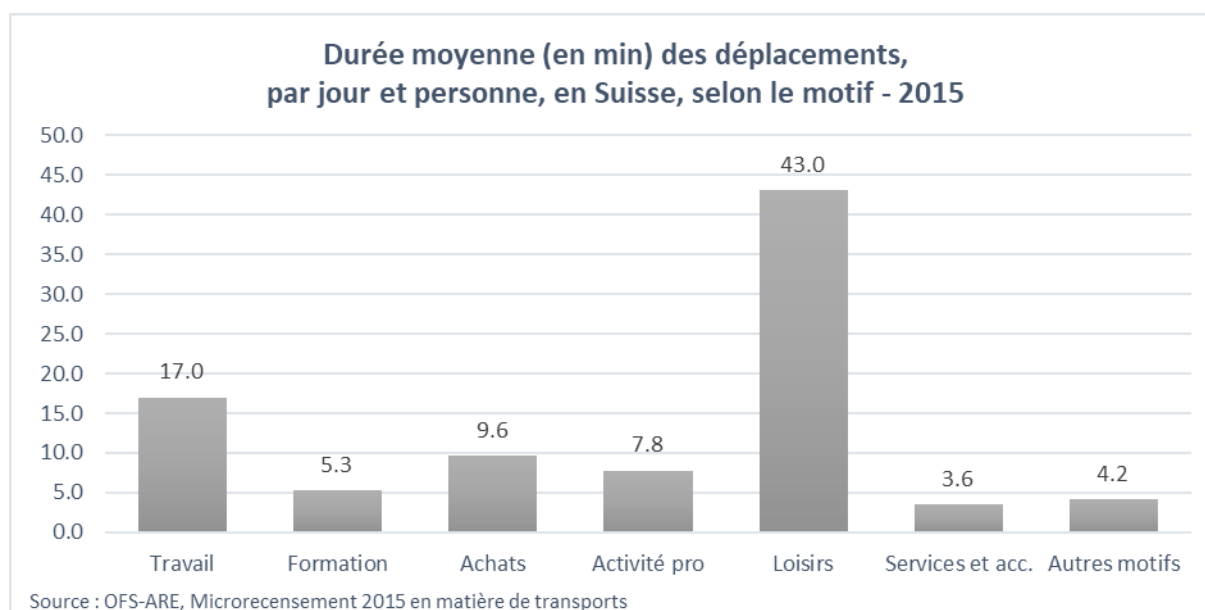


Figure 21 : Temps de parcours moyen (en minutes) en Suisse, par jour et personne, selon le motif de déplacement - 2015

2.3.2 Evolution 2005-2015

Le tableau ci-dessous présente les évolutions 2005-2010-2015 des principaux indicateurs relatifs aux déplacements de loisirs des Suisses, selon leur effectif, leur longueur et leur durée moyenne par personne et par jour.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Nombre moyen de déplacements par jour / pers.	1.3	1.3	1.3	-0.1
Distance moyenne (en km) par jour / pers.	15.8	14.9	14.8	-1.0
Durée moyenne (en min.) par jour / pers.	50.2	45.2	43.0	-7.2

Tableau 8 : Déplacements de loisirs par jour et par personne : indicateurs-clé – 2005-2010-2015

Le nombre moyen de déplacements de loisirs par personne et par jour reste globalement stable entre 2005 et 2015, à **1.3 déplacement en moyenne (et 0.02 à l'étranger)**, avec quelques variations en fonction des jours de semaine.

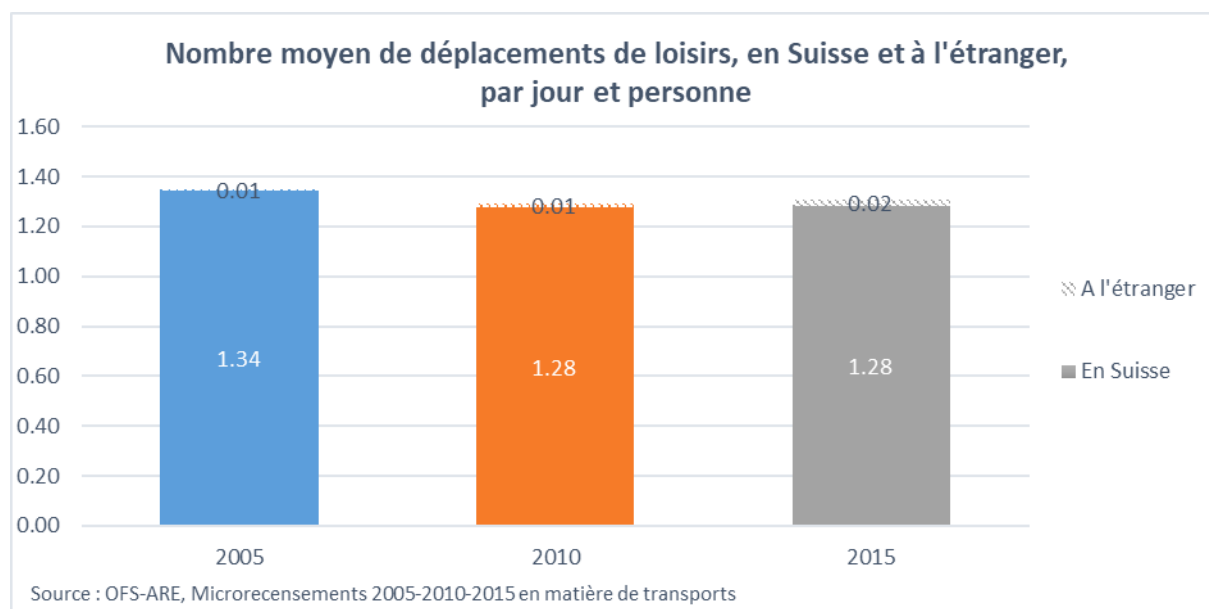


Figure 22 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne - 2005-2010-2015

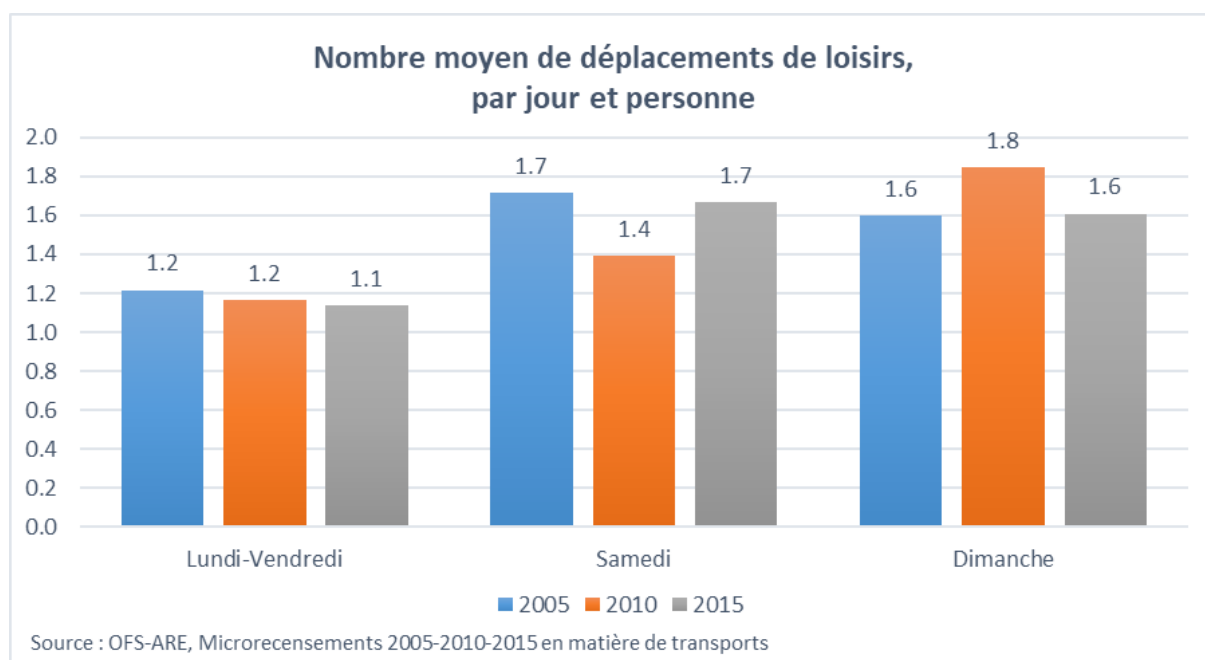


Figure 23 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs en Suisse, selon le jour de la semaine, par jour et personne - 2005-2010-2015

La répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs réalisés par jour montre qu'en 2015, 11.5% des individus n'ont fait aucun déplacement et donc aucun déplacement de loisirs. 31.5% ont en revanche effectué des déplacements, mais aucun ne concernait les loisirs. 15.3% ont fait un déplacement de loisir, 24.7%, deux déplacements et 17% ont fait au moins trois déplacements de loisirs par jour. **Ces proportions sont restées plus ou moins stables au cours des dix dernières années ; on constate néanmoins que la proportion de personnes n'effectuant aucun déplacement de loisirs (personnes ne se déplaçant pas et personnes sans aucun déplacement de loisirs) a légèrement augmenté, passant de 41.6% en 2005 à 43% en 2015.**

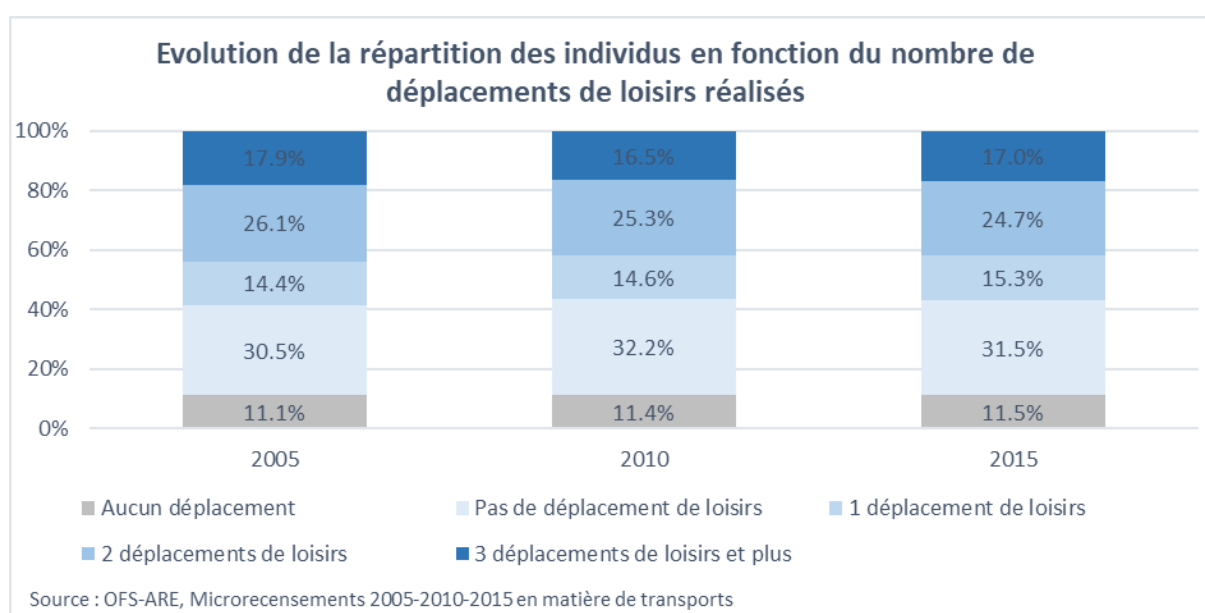


Figure 24 : Evolution de la répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs réalisés par jour - 2005-2010-2015

Si le nombre moyen de déplacements de loisirs par jour et par personne reste globalement stable, **les distances moyennes par jour et par personne ont quant-à-elles tendance à se réduire, passant de 15.8 km en 2005 à 14.8 en 2015, soit un kilomètre de moins en 10 ans**, la réduction la plus importante ayant eu lieu entre 2005 et 2010. **Les distances moyennes par jour et par personne effectuées à l'étranger pour les loisirs suivent une tendance inverse : elles doublent en 10 ans, passant de 2 km par jour et par personne en 2005 à 4.2 km par jour et par personne en 2015.** La progression semble particulièrement importante entre 2010 et 2015.

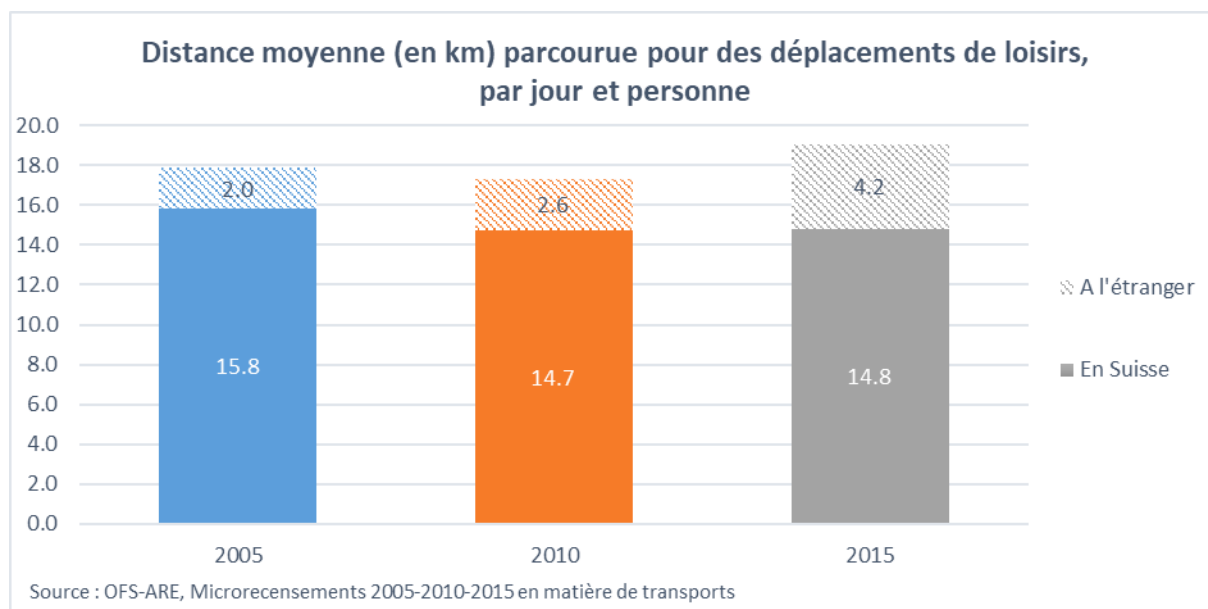


Figure 25 : Evolution de la distance moyenne (en km) parcourue pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne - 2005-2010-2015

Cette tendance globale varie cependant en fonction des jours de semaine : si les distances moyennes par jour et par personne en Suisse semblent se réduire de manière importante le samedi (-3.4 km entre 2005 et 2015) et, dans une moindre mesure, en jours ouvrables (-0.9 km sur la même période), elles augmentent le dimanche (+0.9 km en 10 ans). En revanche, à l'étranger, les distances moyennes par personne sont en augmentation en semaine comme le weekend. Ainsi, la croissance est de +0.8 km les jours ouvrables (1.5 km en 2005 à 2.3 km en 2015) et de +2.2 km le dimanche (de 2 km en 2005 à 4.2 km en 2015). Mais c'est surtout le samedi que les distances sont en très forte augmentation, passant de 3.4 km en 2005 à 10.8 km en 2015.

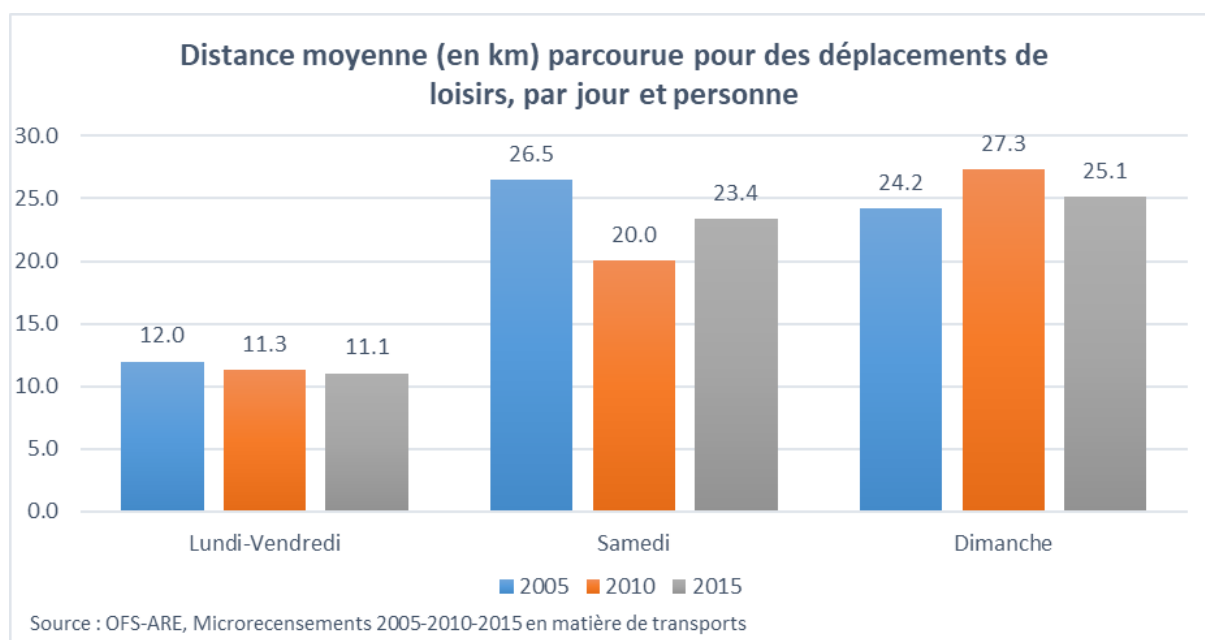


Figure 26 : Evolution de la distance moyenne (en km) parcourue pour des déplacements de loisirs en Suisse, selon le jour de la semaine, par jour et personne - 2005-2010-2015

Les temps de parcours consacrés aux déplacements de loisirs par jour et par personne en Suisse suivent la même tendance globale que les distances, passant de 50.2 minutes en 2005 à 43 en 2015, avec une économie globale moyenne de 7 minutes en 10 ans. Comme pour les distances, les temps de parcours sont par contre en augmentation à l'étranger, malgré une légère diminution entre 2005 et 2010, passant de 2.6 minutes en 2005 à 3.3 minutes en 2015.

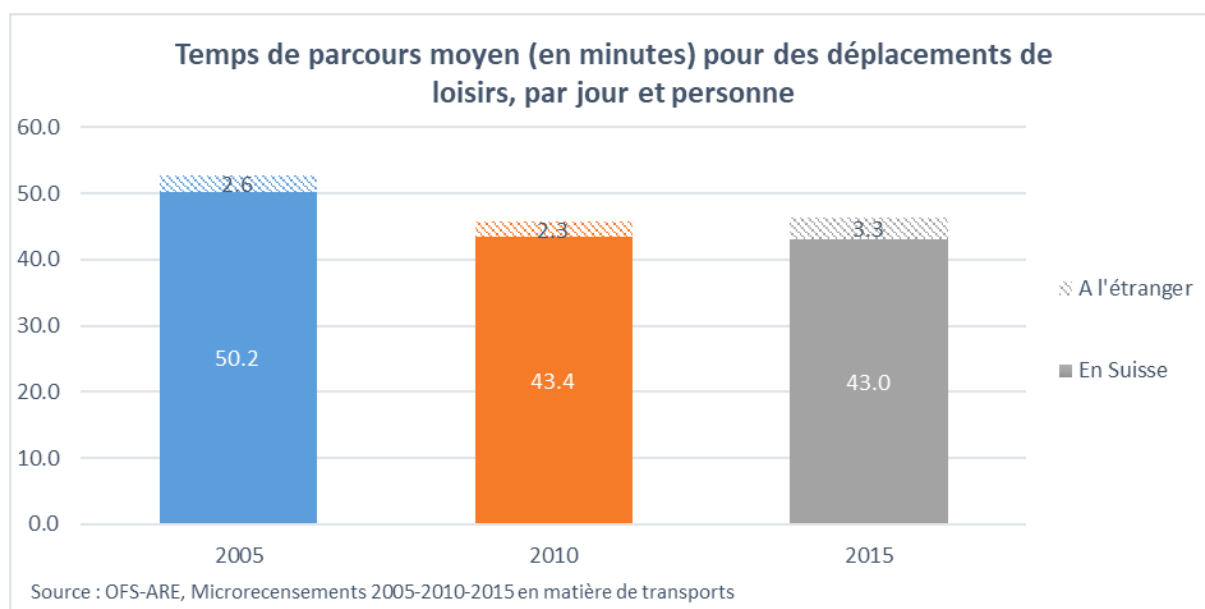


Figure 27 : Evolution du temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne - 2005-2010-2015

Les différences sont également marquées en fonction des jours de semaine : si les durées de déplacement pour les loisirs se réduisent effectivement durant les jours ouvrables (de 40.7 à 34.2 entre 2005 et 2010, soit -6.5 minutes en moyenne, par personne et par jour), cette réduction est plus importante les dimanches (-7.2 minutes en 10 ans) et surtout les samedis (-10.4 minutes).

L'augmentation des temps de parcours à l'étranger concerne l'ensemble des jours de la semaine, week-end compris (+0.3 minutes les jours ouvrables, +2 minutes le samedi et +1.9 minutes le dimanche).

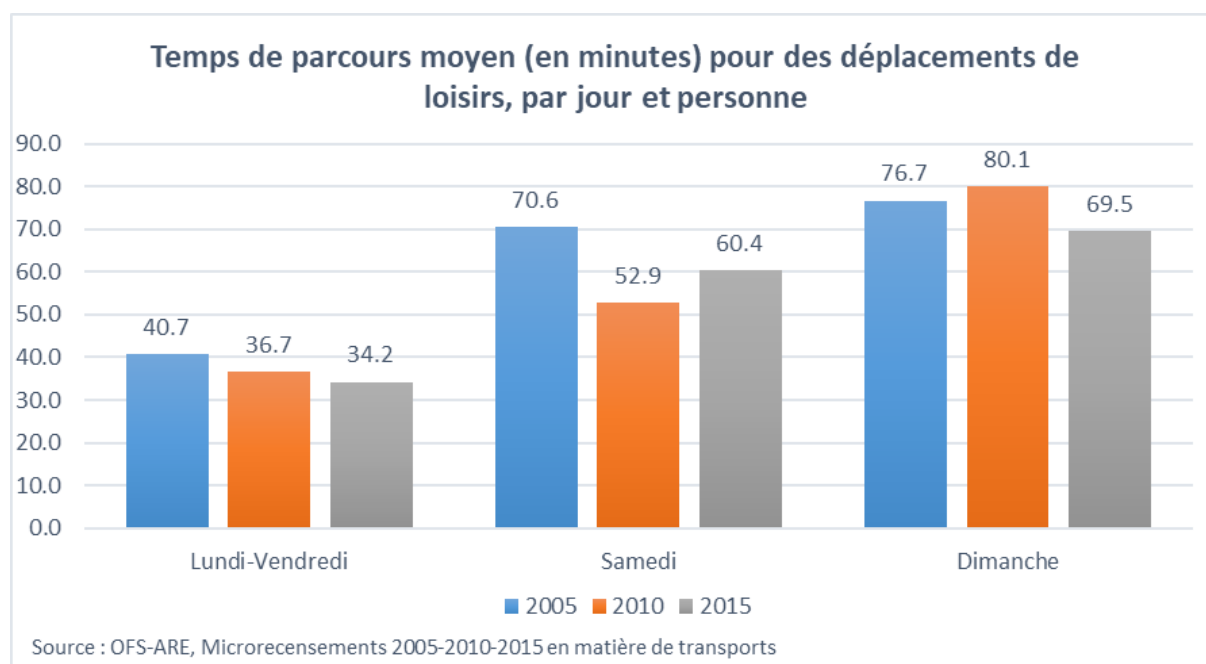


Figure 28 : Evolution du temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs en Suisse, selon le jour de la semaine, par jour et personne - 2005-2010-2015

En comparaison avec les autres motifs de déplacements, les loisirs sont les seuls pour lesquels les distances en Suisse, pour la mobilité quotidienne, se sont réduites de manière significative ces dernières années, en particulier entre 2005 et 2010.

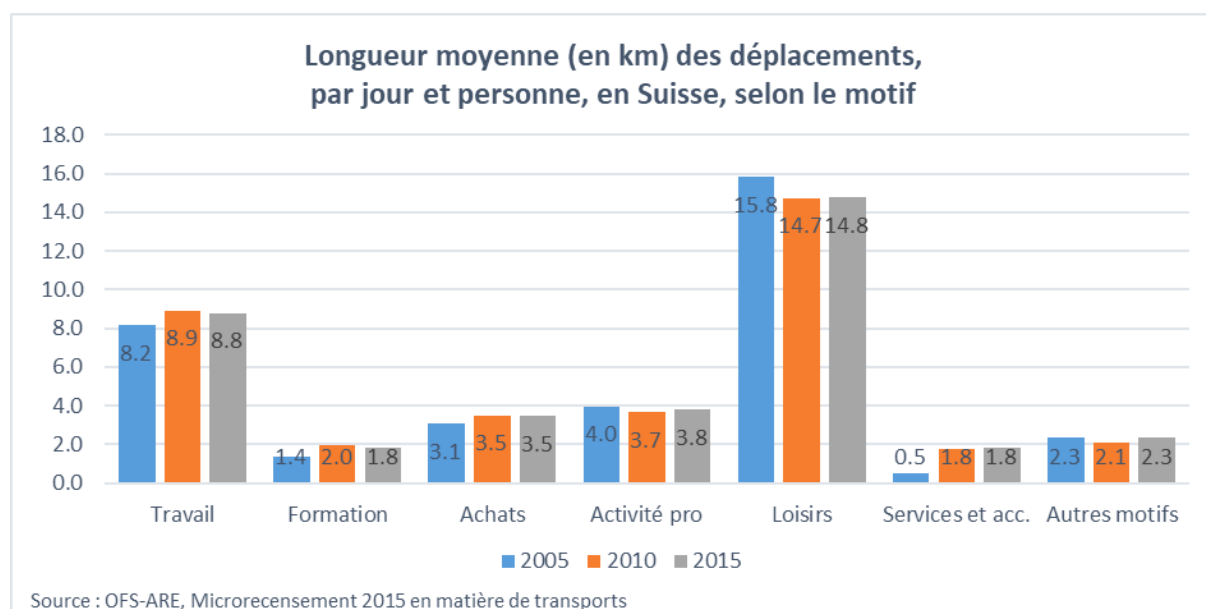


Figure 29 : Evolution des distances parcourues moyennes (en km) en Suisse, par jour et personne, selon le motif de déplacement - 2005-2010-2015

En ce qui concerne les durées moyennes des déplacements par jour et par personne, la réduction importante observée entre 2005 et 2015 pour les déplacements de loisirs en Suisse (en particulier entre 2005 et 2010) n'est pas aussi marquée pour les autres motifs de déplacement (+0.2 min pour le travail, -0.7 min pour les achats, -0.9 min pour les activités professionnelles).

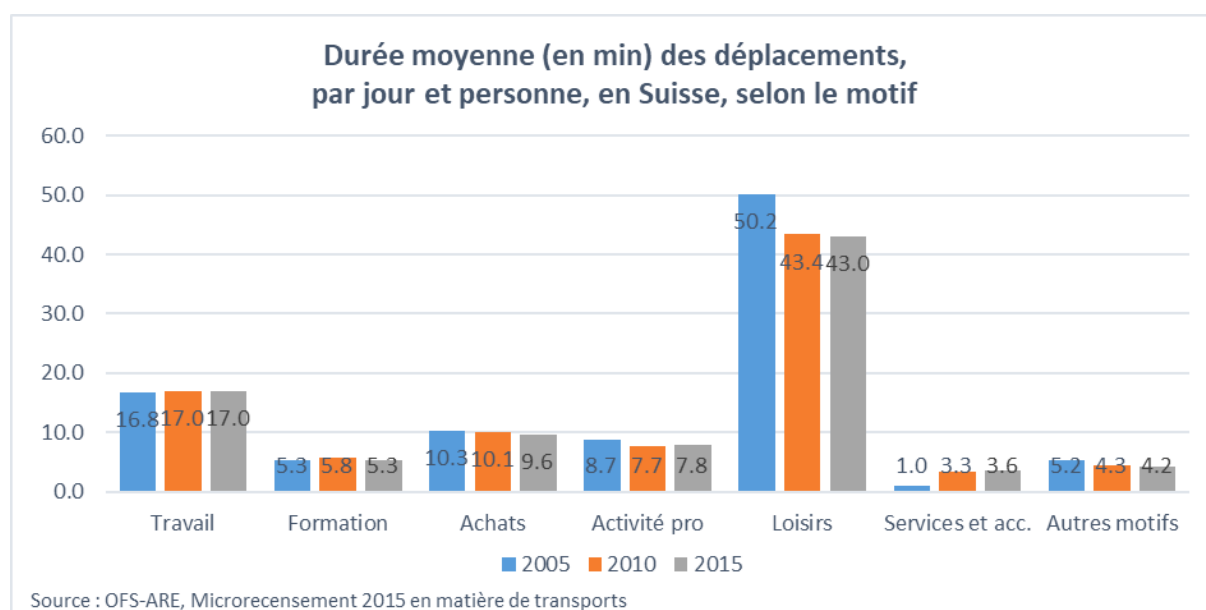


Figure 30 : Evolution du temps de parcours moyen (en minutes) en Suisse, par jour et personne, selon le motif de déplacement - 2005-2010-2015

2.4 PART RELATIVE DES DÉPLACEMENTS DE LOISIRS

2.4.1 Etat 2015

Le tableau ci-dessous rassemble les principaux indicateurs concernant la part relative des déplacements consacrés aux loisirs par rapport aux autres motifs, en Suisse, en 2015, en fonction des jours de semaine.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% de tous les déplacements	31.1%	52.2%	76.0%	38.0%
% de la distance journalière	30.1%	59.2%	71.3%	40.1%
% de la durée de déplacement	37.8%	64.2%	79.6%	47.5%

Tableau 9 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs de déplacement : indicateurs-clé – 2015

Globalement les déplacements de loisirs en Suisse constituent 38% de l'ensemble des déplacements en 2015 et près de 40% des kilomètres parcourus (soit presque 48% des temps de parcours totaux). Les loisirs représentent cependant de loin le motif principal de déplacement les samedis et dimanches, que ce soit en termes de pourcentage de déplacements, de distances ou de temps de parcours (59.2% des km parcourus le samedi, 71.3% le dimanche ; 64.2% des temps de trajet le samedi, 79.6% le dimanche). Par ailleurs, près d'un tiers des déplacements en semaine restent consacrés aux loisirs (31.1%, pour 30.1% des distances et 37.8% des temps de parcours en 2015).

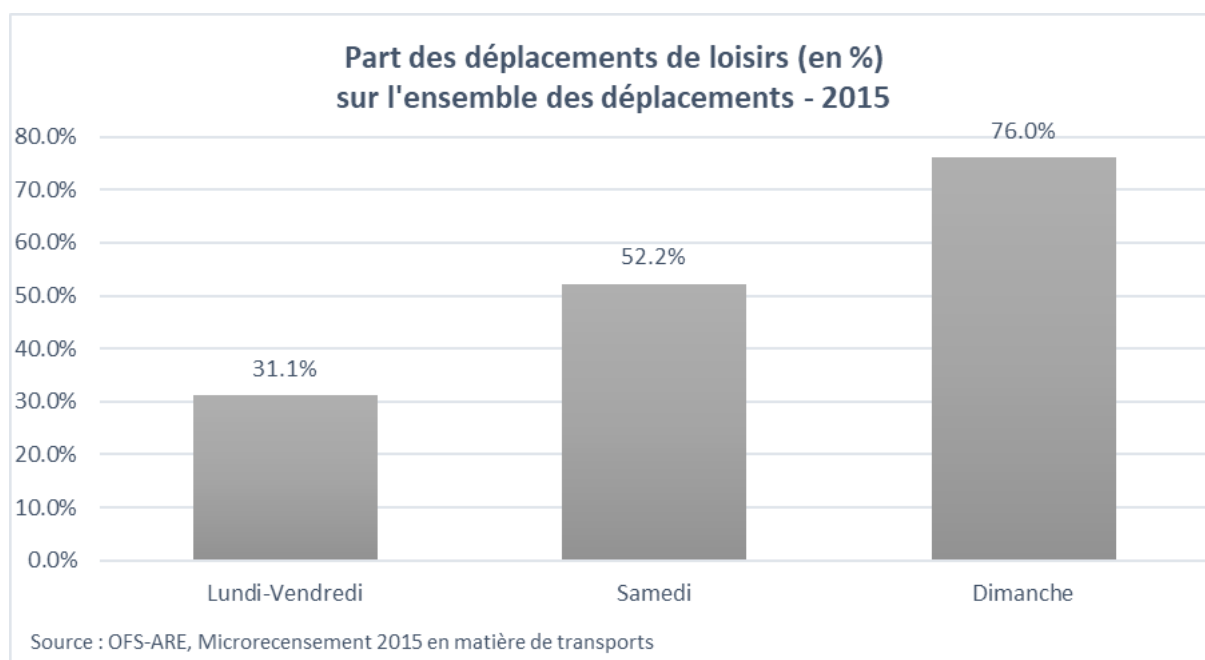


Figure 31: Part de déplacements de loisirs (en % du total) sur l'ensemble des déplacements - 2015

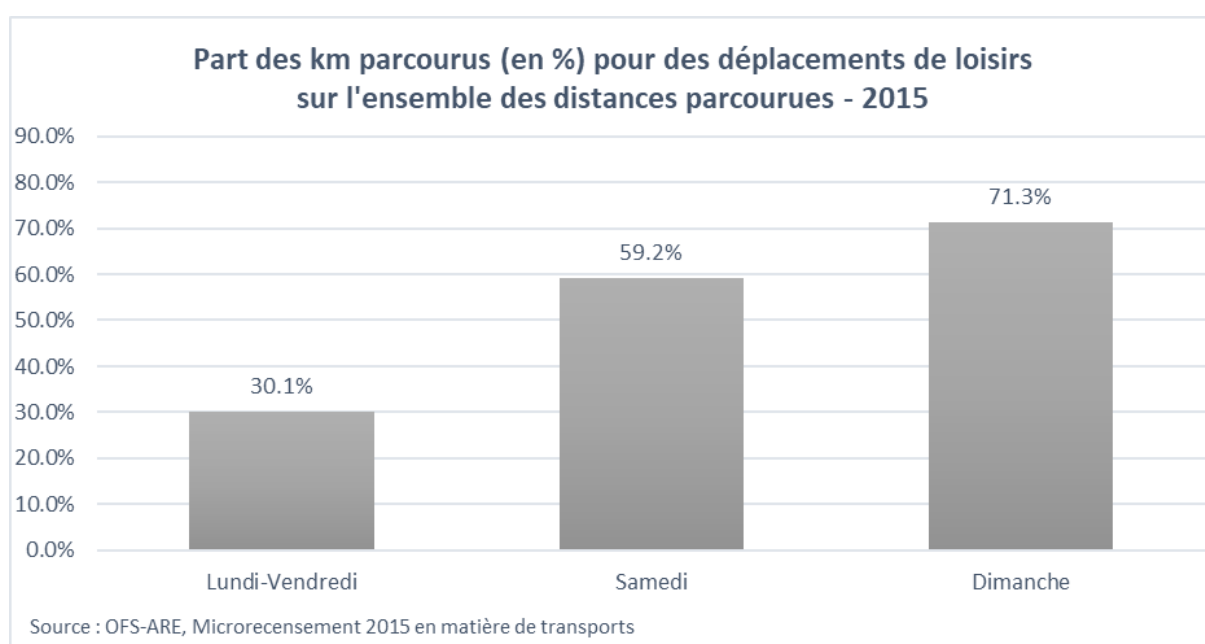


Figure 32: Part des km parcourus (en %) pour des déplacements de loisirs sur l'ensemble des distances parcourues – 2015

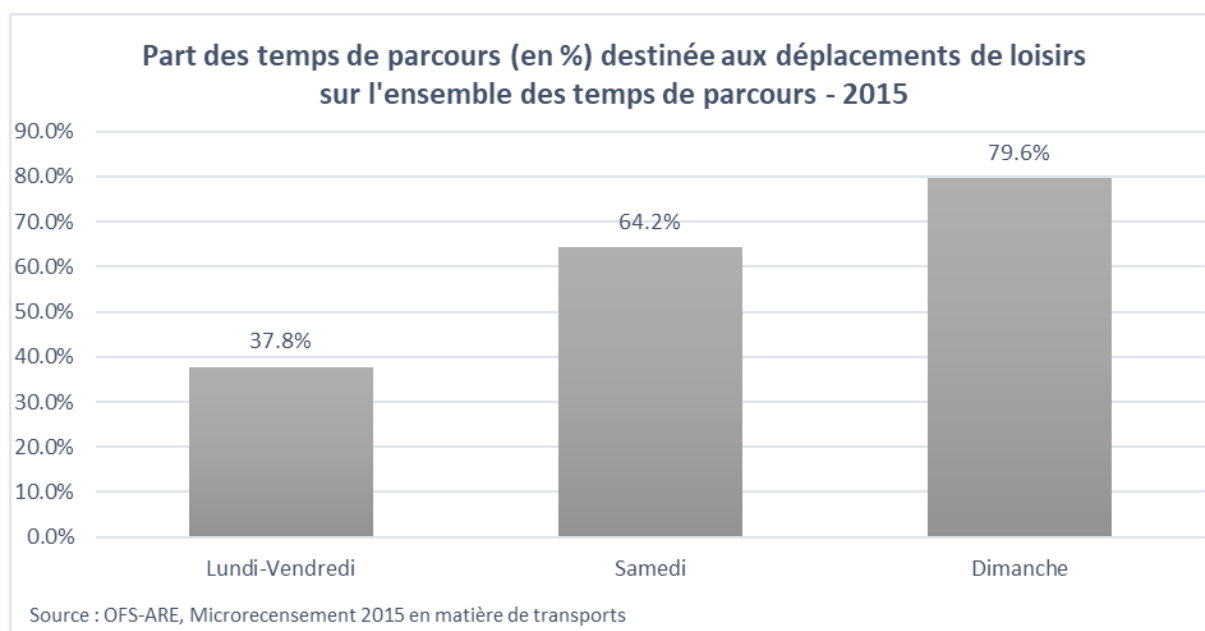


Figure 33: Part des temps de parcours (en %) destinées aux déplacements de loisirs sur l'ensemble des temps de parcours – 2015

En analysant les **déplacements en lien avec l'étranger**, on constate que plus de la moitié d'entre eux concernent les loisirs. Ces déplacements représentent également 22.7% de la distance et 42.4% de la durée journalières. Notons que ces chiffres se situent dans une fourchette basse et que la part relative des déplacements de loisirs est certainement plus élevée. En effet, il faut souligner qu'une part non négligeable de ces déplacements sont attribués au motif « retour au domicile » (7.5% des déplacements, 54.8% de la distance et 30.3% de la durée). En faisant abstraction de ce motif particulier, **les loisirs restent de loin le motif principal des déplacements en lien avec l'étranger**.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% de tous les déplacements	46.2%	59.1%	69.7%	53.5%
% de la distance journalière	15.1%	35.8%	33.5%	22.7%
% de la durée de déplacement	35.7%	51.0%	50.7%	42.4%

Tableau 10 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs de déplacement à l'étranger : indicateurs-clé – 2015

En détaillant ces données par jour de semaine, les jours ouvrables les loisirs représentent 46.2% des déplacements en lien avec l'étranger. Cette proportion atteint les 59.1% le samedi et les 69.7% le dimanche.

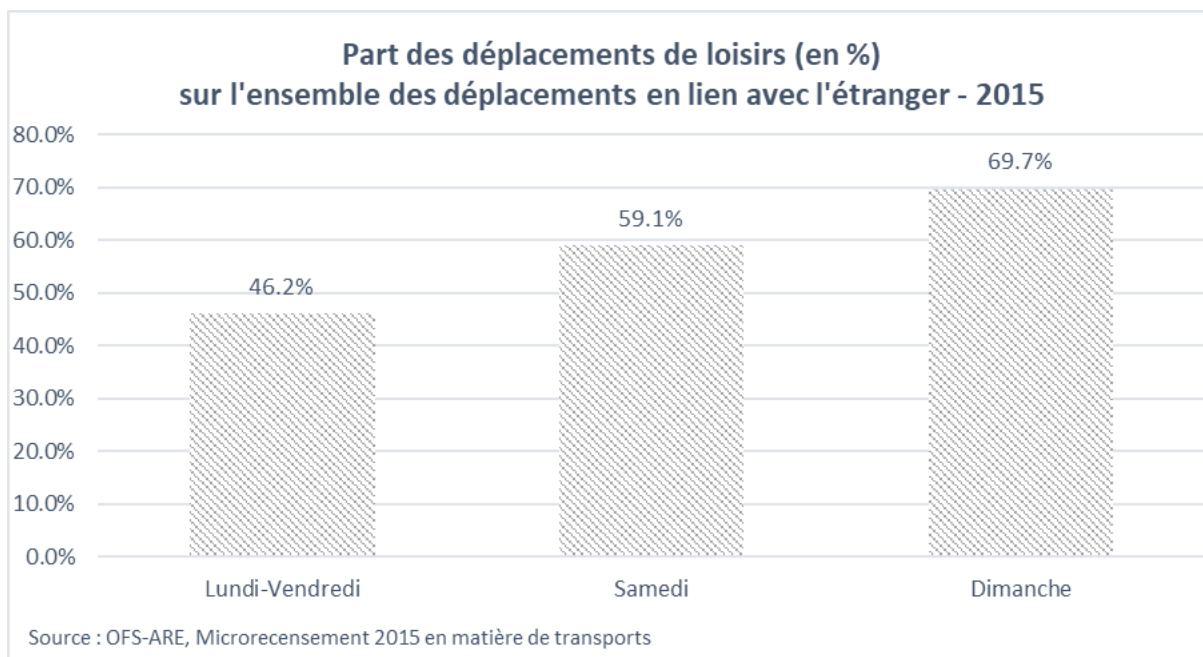


Figure 34: Part de déplacements de loisirs (en % du total) sur l'ensemble des déplacements en lien avec l'étranger - 2015

En termes de kilomètres parcourus, les loisirs à l'étranger représentent 15.1% des kilomètres les jours ouvrables, 35.8% le samedi et 33.5% le dimanche. A titre de comparaison, les retours au domicile constituent respectivement 59.3%, 50.8% et 43.3% des motifs.

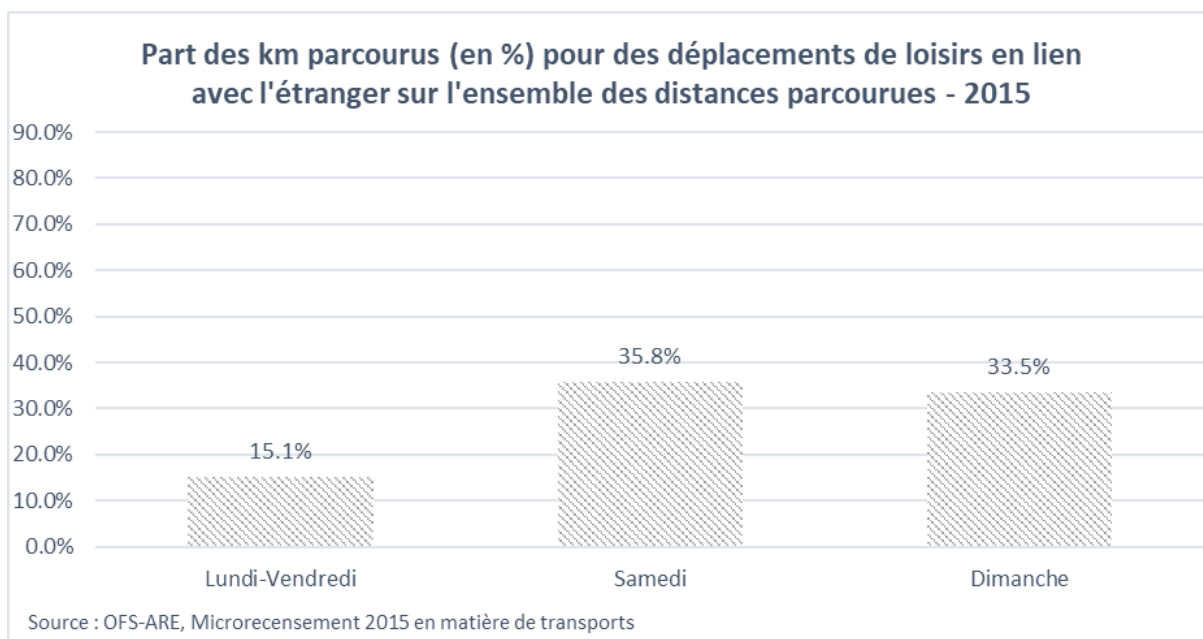


Figure 35: Part des km parcourus (en %) pour des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger sur l'ensemble des distances parcourues – 2015

Les déplacements de loisirs à l'étranger occupent 35.7% de l'ensemble des temps de parcours les jours ouvrables, 51% le samedi et 50.7% le dimanche.

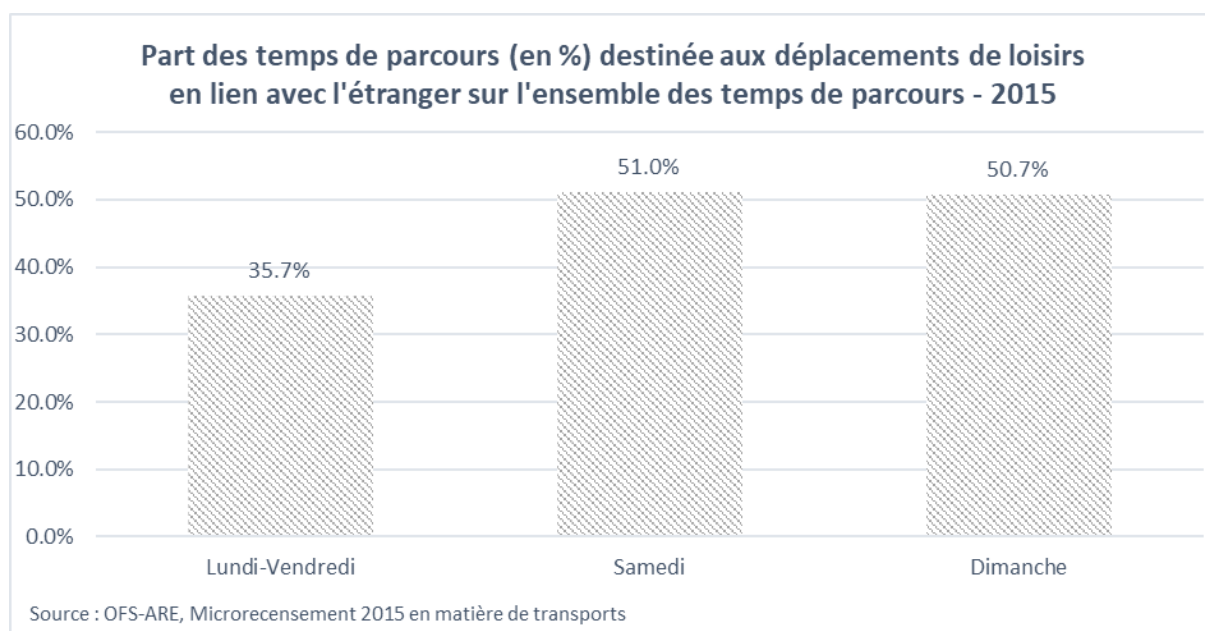


Figure 36: Part des temps de parcours (en %) destinées aux déplacements de loisirs en lien avec l'étranger sur l'ensemble des temps de parcours – 2015

2.4.2 Evolution 2005-2015

Le tableau ci-dessous présente les valeurs 2005-2010-2015 des parts relatives des déplacements de loisirs en Suisse par rapport aux autres motifs, en pourcentage des déplacements, des kilomètres parcourus et des temps de parcours.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% de tous les déplacements	41.0%	37.2%	38.0%	-3.0
% de la distance journalière	45.0%	40.2%	40.1%	-4.8
% de la durée de déplacement	51.5%	47.3%	47.5%	-4.0

Tableau 11 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs de déplacement : indicateurs-clé - 2005-2010-2015

Il est intéressant d'observer que la part relative des déplacements de loisirs a globalement tendance à se réduire entre 2005 et 2015, aussi bien en termes de pourcentages de déplacements (de 41% en 2005 à 38% en 2015), qu'en termes de distances parcourues (de 45% à 40.1%) et de temps de parcours (51.5% à 47.5%), la réduction la plus importante de cette part ayant eu lieu entre 2005 et 2010.

En termes de pourcentage de l'ensemble des déplacements, la tendance globale à la réduction de l'importance des loisirs comme motif de déplacement tend à être plus marquée en jours ouvrables (- 3.3 points de pourcentage entre 2005 et 2015) que les samedis et dimanches.

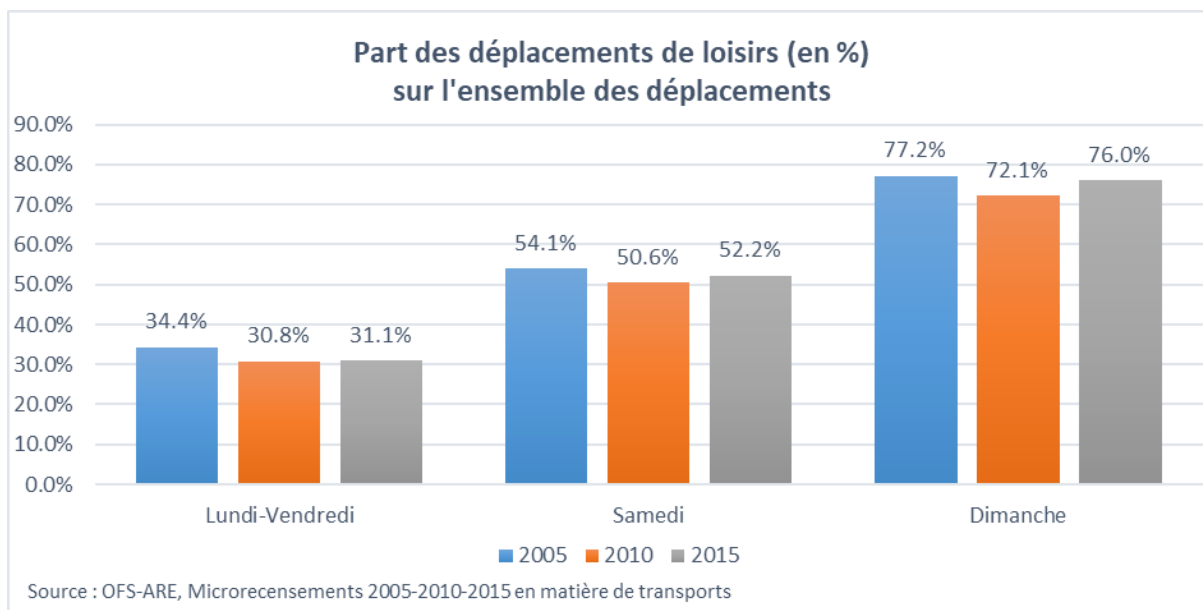


Figure 37 : Evolution de la part des déplacements de loisirs (en %) sur l'ensemble des déplacements - 2005-2010-2015

Même constat pour la part des distances parcourues pour le motif loisirs par rapport aux autres motifs, qui se réduit entre 2005 et 2015 de 4.7 points durant les jours ouvrables, contre 4.1 points les samedis et 4.4 points les dimanches. Le pourcentage des temps de parcours suit une tendance analogue.

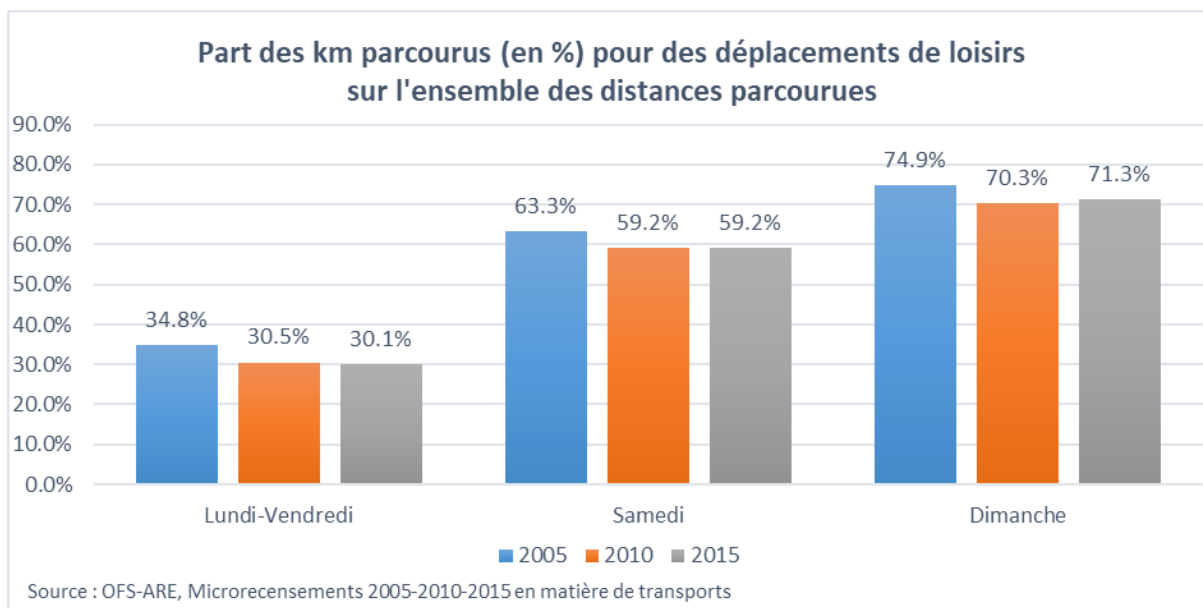


Figure 38 : Evolution de la part des km parcourus (en %) pour des déplacements de loisirs sur l'ensemble des distances parcourues - 2005-2010-2015

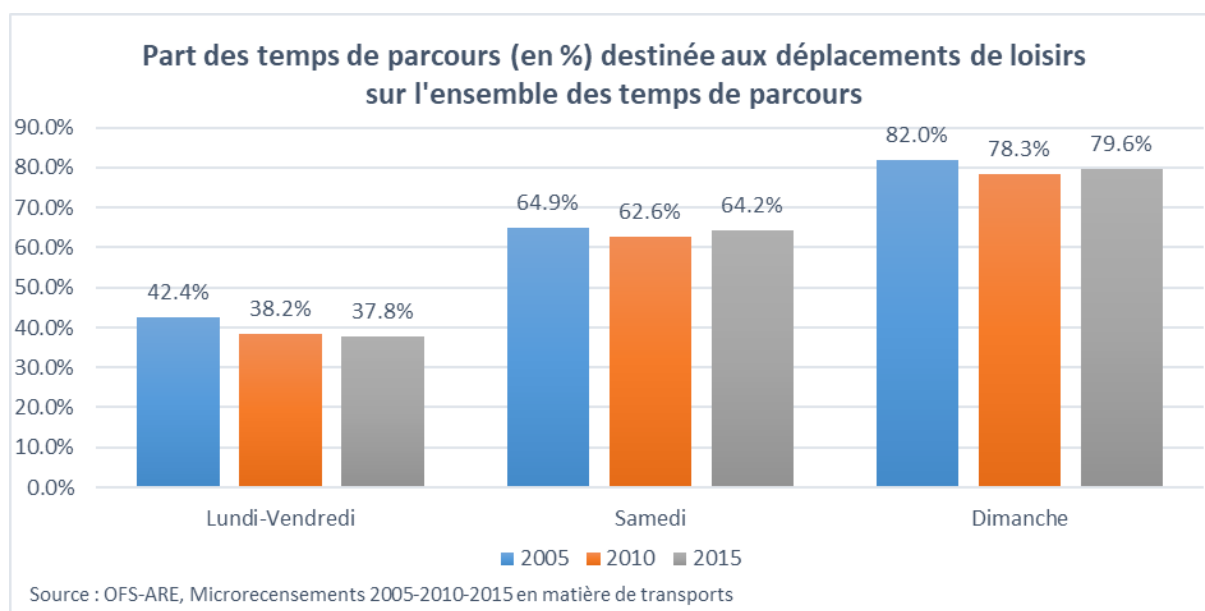


Figure 39 : Evolution de la part des temps de parcours (en%) destinée aux déplacements de loisirs sur l'ensemble des temps de parcours - 2005-2010-2015

La part relative des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger montre peu d'évolutions au cours des dix dernières années. Si cette part en pourcentage des déplacements a augmenté (+ 1 point de pourcentage) entre 2005 et 2015, celles en pourcentage de la distance et en pourcentage de la durée ont diminué dans la même période respectivement de 0.6 point de pourcentage et de 3.8 points de pourcentage.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% de tous les déplacements	52.5%	51.2%	53.5%	+1.0
% de la distance journalière	23.3%	23.4%	22.7%	-0.6
% de la durée de déplacement	46.2%	42.7%	42.4%	-3.8

Tableau 12 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs de déplacement à l'étranger : indicateurs-clé - 2005-2010-2015

Dans le détail, sur l'ensemble des déplacements en lien avec l'étranger, la part des déplacements de loisirs reste relativement stable les jours ouvrables (-1.2 point de pourcentage) mais augmente le week-end avec +1.8 points de pourcentage le samedi et +7.6 points de pourcentage le dimanche.

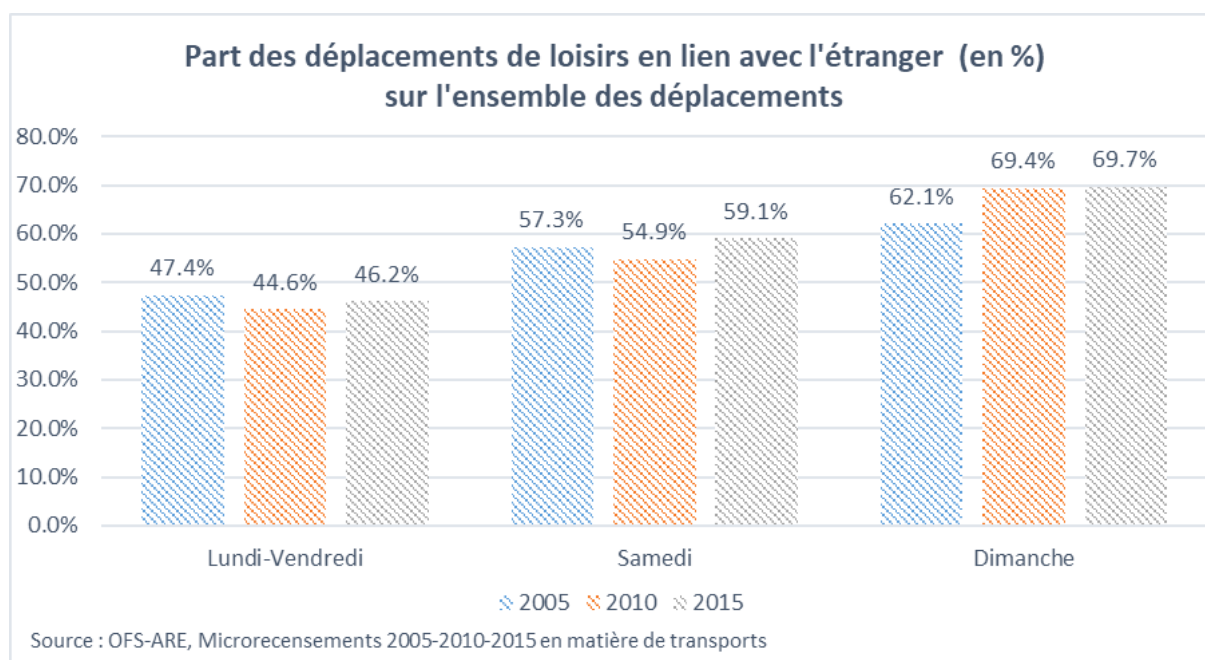


Figure 40 : Evolution de la part des déplacements de loisirs (en %) sur l'ensemble des déplacements en lien avec l'étranger - 2005-2010-2015

La part des kilomètres parcourus montre une tendance identique le week-end, avec une augmentation de la part relative (+13.4 points de pourcentage le samedi et +9.7 points de pourcentage le dimanche) et une diminution les jours ouvrables (avec -8.4 points de pourcentage).

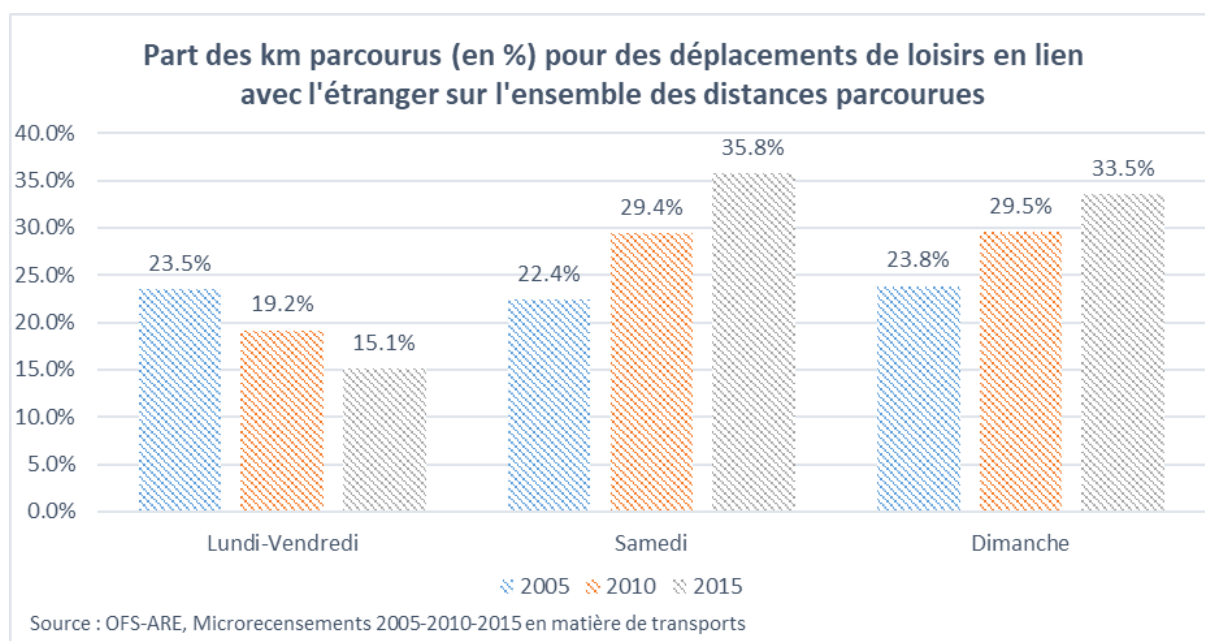


Figure 41 : Evolution de la part des km parcourus (en %) pour des déplacements de loisirs sur l'ensemble des distances parcourues en lien avec l'étranger - 2005-2010-2015

La part relative des temps de parcours a diminué les jours ouvrables au cours des dix dernières années (-8.4 points de pourcentage), mais augmente le week-end (+13.4 points le samedi et 10.3 points le dimanche).

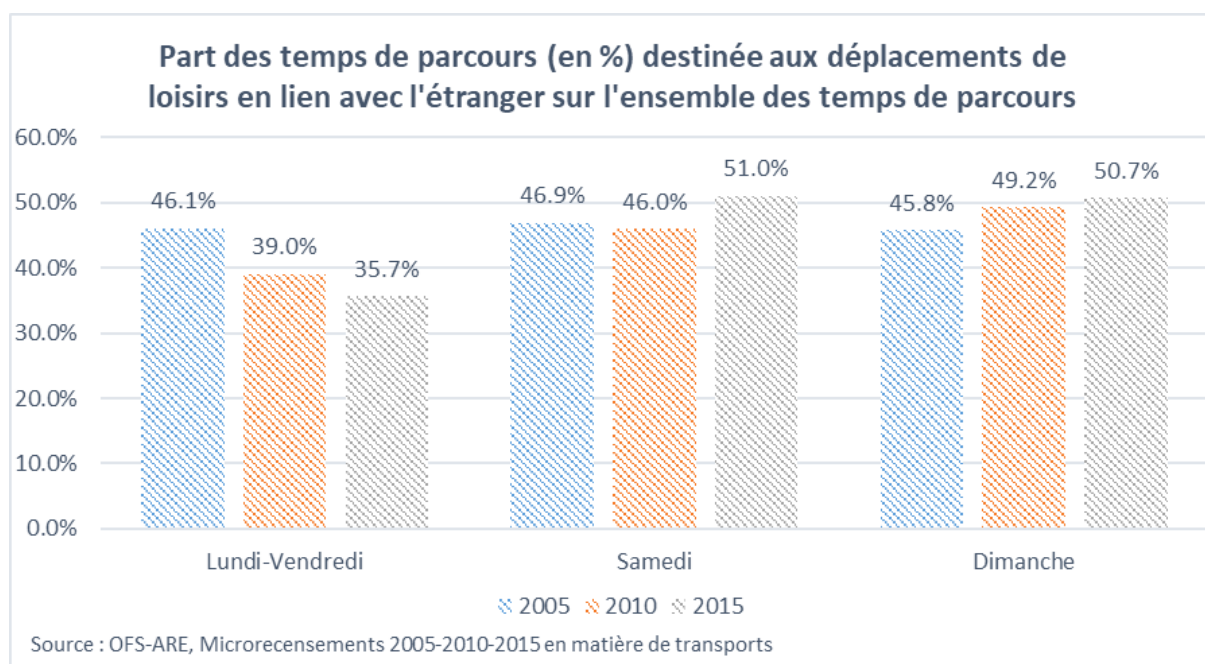


Figure 42 : Evolution de la part des temps de parcours (en%) destinée aux déplacements de loisirs sur l'ensemble des temps de parcours en lien avec l'étranger - 2005-2010-2015

L'évolution de la part de loisirs par rapport aux autres motifs de déplacement en Suisse montre que les loisirs ont tendance à perdre de l'importance au cours du temps dans la mobilité quotidienne des Suisses, aussi bien en termes effectifs de déplacements, de distance et de temps de parcours, alors que d'autres acquièrent comparativement une place plus d'importante (par exemple le travail, + 0.6 points de pourcentage en distance et + 1.6 points de pourcentage en durée de déplacement).

	Motif	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% de tous les déplacements	Travail	23.0%	22.5%	21.1%	-1.9
	Formation	8.4%	7.8%	7.4%	-1.0
	Achats	20.2%	22.1%	22.3%	+2.1
	Activité professionnelle, voyages de service	3.3%	3.0%	3.5%	+0.2
	Loisirs	41.0%	37.2%	38.0%	-3.0
	Services et accompagnement	2.0%	5.7%	6.1%	+4.1
	Autres motifs	2.1%	1.7%	1.6%	-0.4
	TOUS MOTIFS	100.0%	100.0%	100.0%	
% de la distance journalière	Travail	23.2%	24.3%	23.8%	+0.6
	Formation	3.9%	5.4%	5.0%	+1.1
	Achats	11.3%	12.8%	12.9%	+1.6
	Activité professionnelle, voyages de service	8.6%	6.8%	6.8%	-1.8
	Loisirs	45.0%	40.2%	40.1%	-4.8

	Services et accompagnement	1.3%	4.8%	5.0%	+3.6
	Autres motifs	6.7%	5.7%	6.3%	-0.3
	TOUS MOTIFS	100.0%	100.0%	100.0%	
% de la durée de déplacement	Travail	17.3%	18.5%	18.8%	+1.6
	Formation	5.4%	6.4%	5.9%	+0.5
	Achats	13.3%	14.5%	14.5%	+1.2
	Activité professionnelle, voyages de service	6.2%	4.9%	4.8%	-1.4
	Loisirs	51.5%	47.3%	47.5%	-4.0
	Services et accompagnement	1.0%	3.6%	3.9%	+2.9
	Autres motifs	5.4%	4.7%	4.6%	-0.8
	TOUS MOTIFS	100.0%	100.0%	100.0%	

Tableau 13 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs de déplacement : indicateurs-clé - 2005-2010-2015

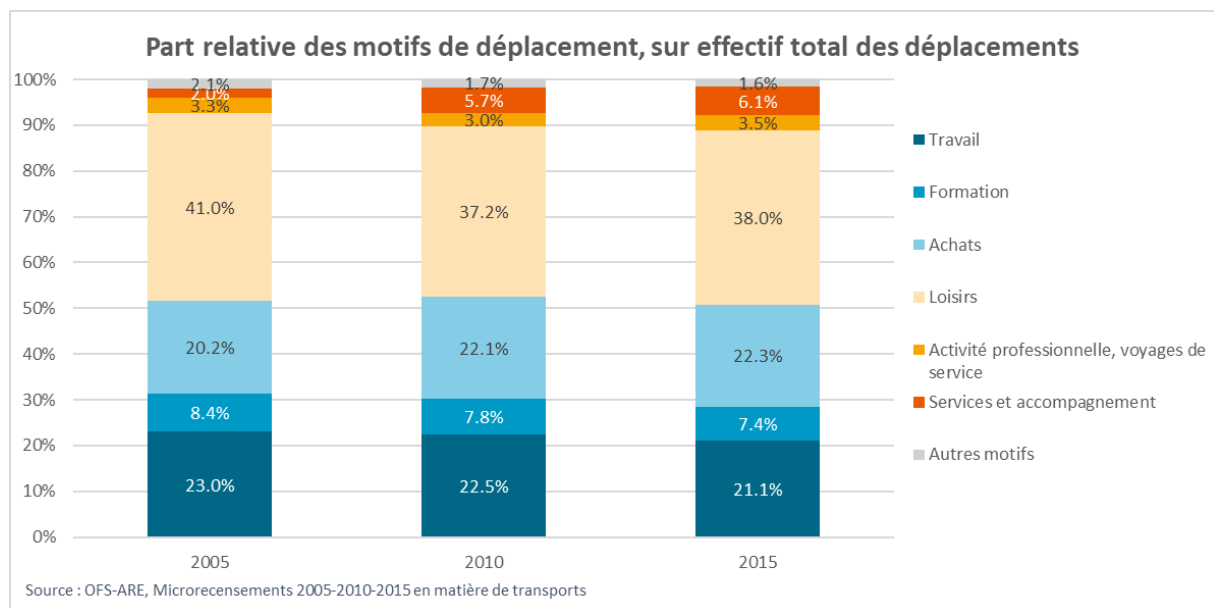


Figure 43 : Evolution des parts de déplacements (en %), selon le motif, sur l'ensemble des déplacements - 2005-2010-2015

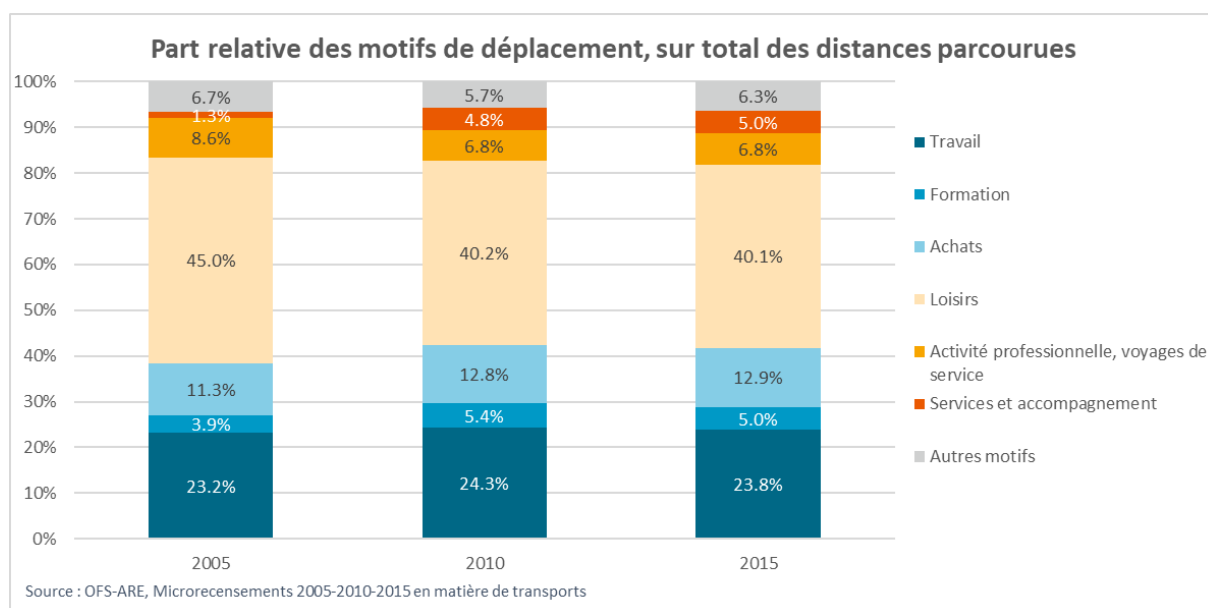


Figure 44 : Evolution de la part des km parcourus (en %), selon le motif, sur l'ensemble des distances parcourues - 2005-2010-2015

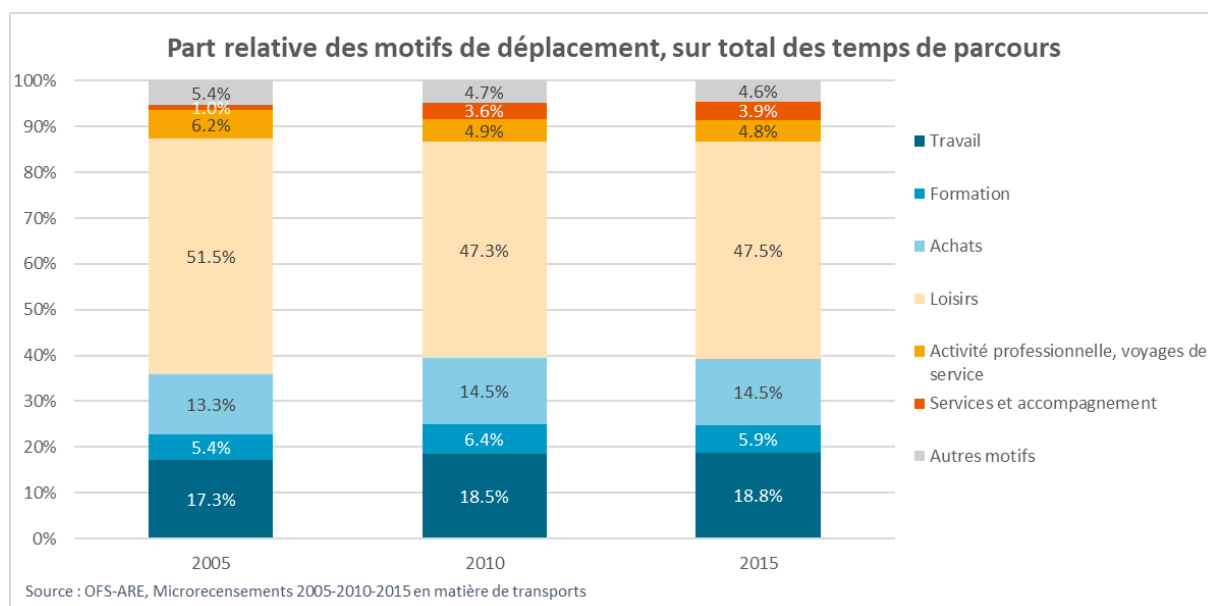


Figure 45 : Evolution de la part des temps de parcours (en %), selon le motif de déplacement, sur l'ensemble des temps de parcours - 2005-2010-2015

2.5 DÉPLACEMENTS SELON L'HEURE DE LA JOURNÉE

2.5.1 Etat 2015

Le graphique ci-dessous présente le pourcentage de la population totale en déplacement en Suisse pour un motif loisirs, par tranche horaire d'une heure sur un jour type en 2015.

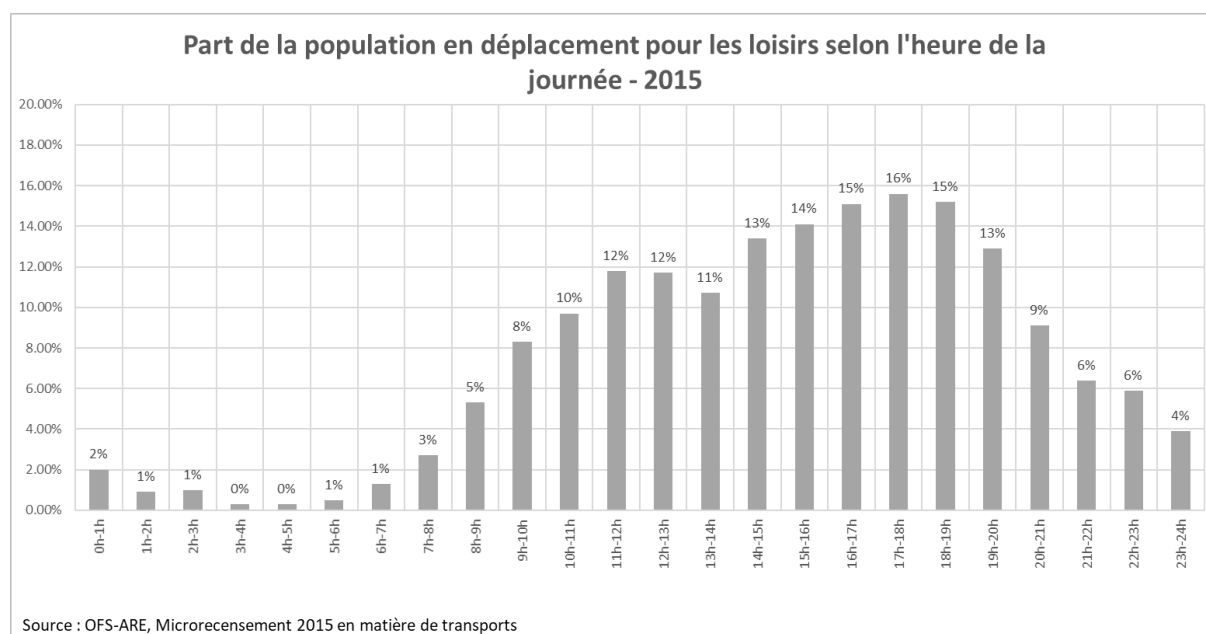


Figure 46 : Pourcentage de la population en déplacement pour le motif loisirs selon l'heure de la journée – 2015

Il montre que la tranche horaire entre 17h et 18h est celle qui concentre la plus grande partie de la population en mouvement, avec plus de 16%, pour un motif loisirs. A noter également que, sans surprise, la grande majorité des déplacements de loisirs se concentre entre le milieu de matinée (à partir de 9h, après l'heure de pointe du matin pour le motif travail, avec 8% de la population en mouvement pour les loisirs) et la fin de journée (environ 21h).

En analysant plus spécifiquement les déplacements de la population pour le motif loisirs en fonction des jours de semaine, deux pics sont visibles en jours ouvrables (du lundi au vendredi) : le premier vers midi (entre 12h et 13h), avec près de 10% de la population en déplacement et le second, plus important, en fin de journée (18h-19h) avec un peu moins de 15% de la population en déplacement. Le premier pic de mouvements s'explique vraisemblablement, en partie, par les repas de midi ; le second par les activités de loisirs de fin de journée, à la sortie du travail.

Les profils des samedis et dimanches montrent des courbes sensiblement identiques aux jours ouvrables, même si la part de population en mouvement pour le motif loisirs est globalement plus élevée.

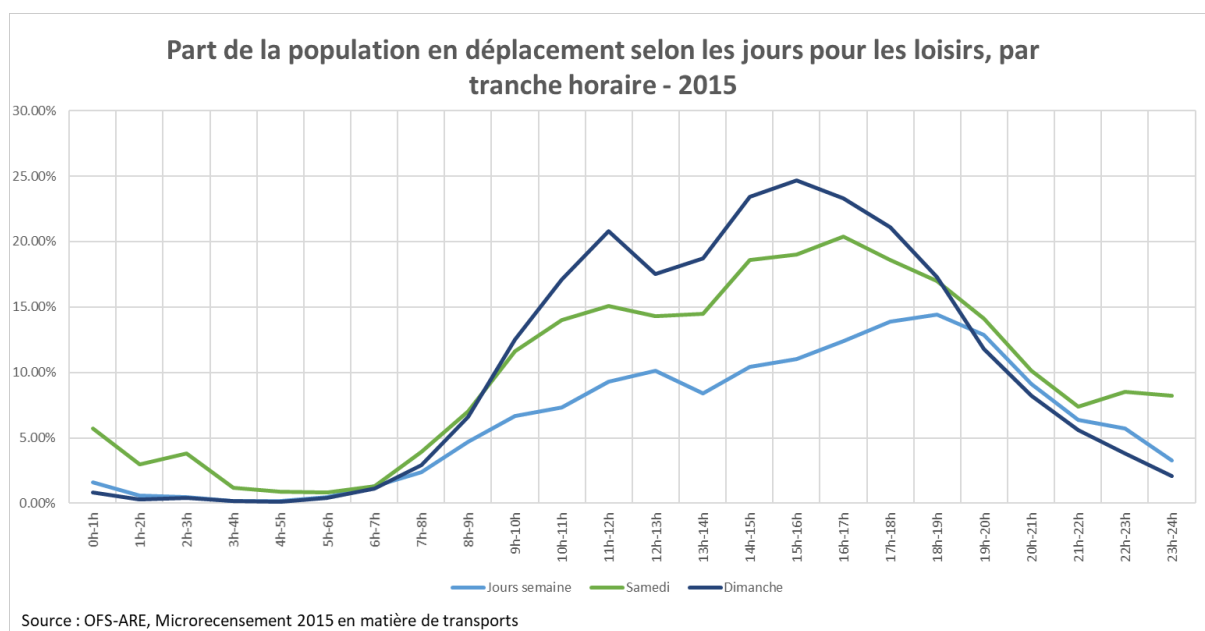


Figure 47 : Pourcentage de la population en déplacement selon les jours pour le motif loisir selon l'heure de la journée – 2015

L'analyse de la répartition globale des motifs de déplacements par tranche horaire, tous jours confondus, montre l'importance du motif loisirs sur l'ensemble de la journée, y compris à certaines heures de pointe. En effet, en dehors des heures du matin entre 4h et 9h, qui sont principalement dominées par les déplacements de travail, toutes les autres tranches horaires sont caractérisées par une prédominance des déplacements de loisirs, qui sont d'ailleurs largement majoritaires le soir et la nuit, entre 19h et 4h du matin.

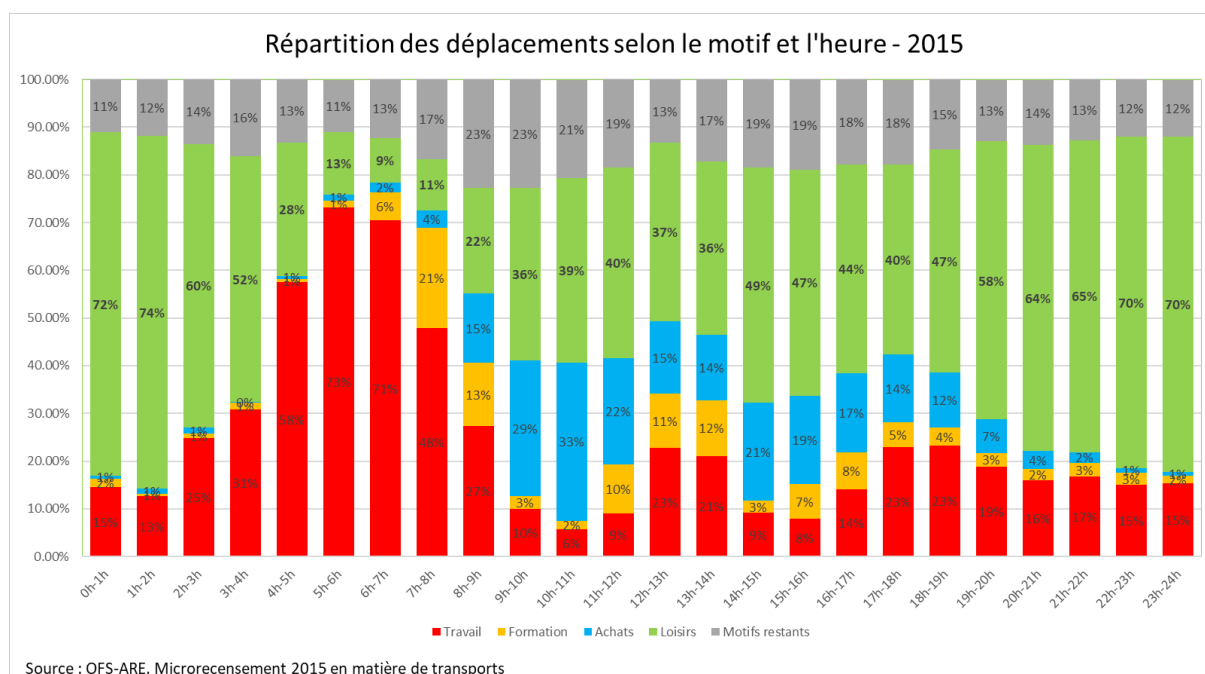
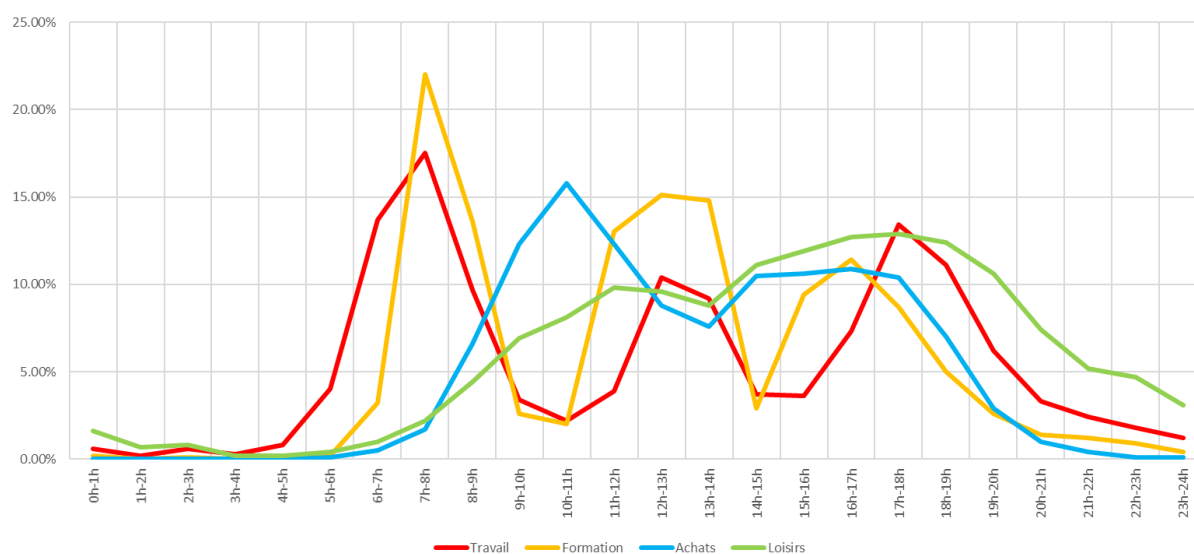


Figure 48 : Répartition des déplacements selon le motif et l'heure – 2015

Parts des déplacements en cours par motif et par tranche horaire - 2015

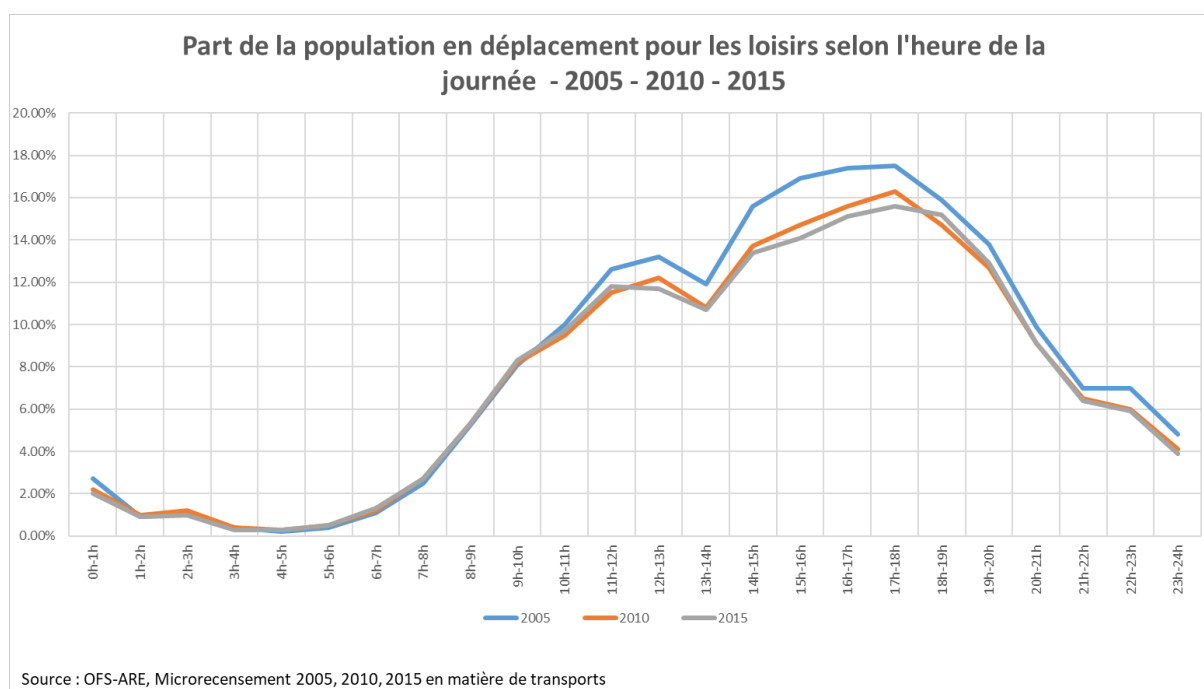


Source : OFS-ARE, Microrecensement 2015 en matière de transports

Figure 49 : Pourcentage des déplacements en cours par motif et par tranche horaire - 2015

2.5.2 Evolution 2005-2015

L'analyse de l'évolution en 2005, 2010 et 2015 de la population en déplacement montre que les heures où se concentrent les principaux déplacements de loisirs ne changent sensiblement pas au fil des ans. Il apparaît toutefois que la réduction globale des déplacements de loisirs entre 2005 et 2015 (voir chapitres précédents) se concentre principalement en journée, en particulier dans l'après-midi (14h-17h), plus que le soir et la nuit.



Source : OFS-ARE, Microrecensement 2005, 2010, 2015 en matière de transports

Figure 50 : Pourcentage de la population en déplacement pour le motif loisir selon l'heure de la journée – 2005

En détaillant l'évolution 2005-2015, selon les jours de semaine, il apparaît que les profils horaires ne varient pas de manière substantielle au cours du temps.

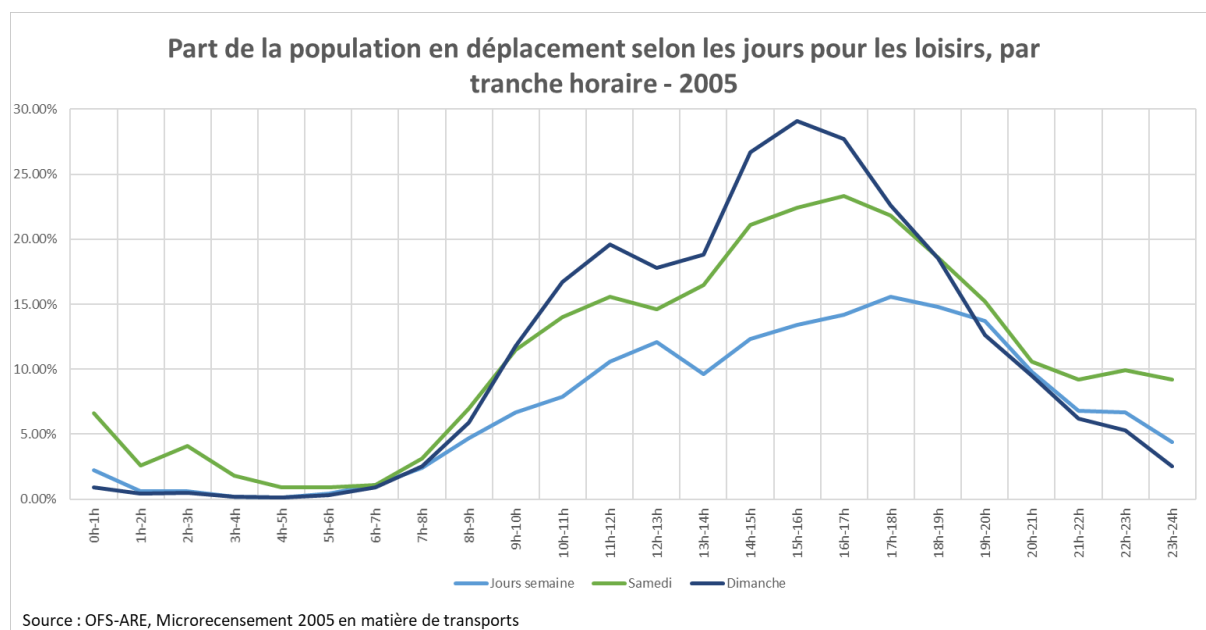


Figure 51 : Pourcentage de la population en déplacement selon les jours pour le motif loisir selon l'heure de la journée – 2005

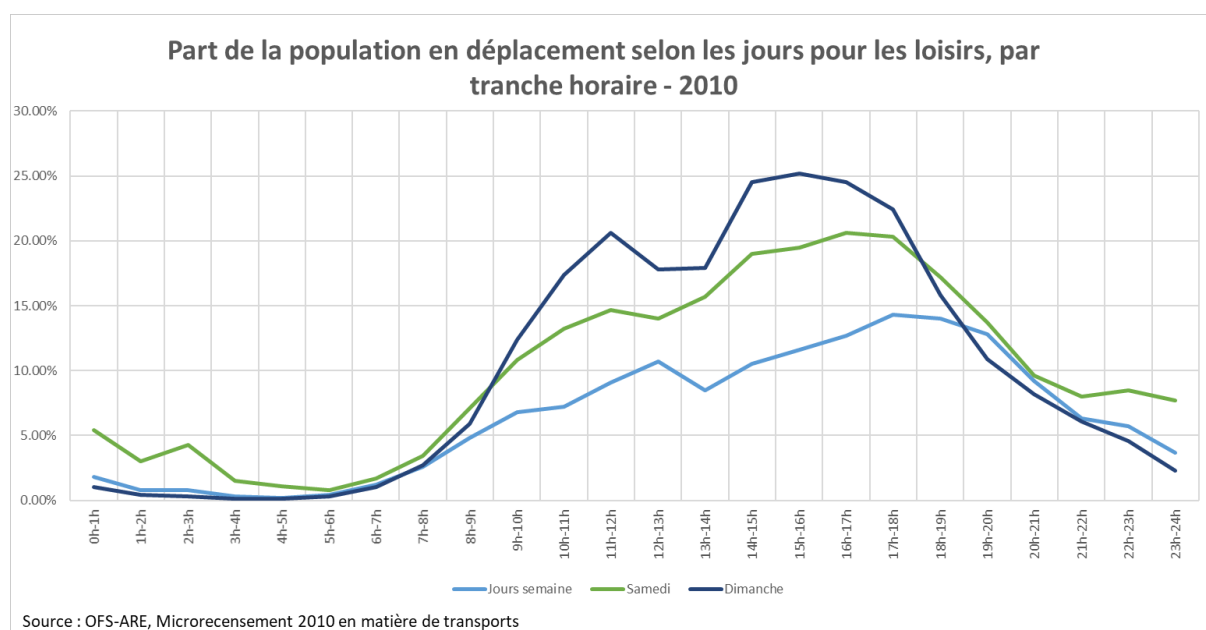


Figure 52 : Pourcentage de la population en déplacement selon les jours pour le motif loisir selon l'heure de la journée – 2010

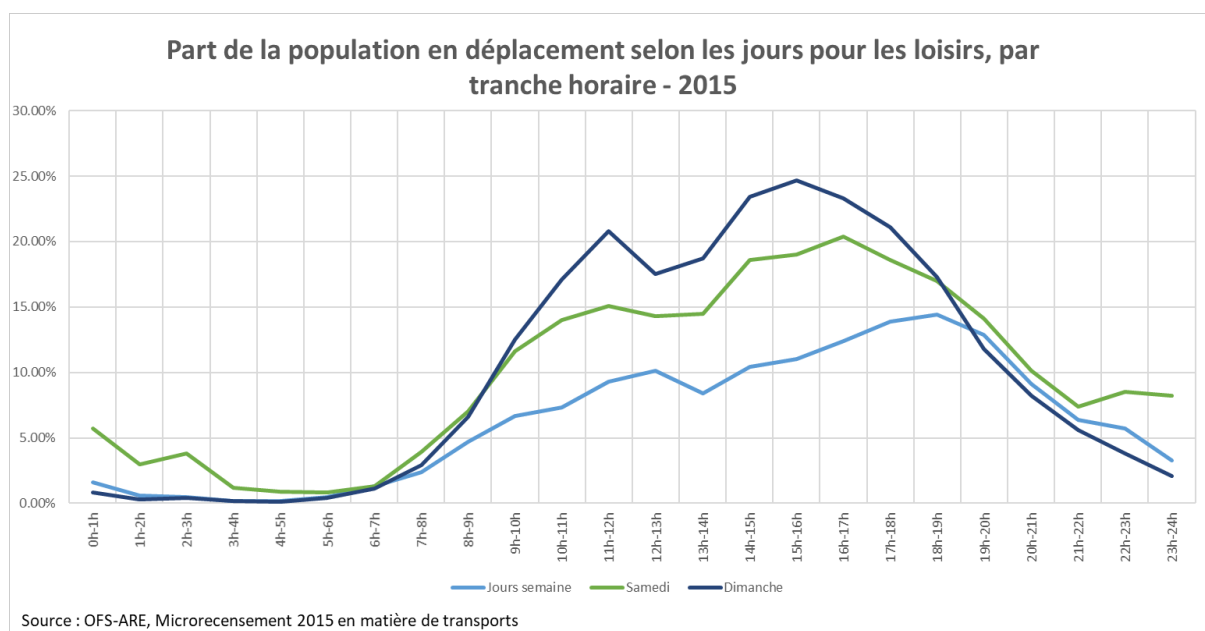


Figure 53 : Pourcentage de la population en déplacement selon les jours pour le motif loisir selon l'heure de la journée – 2015

2.6 DÉPLACEMENTS SELON LES MODES DE TRANSPORT

2.6.1 Etat 2015

Le tableau ci-dessous présente les parts modales en 2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs **en pourcentage du total des déplacements** effectués en Suisse et en fonction des jours de semaine.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des déplacements de loisirs en TIM	43.0%	51.0%	51.4%	46.0%
% des déplacements de loisirs en TP	11.2%	11.5%	8.3%	10.7%
% des déplacements de loisirs en MD	44.3%	35.5%	38.7%	41.7%
% des déplacements de loisirs en autres modes	1.5%	1.9%	1.6%	1.6%

Tableau 14 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des déplacements - état 2015

La répartition modale en pourcentage des déplacements montre que globalement les trajets pour le motif loisirs sont essentiellement effectués en transports individuels motorisés et en mobilité douce (46% de part modale pour les TIM, 41.7% pour les MD en 2015), alors que les transports publics sont beaucoup plus marginaux (10.7% de part modale).

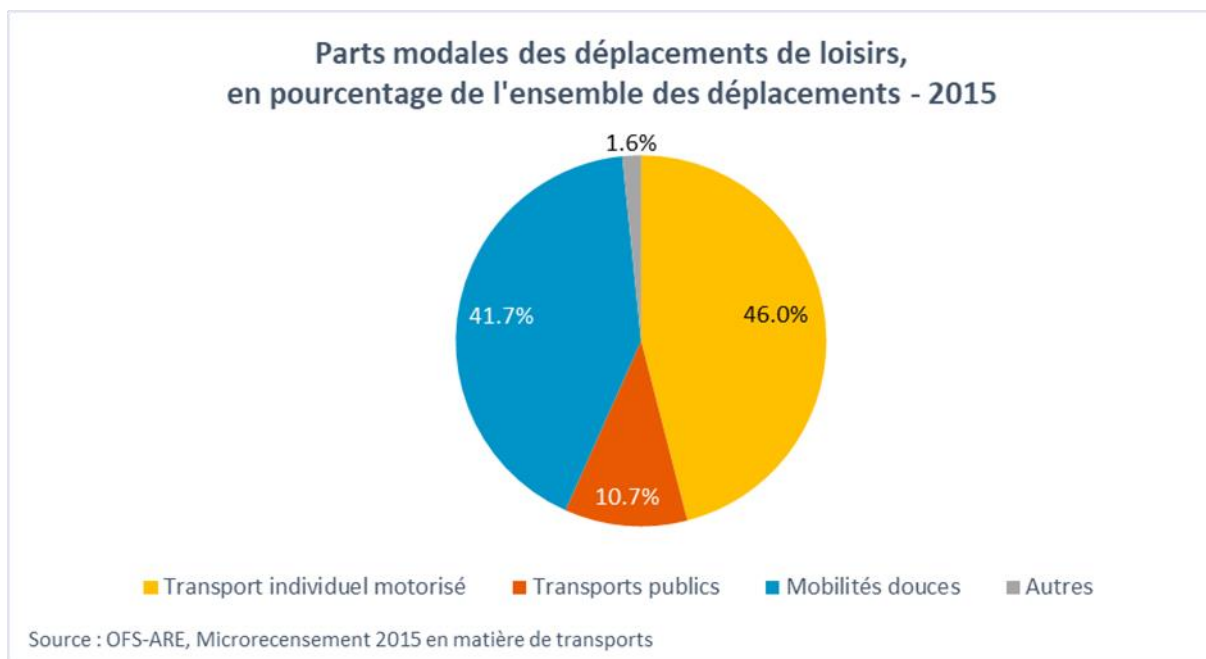


Figure 54 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories agrégées, en pourcentage de l'ensemble des déplacements, tous jours de semaine - 2015

Le détail des modes montre qu'une grande part des déplacements de loisirs est effectuée en voiture individuelle (44.7% du total), alors que plus d'un tiers des déplacements se fait à pieds (35.1%). Ces deux modes représentent à eux seuls près de 80% des déplacements de loisirs. Les autres sont plus confidentiels, même si la bicyclette (6.6%), le train (4.7%) et le bus (3.4%) constituent des parts non négligeables du total des déplacements de loisirs.

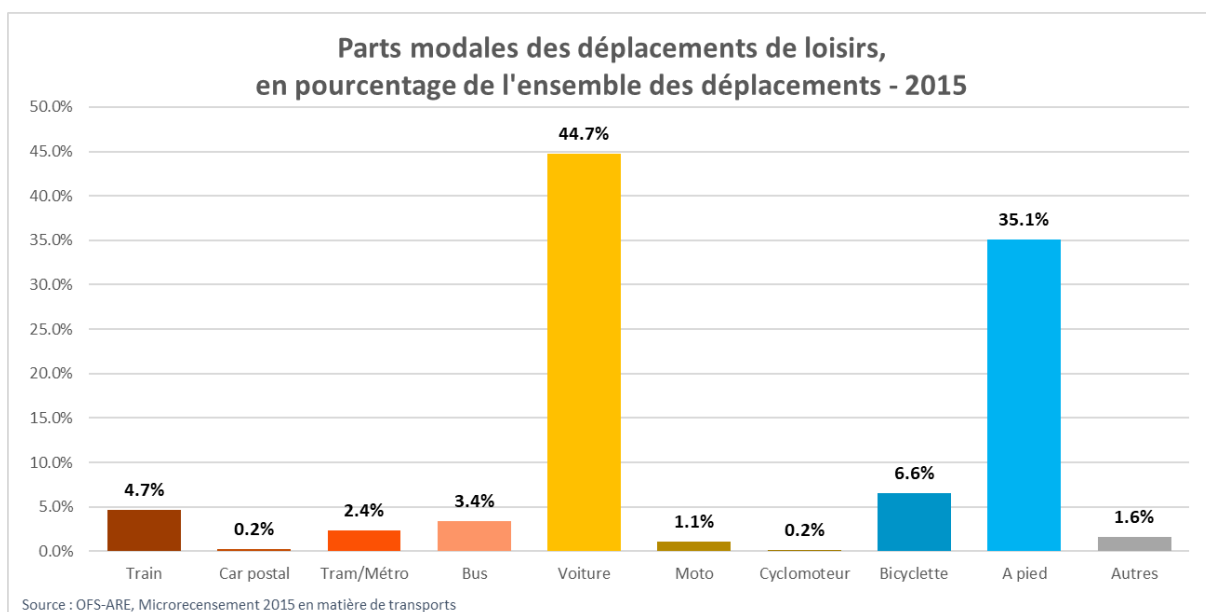


Figure 55 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories détaillées, en pourcentage de l'ensemble des déplacements, tous jours de semaine - 2015

En termes de parts modales par pourcentage du total des déplacements, il apparaît que les différences sont très marquées en fonction des jours de semaine : **si les mobilités douces sont majoritaires pour les déplacements de loisirs du lundi au vendredi (44.3% du total), les TIM priment le samedi (51%)**

et le dimanche (51.4%). Les TP sont quant-à-eux un peu moins utilisés le dimanche que les autres jours.

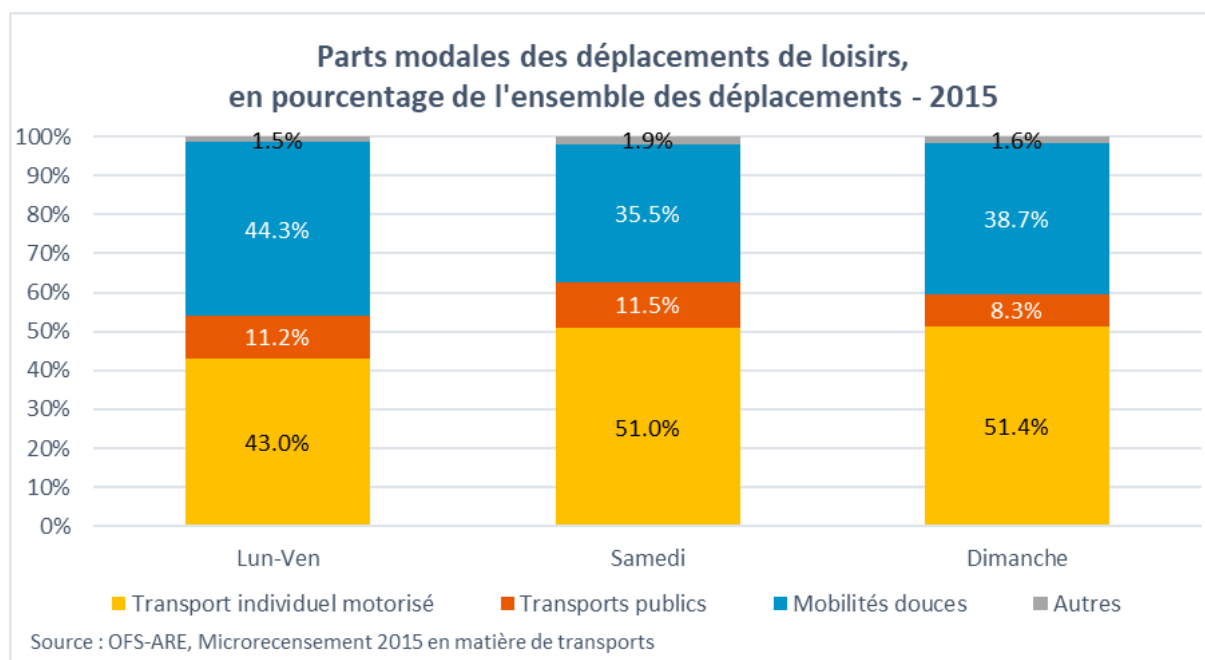


Figure 56 : Parts modales des déplacements loisirs selon les jours de la semaine, en pourcentage de l'ensemble des déplacements – 2015

En comparant les loisirs aux autres motifs, les déplacements de loisirs sont ceux qui comptent, en dehors de ceux pour la formation, la part modale moins élevée en transports individuels motorisés et la plus élevée en mobilité douce. La part des transports publics est moins élevée pour les loisirs que pour le travail, la formation et les activités professionnelles.

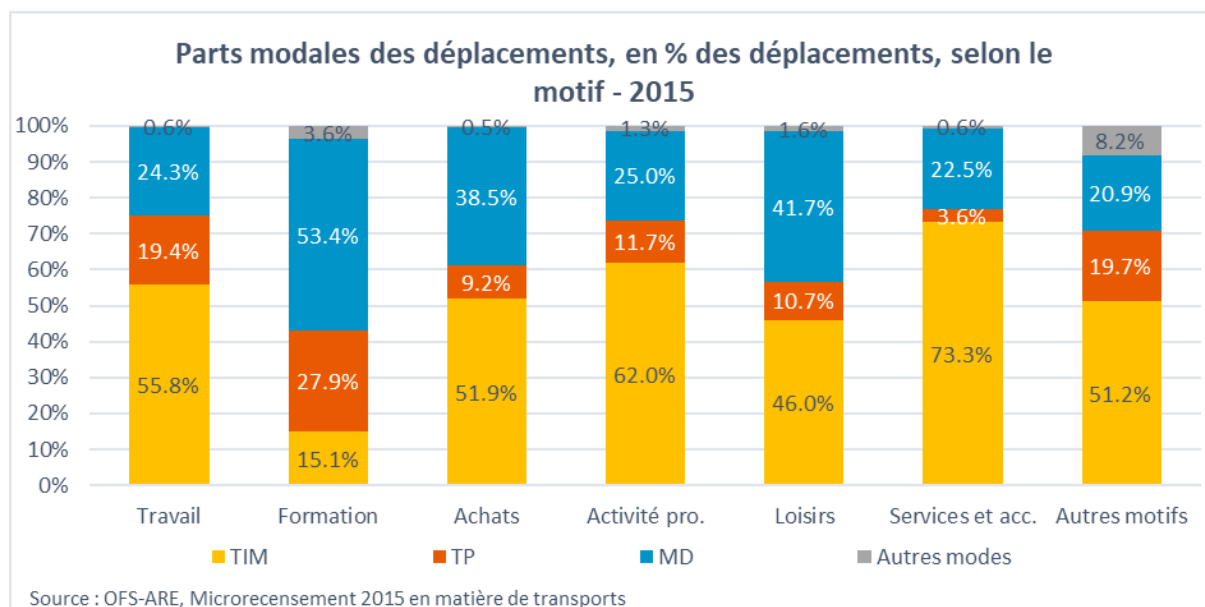


Figure 57 : Parts modales en pourcentage de l'ensemble des déplacements, selon le motif de déplacement – 2015

Le tableau ci-dessous présente les parts modales en 2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs **en pourcentage des distances parcourues** en Suisse et en fonction des jours de semaine.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des distances parcourues pour loisirs en TIM	61.0%	70.7%	70.9%	65.6%
% des distances parcourues pour loisirs en TP	26.3%	19.4%	18.4%	22.8%
% des distances parcourues pour loisirs en MD	9.7%	6.6%	7.9%	8.6%
% des distances parcourues pour loisirs en autres modes	3.0%	3.3%	2.7%	3.0%

Tableau 15 : Parts modales (catégories agrégées) des déplacements de loisirs en pourcentage des distances parcourues - 2015

En considérant les distances parcourues pour le motif loisirs, près des deux-tiers d'entre elles sont effectuées en TIM en 2015 (65.6% des kilomètres, tous jours de semaine confondus). Un peu moins d'un quart des kilomètres sont parcourus en TP (22.8%), alors que les mobilités douces représentent moins de 10% des distances totales (8.6%).

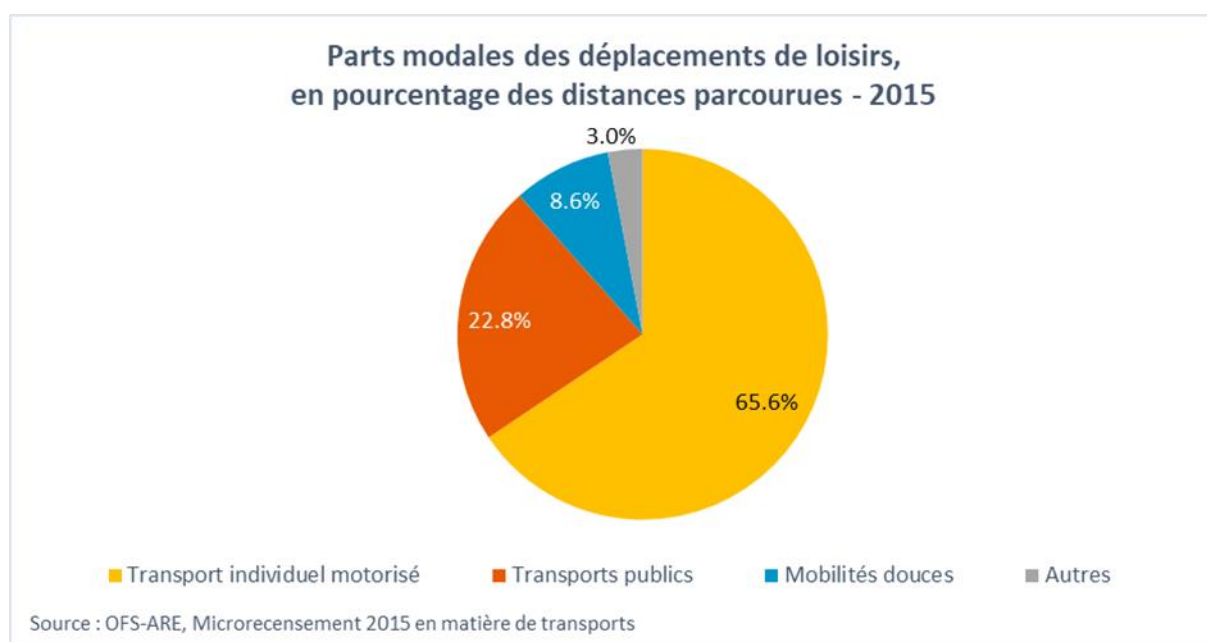


Figure 58 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues - 2015

En 2015 en Suisse, une personne parcourt donc en moyenne quotidiennement pour ses déplacements de loisirs un total de 14.8 km, dont environ 9.7 km sont effectués en TIM, 3.4 km en TP, 1.3 km en mobilités douces et 0.4 km en autres modes.

En s'intéressant au détail des modes, on observe que la très grande majorité des distances TIM sont parcourues en voiture individuelle (63.8% du total), alors que la très grande majorité des distances TP sont effectuées en train (19.3% du total). Les distances parcourues en mobilités douces sont réparties pour environ deux-tiers de marche à pied (5.6% du total) et un tiers de vélo (3%).

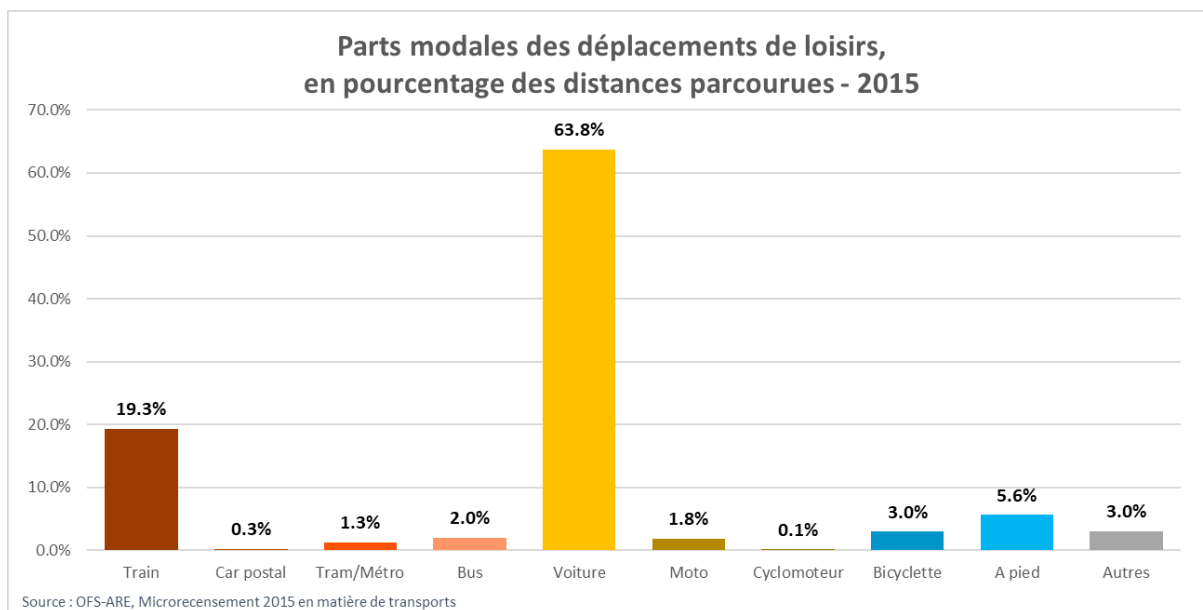


Figure 59 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories détaillées, en pourcentage des distances parcourues - 2015

En détaillant l'analyse en fonction des différents jours de semaine, les TIM restent largement majoritaires, jours ouvrables (61% des distances) comme les weekends (70.7% le samedi, 70.9% le dimanche). La part modale des TIM a d'ailleurs tendance à croître en fin de semaine. Les TP constituent la seconde catégorie de modes par distances parcourues, représentant entre un quart (26.3% du lundi au vendredi) et un cinquième (19.4% et 18.4% les samedis et dimanches) des km. Les mobilités douces représentent une part plus importante des distances parcourues pour loisirs en jours ouvrables (9.7%), la part étant plus faible le dimanche (7.9%) mais surtout le samedi (6.6%).

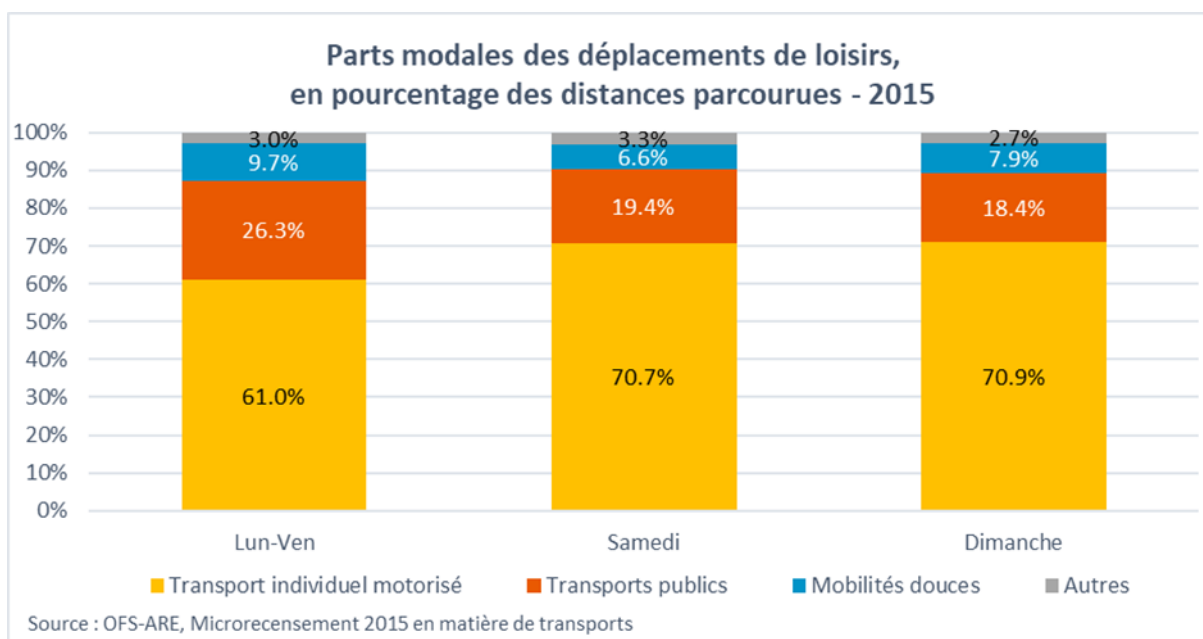


Figure 60 : Parts modales des déplacements loisirs selon les jours de la semaine, en pourcentage des distances parcourues – 2015

En comparant les loisirs aux autres motifs, on constate que la part des kilomètres effectués en transports individuels motorisés est moins importante pour les déplacements consacrés au travail et à la formation que pour les loisirs, alors qu'elle est plus importante pour les achats et les activités professionnelles. La part des kilomètres effectués en transports publics reste plus élevée pour les loisirs que pour les achats ou les activités professionnelles.

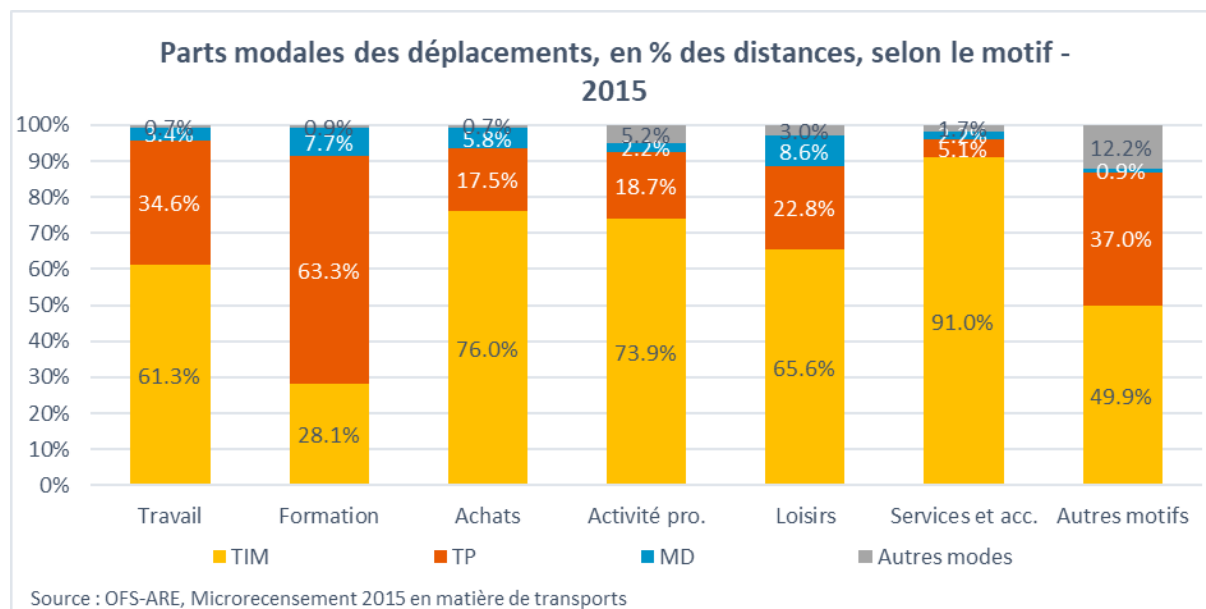


Figure 61 : Parts modales en pourcentage des distances parcourues, selon le motif de déplacement – 2015

Le tableau ci-dessous présente les parts modales en 2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger **en pourcentage du total des déplacements** et en fonction des jours de semaine.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des déplacements de loisirs en TIM	59.1%	61.2%	67.1%	61.5%
% des déplacements de loisirs en TP	11.4%	9.0%	6.0%	9.5%
% des déplacements de loisirs en MD	24.7%	23.5%	20.1%	23.3%
% des déplacements de loisirs en Avion	1.6%	2.2%	1.6%	1.8%
% des déplacements de loisirs en autres modes	3.2%	4.1%	5.2%	3.9%

Tableau 16 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des déplacements effectués à l'étranger - état 2015

Lorsque les personnes qui résident en Suisse se rendent, rentrent ou se déplacent à l'étranger pour les loisirs, ils privilégient très largement les transports individuels motorisés. En effet, 61.5% des déplacements en lien avec l'étranger sont effectués avec ce type de modes. Les mobilités douces représentent quant-à-elles 23.3% des déplacements et les transports publics 9.5%.

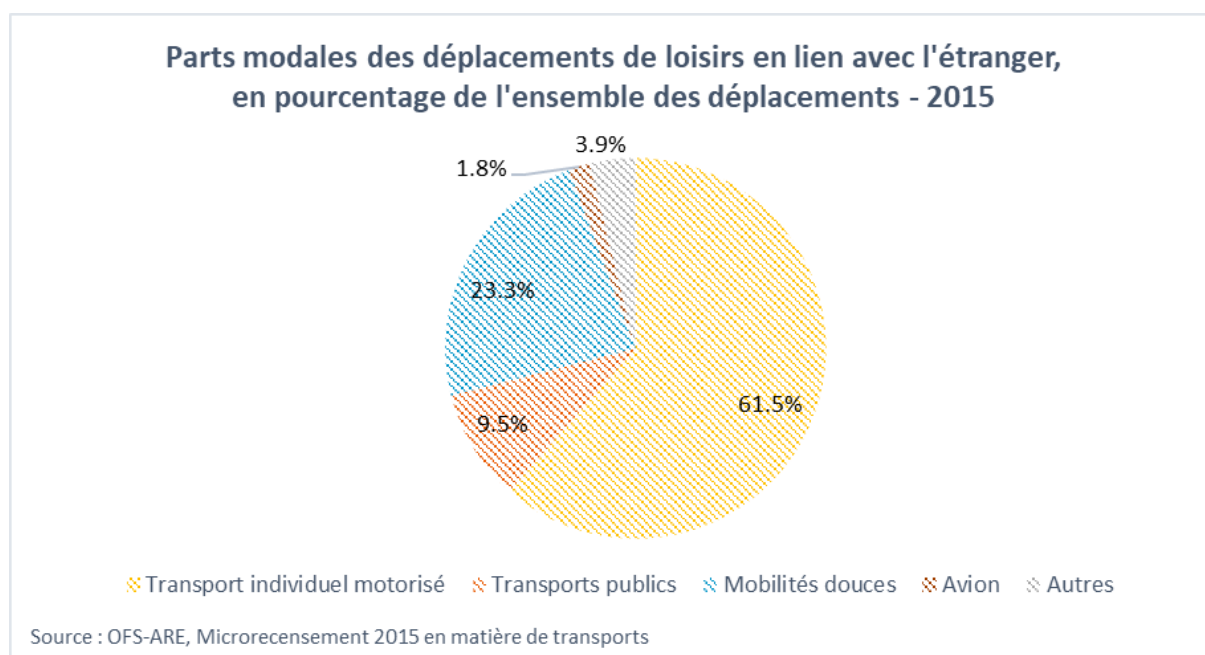


Figure 62 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories agrégées, en pourcentage de l'ensemble des déplacements en lien avec l'étranger, tous jours de semaine – 2015

Les parts modales diffèrent selon les jours de la semaine. En effet, la part des transports individuels motorisés est plus importante le week-end (61.2% le samedi et 67.1% le dimanche) qu'en semaine (59.1%). L'utilisation des transports individuels motorisés le week-end se fait principalement au détriment des transports publics et de la mobilité douce.

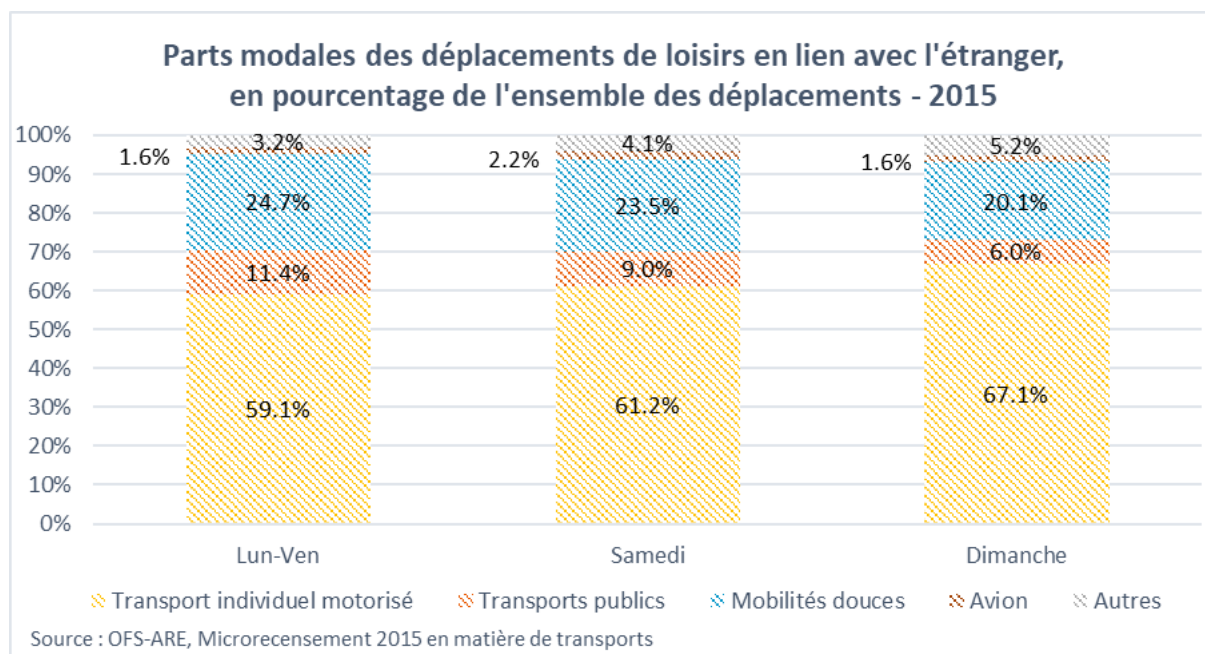


Figure 63 : Parts modales des déplacements loisirs selon les jours de la semaine, en pourcentage de l'ensemble des déplacements en lien avec l'étranger – 2015

Le tableau ci-dessous présente les parts modales en 2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger **en pourcentage du total des distances parcourues** et en fonction des jours de semaine.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des distances parcourues pour loisirs en TIM	46.7%	33.7%	50.6%	43.2%
% des distances parcourues pour loisirs en TP	12.4%	6.6%	10.7%	10.0%
% des distances parcourues pour loisirs en MD	0.9%	0.5%	0.7%	0.7%
% des distances parcourues pour loisirs en Avion	36.2%	56.3%	35.7%	42.9%
% des distances parcourues pour loisirs en autres modes	3.8%	2.9%	2.3%	3.1%

Tableau 17 : Parts modales (catégories agrégées) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger en pourcentage des distances - 2015

Les transports individuels motorisés représentent 43.2% de la distance parcourue et les transports publics 10%. Il est intéressant de souligner que la part modale de l'avion dans la mobilité quotidienne est particulière, puisqu'elle représente à peine 2% des déplacements de loisirs en relation avec l'étranger, mais 42.9% des distances.

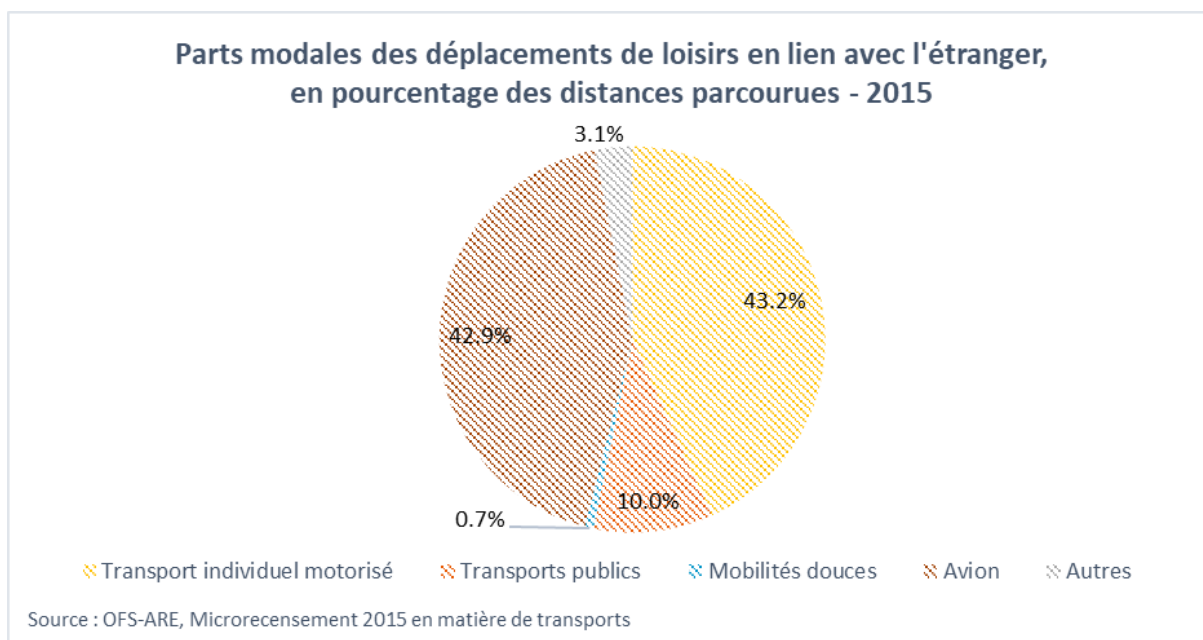


Figure 64 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues à l'étranger – 2015

La part modale de l'avion en pourcentage des distances parcourues est particulièrement élevée le samedi avec 56.3% de la distance totale parcourue, contre 36.2% les jours ouvrables et 35.7% le dimanche. Cette part significative de l'avion le samedi se fait principalement au détriment des transports individuels motorisés et des transports publics.

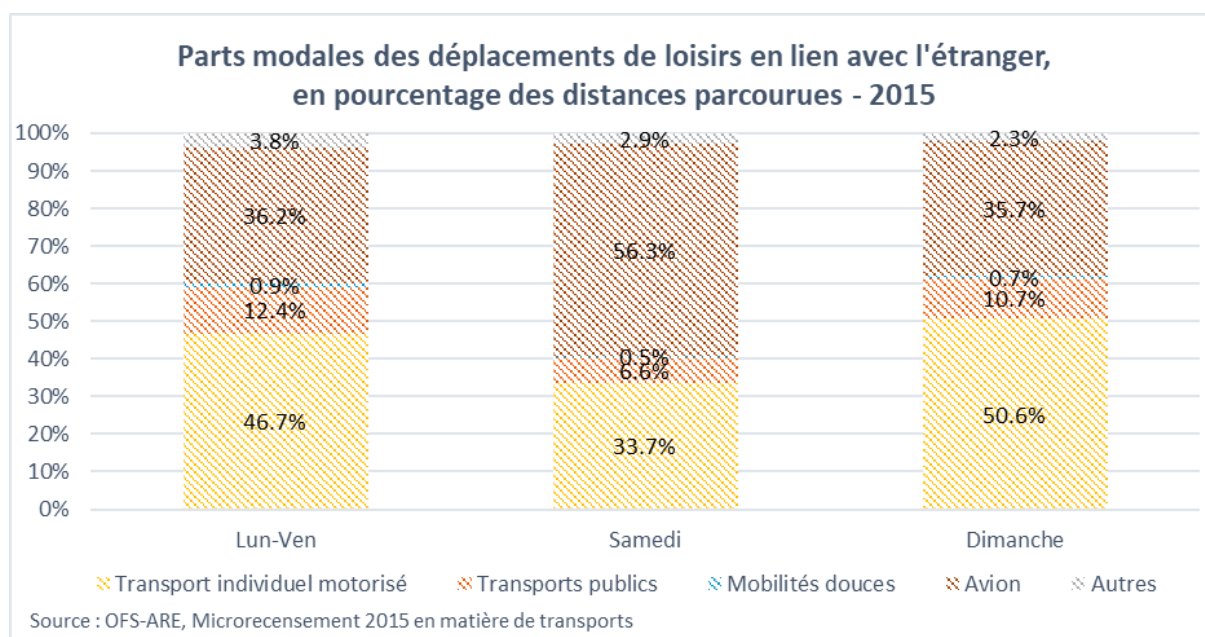


Figure 65 : Parts modales des déplacements loisirs selon les jours de la semaine, en pourcentage des distances parcourues à l'étranger - 2015

2.6.2 Evolution 2005-2015

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des parts modales 2005-2010-2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs **en pourcentage du total des déplacements** effectués en Suisse, tous jours de semaine confondus.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% des déplacements de loisirs en TIM	50.2%	45.8%	46.0%	-4.2
% des déplacements de loisirs en TP	8.9%	10.0%	10.7%	+1.8
% des déplacements de loisirs en MD	39.5%	42.6%	41.7%	+2.2
% des déplacements de loisirs en autres modes	1.4%	1.6%	1.6%	+0.2

Tableau 18 : Parts modales (catégories agrégées) des déplacements de loisirs en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015

L'analyse de l'évolution des parts modales, en termes de pourcentages de déplacements, montre que la part des TIM tend à se réduire entre 2005 et 2015 (de 50.2% à 46%, -4.2 points pourcentage en 10 ans), au profit aussi bien des transports publics (+ 1.8 points entre 2005 et 2015) que de la mobilité douce (+2.2 points). La réduction des TIM est d'ailleurs plus importante en jours ouvrables et le samedi que le dimanche.

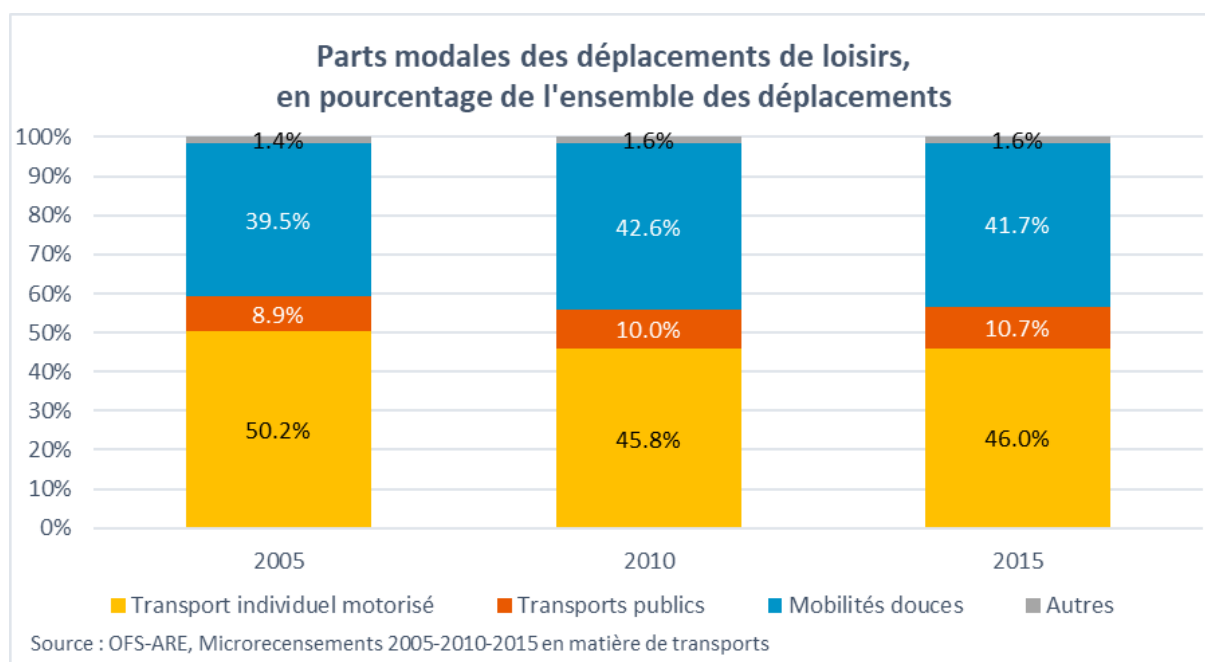


Figure 66 : Parts modales des déplacements loisirs, en pourcentage de l'ensemble des déplacements - 2005-2010-2015

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des parts modales 2005-2010-2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs **en pourcentage des distances parcourues** en Suisse, tous jours de semaine confondus.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% des distances parcourues pour loisirs en TIM	70.8%	65.7%	65.6%	-5.1
% des distances parcourues pour loisirs en TP	17.9%	22.3%	22.8%	+5.0
% des distances parcourues pour loisirs en MD	8.0%	8.3%	8.6%	+0.6
% des distances parcourues pour loisirs en autres modes	3.4%	3.7%	3.0%	-0.4

Tableau 19 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015

La part des TIM en termes de distances, pour les déplacements de loisirs, tend également à se réduire au cours du temps (de 70.8% à 65.5%, soit -5.3 points pourcentage en 10 ans), au profit essentiellement des transports publics (de 17.9% des distances en 2005 à 22.8% en 2015). Les distances parcourues pour le motif loisirs en mobilités douces augmentent de peu (+ 0.6 points pourcentage entre 2005 et 2015).

La part modale des TP a tendance à augmenter d'ailleurs tous les jours de la semaine, mais surtout les jours ouvrables (+ 6.2 points en 10 ans) et moins les samedis et dimanches. En revanche, la part des distances parcourues en mobilités douces augmente surtout le samedi, mais n'évolue pratiquement pas le dimanche sur la même période.

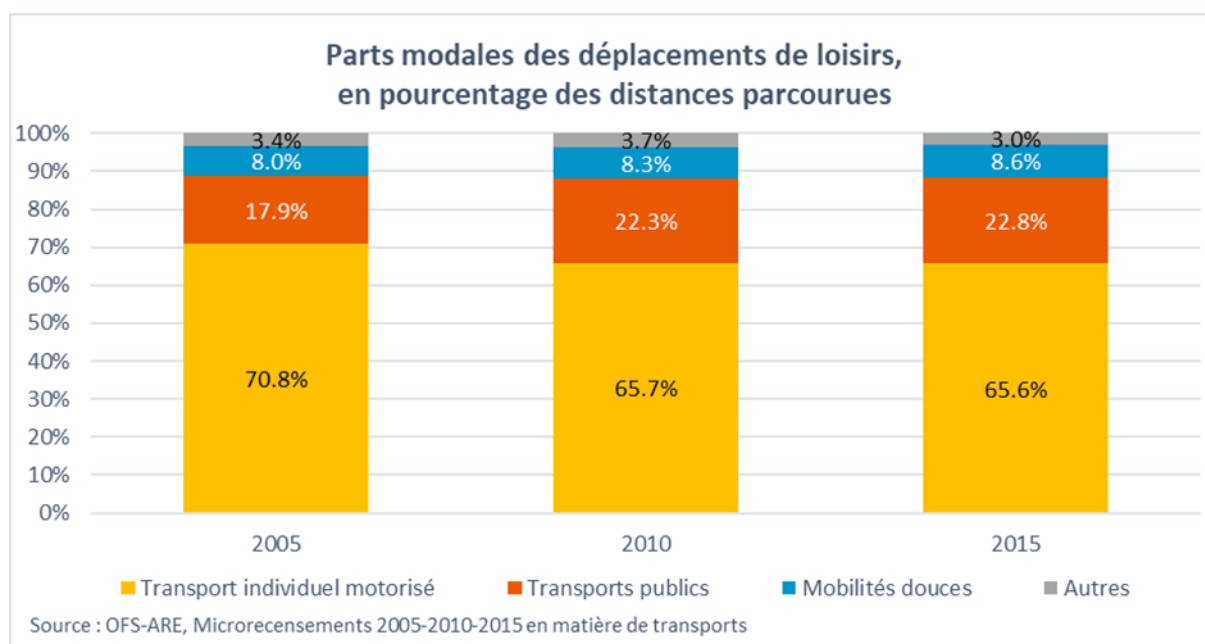


Figure 67 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des parts modales 2005-2010-2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger **en pourcentage du total des déplacements**, tous jours de semaine confondus.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% des déplacements de loisirs en TIM	69.0%	64.9%	61.5%	-7.5
% des déplacements de loisirs en TP	5.0%	7.6%	9.5%	+4.4
% des déplacements de loisirs en MD	16.3%	20.9%	23.3%	+7.0
% des déplacements de loisirs en Avion	2.7%	1.7%	1.8%	-0.9
% des déplacements de loisirs en autres modes	7.0%	5.0%	3.9%	-3.1

Tableau 20 : Parts modales (catégories agrégées) des déplacements de loisirs en pourcentage des déplacements à l'étranger - 2005-2010-2015

Comme pour les déplacements de loisirs réalisés en Suisse, la part modale des transports individuels motorisés est passée de 69% en 2005 à 61.5% en 2015, alors que, sur la même période, celles des modes doux et des transports publics ont augmenté (respectivement +7 points et +4.4 points).

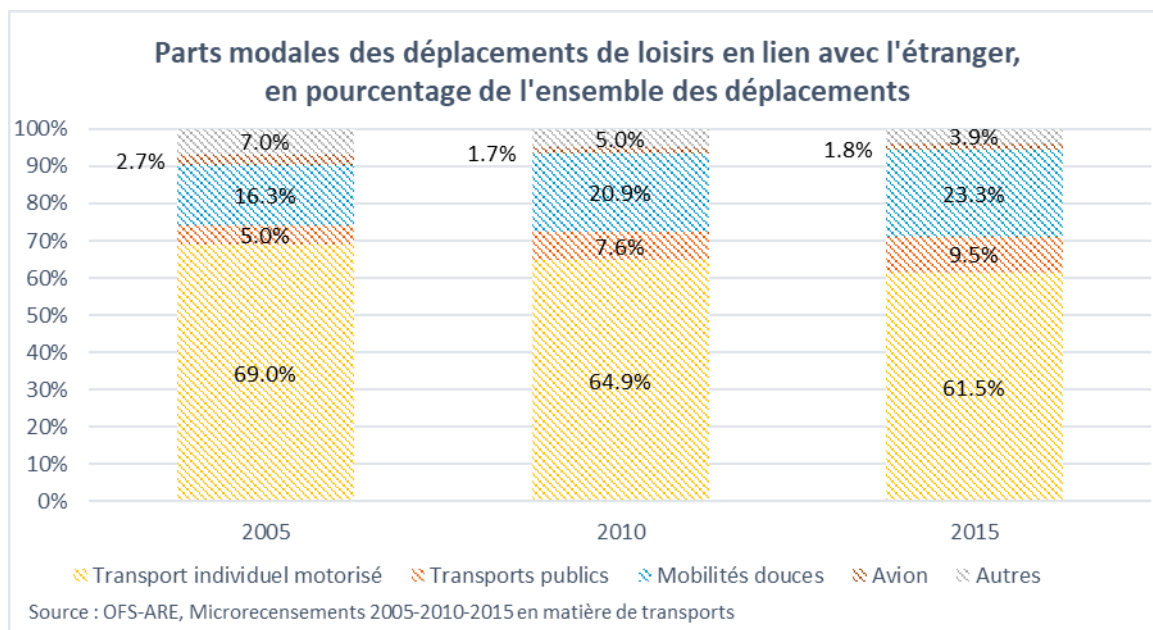


Figure 68 : Parts modales des déplacements loisirs, en pourcentage de l'ensemble des déplacements en lien avec l'étranger - 2005-2010-2015

En termes de pourcentage des distances parcourues, les transports individuels motorisés ont perdu plus de 12 points de pourcentage entre 2005 et 2015 pour les déplacements en lien avec l'étranger. Sur la même période, l'avion a gagné 13.7 points et les transports publics 4 points.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% des distances parcourues pour loisirs en TIM	55.9%	48.6%	43.2%	-12.7
% des distances parcourues pour loisirs en TP	6.0%	8.0%	10.0%	+4.0
% des distances parcourues pour loisirs en MD	1.9%	0.5%	0.7%	-1.2
% des distances parcourues pour loisirs en Avion	29.2%	38.0%	42.9%	+13.7
% des distances parcourues pour loisirs en autres modes	7.1%	4.9%	3.1%	-3.9

Tableau 21 : Parts modales des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015

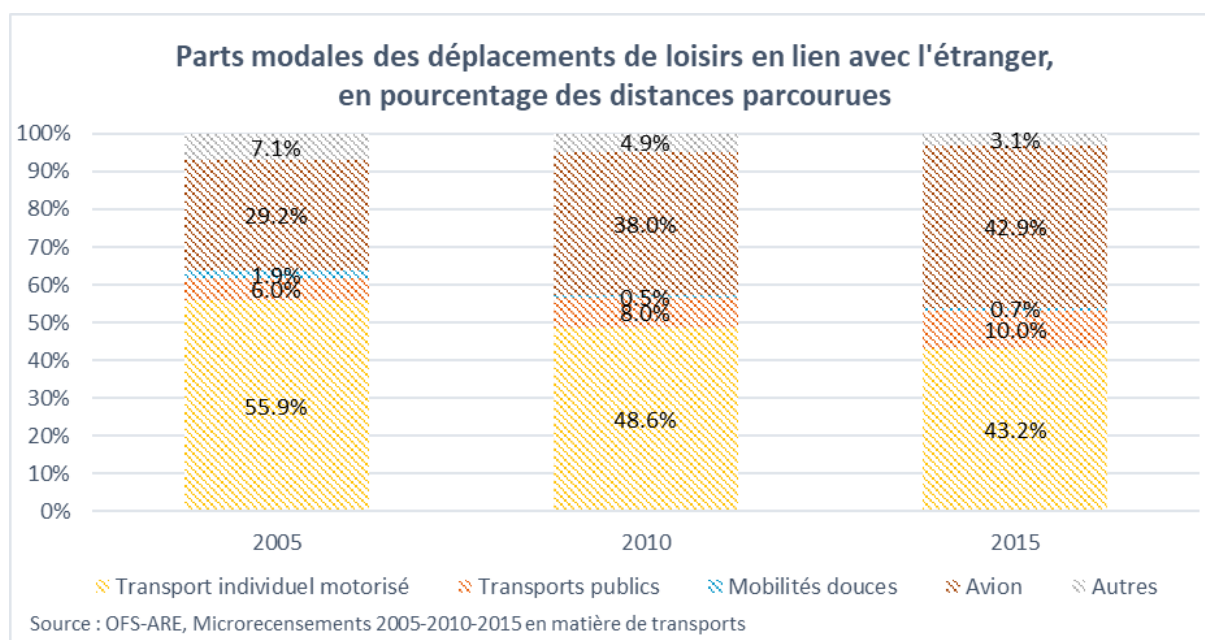


Figure 69 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues à l'étranger - 2005-2010-2015

2.6.3 Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs

Le taux d'occupation moyen des voitures lors des déplacements de loisirs en Suisse ne connaît pas d'évolution majeure entre 2005 et 2015. En effet, celui-ci était de 1.90 personne par voiture en 2005, de 1.93 en 2010 et de 1.86 en 2015, soit -0.04 personne par voiture entre 2005 et 2015.

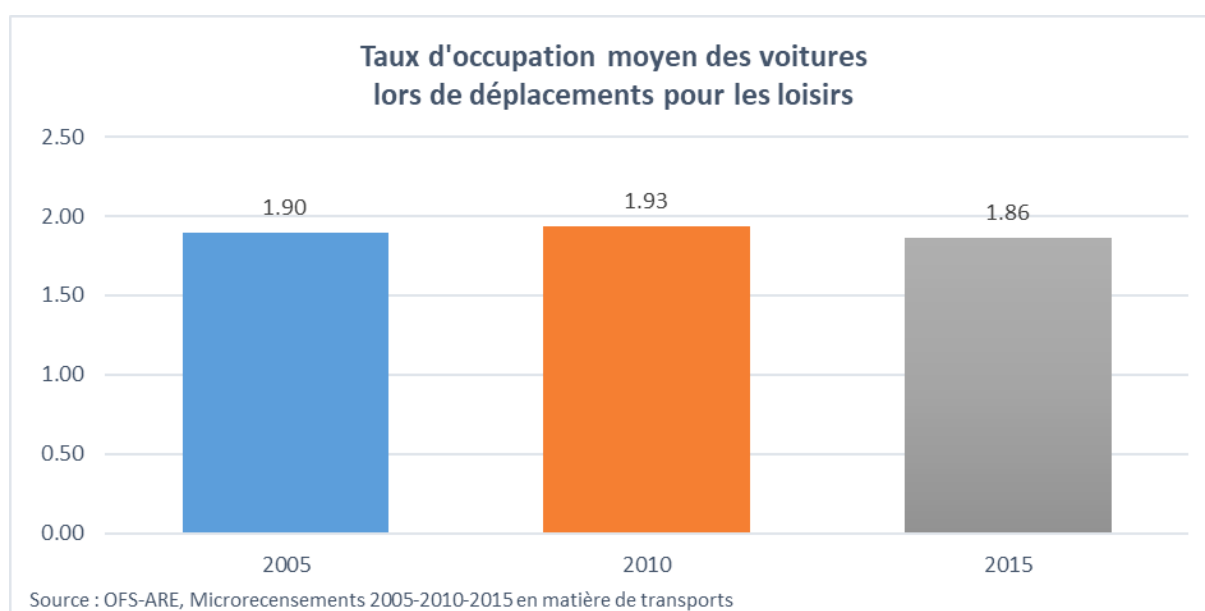


Figure 70 : Taux d'occupation moyen des voitures lors de déplacements pour les loisirs - 2005-2010-2015

Le taux d'occupation moyen des voitures pour les déplacements de loisirs est, en dehors des déplacements pour des services et accompagnements, le plus élevé de tous les motifs. Les

déplacements pour le travail, la formation ou les achats ont, en effet, un taux sensiblement moins élevé (respectivement 1.10, 1.46 et 1.62).

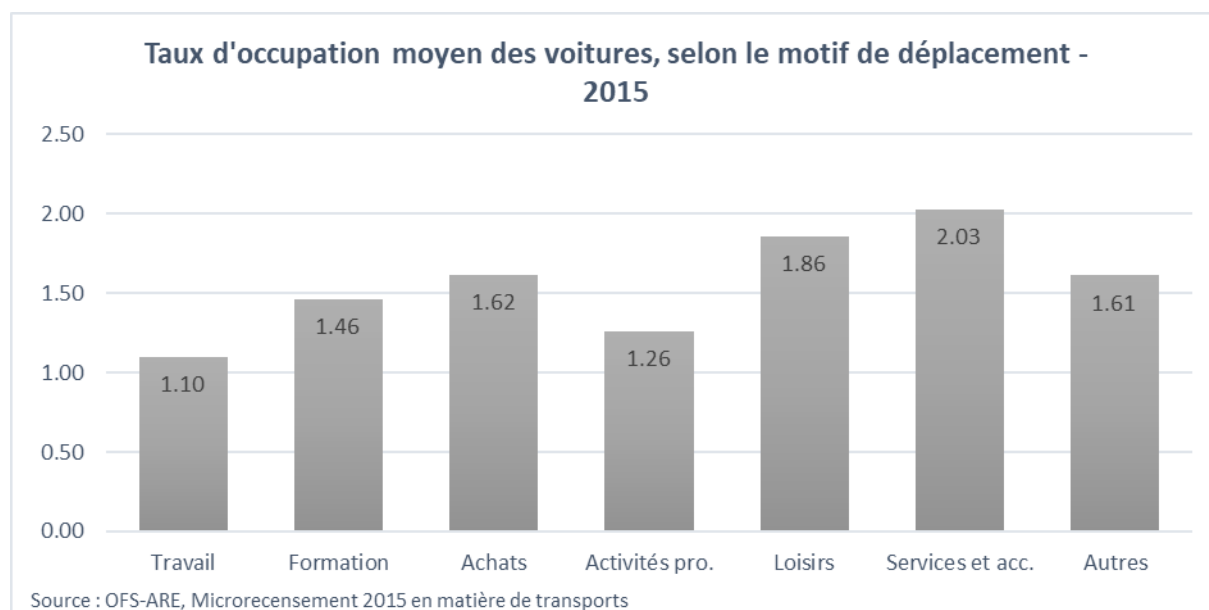


Figure 71 : Taux d'occupation moyen des voitures, selon le motif de déplacement - 2015

2.7 SYNTHÈSE

- **Les déplacements de loisirs effectués en Suisse sont en moyenne significativement plus courts en jours ouvrables que durant le weekend.** Il apparaît en effet que la structure des déplacements de loisirs est fortement liée au jour de la semaine : si ceux effectués en jours ouvrables font en moyenne 9.7 km de long, ceux du samedi et du dimanche sont presque 50% plus longs, entre 14 km le samedi et 15.6 km le dimanche, en 2015. Entre 2005 et 2015, la distance moyenne par déplacement de loisirs en Suisse est restée globalement stable, avec une légère réduction des durées de parcours.
Les déplacements de loisirs en lien avec l'étranger sont en moyenne beaucoup plus longs que ceux effectués en Suisse (quasiment 9x plus longs). La longueur moyenne des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger montre également des différences significatives entre les déplacements effectués les jours ouvrables et ceux effectués le week-end. Ainsi, les jours ouvrables, ces déplacements dépassent en moyenne les 80 km (82.7 km) et atteignent jusqu'à 128.3 km le samedi et 109.4 km le dimanche. Entre 2005 et 2015, la distance moyenne de ces déplacements a légèrement augmenté (en particulier le samedi et le dimanche, alors que les distances ont diminué en jours ouvrables), avec une baisse significative des temps de parcours.
- **Les loisirs génèrent en moyenne, en 2015, 1.3 déplacement par jour et par personne en Suisse, ce qui équivaut à 14.8 km et 43 minutes de parcours, auxquels s'ajoutent 4.2 km en moyenne parcourus à l'étranger, ce qui représente au total 19 km par jour et par personne. En comparaison avec les autres motifs de déplacement, il est intéressant de relever que les déplacements de loisirs sont ceux qui génèrent les plus longues distances en Suisse : à titre de comparaison, le travail représente 8.8 km par jour et par personne en 2015, les déplacements pour les activités professionnelles 3.8 km, les achats, 3.5 km. Les individus**

consacrent également beaucoup plus de temps pour les déplacements de loisirs que pour tout autre motif.

Les distances et temps de déplacement par personne et par jour en Suisse ont tendance à se réduire ces dernières années (- 1 km et - 8 minutes en moyenne entre 2005 et 2015, la réduction la plus significative ayant eu lieu entre 2005 et 2010). En revanche, les distances et temps de parcours effectués à l'étranger suivent une tendance inverse : elles doublent en 10 ans, passant de 2 km par jour et par personne en 2005 à 4.2 km par jour et par personne en 2015. La progression semble particulièrement importante entre 2010 et 2015. **En comparaison avec les autres motifs de déplacements, les loisirs sont les seuls pour lesquels les distances parcourues en Suisse par jour et par personne, pour la mobilité quotidienne, se sont réduites de manière significative ces dernières années, en particulier entre 2005 et 2010.**

- **Globalement les déplacements de loisirs représentent 38% de l'ensemble des déplacements effectués en Suisse en 2015 et près de 40% des kilomètres parcourus (et 48% des temps de parcours totaux).** Les loisirs constituent en outre, de loin, le principal motif de déplacement les samedis et dimanches, que ce soit en termes de pourcentage de déplacements, de distances ou de temps de parcours. En analysant plus spécifiquement les déplacements en lien avec l'étranger, plus de la moitié d'entre eux concernent les loisirs. Ce type de déplacements représente également 22.7% de la distance et 42.4% de la durée journalières.
La part relative des déplacements de loisirs, dans le cadre de la mobilité du quotidien en Suisse, a toutefois globalement tendance à se réduire au cours du temps, aussi bien en termes de pourcentages de déplacements qu'en termes de distances parcourues et de temps de parcours. C'est en particulier le cas en jours ouvrables, au profit notamment du motif travail. Pour les déplacements de loisirs en lien avec l'étranger, la part des loisirs a en revanche tendance à rester stable.
- **En termes d'intensité horaire, la plus grande partie de la population en mouvement pour le motif loisirs se concentre entre 17h et 18h.** Plus spécifiquement, en jours ouvrables, on observe deux pics de concentration de population en mouvement : en milieu de journée (entre 12h et 13h), avec près de 10% de la population en déplacement et le second pic, plus important, en fin de journée (18h-19h) avec un peu moins de 15% de la population en déplacement.
- **Les déplacements pour les loisirs sont essentiellement effectués en Suisse en transports individuels motorisés et en mobilité douce : 46% de part modale pour les TIM, 42% pour les MD en 2015, alors que les transports publics sont beaucoup plus marginaux (11% de part modale).** En comparant les loisirs aux autres motifs, les déplacements de loisirs sont ceux qui comptent, en dehors de ceux pour la formation, la part modale moins élevée en transports individuels motorisés et la part la plus élevée en mobilité douce. Celle des transports publics est moins élevée pour les loisirs que pour le travail, la formation et les activités professionnelles. Lorsque les personnes qui résident en Suisse se rendent, rentrent ou se déplacent à l'étranger pour les loisirs, ils privilégient très largement les transports individuels motorisés (61.5% des déplacements en lien avec l'étranger en 2015), alors que les mobilités douces représentent 23.3% des déplacements et les transports publics 9.5%.
- **En considérant toutefois les distances parcourues pour les loisirs, près des deux-tiers d'entre elles sont effectuées en TIM en Suisse en 2015 (66% des kilomètres, tous jours de semaine confondus).** Un peu moins d'un quart des kilomètres sont parcourus en TP (23%), alors que les mobilités douces représentent moins de 10% des distances totales. La part modale des TIM est par ailleurs significativement plus élevée en fin de semaine. Pour les déplacements de

loisirs en lien avec l'étranger, les transports individuels motorisés représentent en revanche 43.2% de la distance parcourue et les transports publics 10%. Il est intéressant de souligner que la part modale de l'avion dans la mobilité quotidienne est particulière, puisqu'elle représente à peine 2% des déplacements de loisirs en relation avec l'étranger, mais 42.9% des distances.

- **La part modale des TIM pour les déplacements de loisirs a cependant tendance à se réduire au cours du temps en termes de distances** (de 71% à 66%, soit près de 5 points pourcentage de moins en 10 ans, la réduction la plus importante ayant eu lieu entre 2005 et 2010) **au profit essentiellement des transports publics** (de 18% des distances en 2005 à 23% en 2015). Les distances parcourues pour le motif loisirs en mobilités douces augmentent de peu (+ 0.6 points pourcentage). Pour les déplacements en lien avec l'étranger, en termes de pourcentage des distances parcourues, les transports individuels motorisés ont perdu plus de 12 points de pourcentage entre 2005 et 2015 ; sur la même période, l'avion a quant-à-lui gagné 13.7 points et les transports publics 4 points.

A noter que le taux d'occupation moyen des voitures lors des déplacements de loisirs ne connaît pas d'évolution majeure entre 2005 et 2015 : de 1.90 personne par voiture en 2005, de 1.93 en 2010 et de 1.86 en 2015, soit -0.04 personne par voiture entre 2005 et 2015.

3 MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : CATEGORIES DE LOISIRS

3.1 PRÉSENTATION

3.1.1 Introduction

La mobilité de loisirs peut être analysée dans son ensemble, comme cela a été fait dans le chapitre précédent, en considérant les loisirs comme motif de déplacement homogène. Toutefois, compte tenu de la diversité des pratiques en matière de « loisirs », il convient de détailler les **différents types d'activités** que couvre cette catégorie générale de motif de déplacement.

Cette analyse est rendue possible par le fait que le MRMT 2015 collecte des informations concernant le type de loisirs effectué dans le cadre d'un déplacement. Les personnes interrogées sont en effet amenées à préciser, lors de l'entretien téléphonique, le genre d'activités de loisirs qu'ils ont pratiquées, lorsque le loisir est le motif principal de déplacement¹⁸.

Une étude d'évolution est également faisable, puisque les données des différents types de loisirs sont collectées depuis au moins les 4 derniers MRMT, même si les types d'activités recensées a évolué au cours du temps (cf. ci-dessous).

Le MRMT 2015 identifie ainsi **19 types d'activités de loisirs** différentes :

No	Catégorie	Description
1	visites	Rendre visite à quelqu'un de manière générale (famille, amis, connaissances)
2	gastronomie	Se rendre dans un établissement spécifique où consommer un repas ou une boisson (restaurant, bar, café, etc.)
3	pratique d'une activité sportive	Se rendre dans un lieu où pratiquer activement un sport (terrain de football, salle de gym par ex.) OU effectuer un déplacement ayant en soi la valeur d'une activité physique active (jogging)
4	randonnée	Voir no 3, mais déplacements à pied
5	tour en vélo	Voir no 3, mais déplacements en vélo
6	assister à une compétition sportive	Se rendre dans un lieu où assister à une compétition sportive, de manière passive (match, etc.)
7	activités extérieures non sportives	Se déplacer pour prendre l'air, accompagner des animaux de compagnie (sortir le chien). Cette activité se distingue des activités sportives par son faible degré de sollicitation physique. En font partie les promenades, les haltes dans les parcs ou au bord des lacs
8	traitement médical / wellness / fitness	Se déplacer pour recevoir un traitement de type médical ou lié au bien-être (thermes, spa, etc.)

¹⁸ Si le déplacement est catégorisé comme « Loisirs », une seconde question est posée : « Quelle activité de loisirs avez-vous entreprise ? ». La réponse donnée par la personne interrogée est ouverte ; elle est ensuite catégorisée par l'interviewer dans une liste fermée prédéfinie.

9	manifestation culturelle, installation / centre de loisirs	Se rendre dans un lieu où assister à une manifestation culturelle (théâtre, cinéma), musicale (concerts), etc.
10	travail non rémunéré	Se déplacer pour effectuer un service chez un proche, un ami, une connaissance (déménagement, par ex.)
11	société, association	Se déplacer dans le cadre d'activités de bénévolat (associations, ONG, etc.)
12	excursion, vacances	Se déplacer pour partir en vacances
13	religion	Se rendre dans un lieu de culte, de recueillement, de pèlerinage (église, cimetière, etc.)
14	activités de loisirs domestiques à l'extérieur	Se rendre dans un lieu à l'extérieur du domicile pour effectuer des tâches domestiques (se rendre dans un potager, par ex.)
15	manger, sans gastronomie	Se rendre dans un lieu non-spécifique où consommer des boissons et de la nourriture (pique-nique, grillade, etc.)
16	shopping	Se rendre dans un lieu où visualiser des biens à acheter, mais sans consommer (sinon le déplacement change de catégorie)
17	tour (voiture /moto / train, etc.)	Prendre un véhicule pour effectuer une promenade, sans finalité autre que la promenade elle-même
18	autres	Autres motifs
19	plusieurs	Combinaison de motifs précédents

Tableau 22 : Liste des types d'activités de loisirs recensées par le MRMT 2015

3.1.2 Méthodologie

Même si les données brutes du MRMT 2015 permettent théoriquement de fournir des résultats pour les 19 catégories de loisirs présentées ci-dessus, **les activités analysées dans la présente étude ont été réduites à 12 catégories**. Ce choix a été nécessaire compte tenu des effectifs très faibles de certaines catégories d'activités, et donc d'intervalles de confiance systématiquement trop larges pour permettre une quelconque interprétation (les loisirs constituant une catégorie parmi d'autres de motifs de déplacements, les informations concernant les types d'activités ne sont connues que pour une partie des déplacements de loisirs, ceux-ci étant divisés en 19 catégories).

Cette réduction des catégories permet d'évaluer par ailleurs plus facilement les évolutions temporelles entre 2005 et 2015, sans avoir recours à des divisions ou agrégations des types d'activités susceptibles de fausser les résultats. Les activités recensées en 2005, 2010 et 2015 sont pratiquement identiques, mais diffèrent justement pour certaines catégories mineures.

Dans un souci de comparabilité des résultats, l'agrégation des catégories dans la présente étude est celle utilisée par l'OFS/ARE dans le rapport de présentation des résultats 2015 du MRMT¹⁹ et les tableaux de données associés au document.

Les 12 catégories de loisirs analysées, avec leur intitulé, sont les suivantes :

No	Catégorie	Remarque
1	Visites à des parents ou des amis	Identique en 2005, 2010, 2015
2	Gastronomie	Identique en 2005, 2010, 2015
3	Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	Identique en 2005, 2010, 2015
4	Activité sportive	Identique en 2005, 2010, 2015
5	Randonnées	N'existait pas dans le MRMT 2005. Introduite en 2010, afin de préciser certains loisirs sportifs inclus dans « Activité sportive » auparavant.
6	Tours en vélo	N'existait pas dans le MRMT 2005. Introduite en 2010, afin de préciser certains loisirs sportifs inclus dans « Activité sportive » auparavant.
7	Sport passif	Identique en 2005, 2010, 2015
8	Activités extérieures non sportives	Identique en 2005, 2010, 2015
9	Travail non rémunéré	Identique en 2005, 2010, 2015
10	Activités associatives	Identique en 2005, 2010, 2015
11	Religion	Identique en 2005, 2010, 2015
12	Autres activités ou combinaisons	Comprend 8 types d'activités : traitement médical / wellness / fitness (no 8 du tableau précédent) ; excursion, vacances (no 12) ; activités de loisirs domestiques à l'extérieur (no 14) ; manger, sans gastronomie (no 15) ; shopping (no 16) ; tour (voiture / moto / train, etc.) (no 17) ; autres (no 18) ; plusieurs (no 19). Aucune de ces catégories ne dépasse les 2% du total des déplacements attribués à un type d'activité de loisirs.

Tableau 23 : Liste des types d'activités de loisirs analysées par l'étude, selon agrégation OFS/ARE

Contrairement à la partie précédente, **les résultats présentés ici ne portent que sur les déplacements en direction du lieu de l'activité de loisirs et ne tiennent pas compte du trajet de retour jusqu'au**

¹⁹ OFS/ARE (2017) *Comportement de la population en matière de transports : Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015*. Neuchâtel, pp. 47-48.

domicile. Le détail des activités n'est en effet pas attribué au trajet de retour, si celui-ci existe. Les effectifs de déplacements de référence sont donc différents (cf. ci-dessous). Les distances et temps de parcours détaillés selon les types d'activités (cf. chapitre « Structure des déplacements » ci-dessous) ou leurs parts modales (cf. chapitre « Parts modales des déplacements ») ne peuvent donc pas être comparés directement aux valeurs calculées pour les déplacements de loisirs pris dans leur ensemble.

3.1.3 Effectifs

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements analysés, par année et par type d'activité de loisirs :

No	Catégorie	2005	2010	2015
1	Visites à des parents ou des amis	6'363	9'896	8'924
2	Gastronomie	6'398	11'346	9'708
3	Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	1'645	2'584	2'725
4	Activité sportive	3'314	5'698	6'776
5	Randonnées	-	1'787	1'260
6	Tours en vélo	-	356	355
7	Sport passif	109	624	635
8	Activités extérieures non sportives	5'953	11'142	11'044
9	Travail non rémunéré	1'450	954	909
10	Activités associatives	201	777	744
11	Religion	541	1'165	1'028
12	Autres activités ou combinaisons	2'912	6'101	3'601
	TOTAL	28'886	52'430	47'709

Tableau 24 : Effectifs non-pondérés (N) des types d'activités de loisirs des déplacements recensés par les MRMT, selon la catégorie et l'année

3.2 PART RELATIVE DES DÉPLACEMENTS DE LOISIRS

3.2.1 Etat 2015

Le graphique ci-dessous illustre la part des types d'activités en pourcentage des déplacements pour les loisirs, en 2015 en Suisse.

Les activités extérieures non sportives représentent environ 23% des déplacements de loisirs, une part quasiment équivalente à la gastronomie (environ 22%). Suivent les visites à des parents ou amis,

avec 19% du total et les activités sportives. Ces quatre activités constituent à elles seules les trois-quarts des déplacements de loisirs.

Hormis les visites de manifestations culturelles et installations de loisirs (5.5% du total des déplacements de loisirs), les autres activités sont marginales.

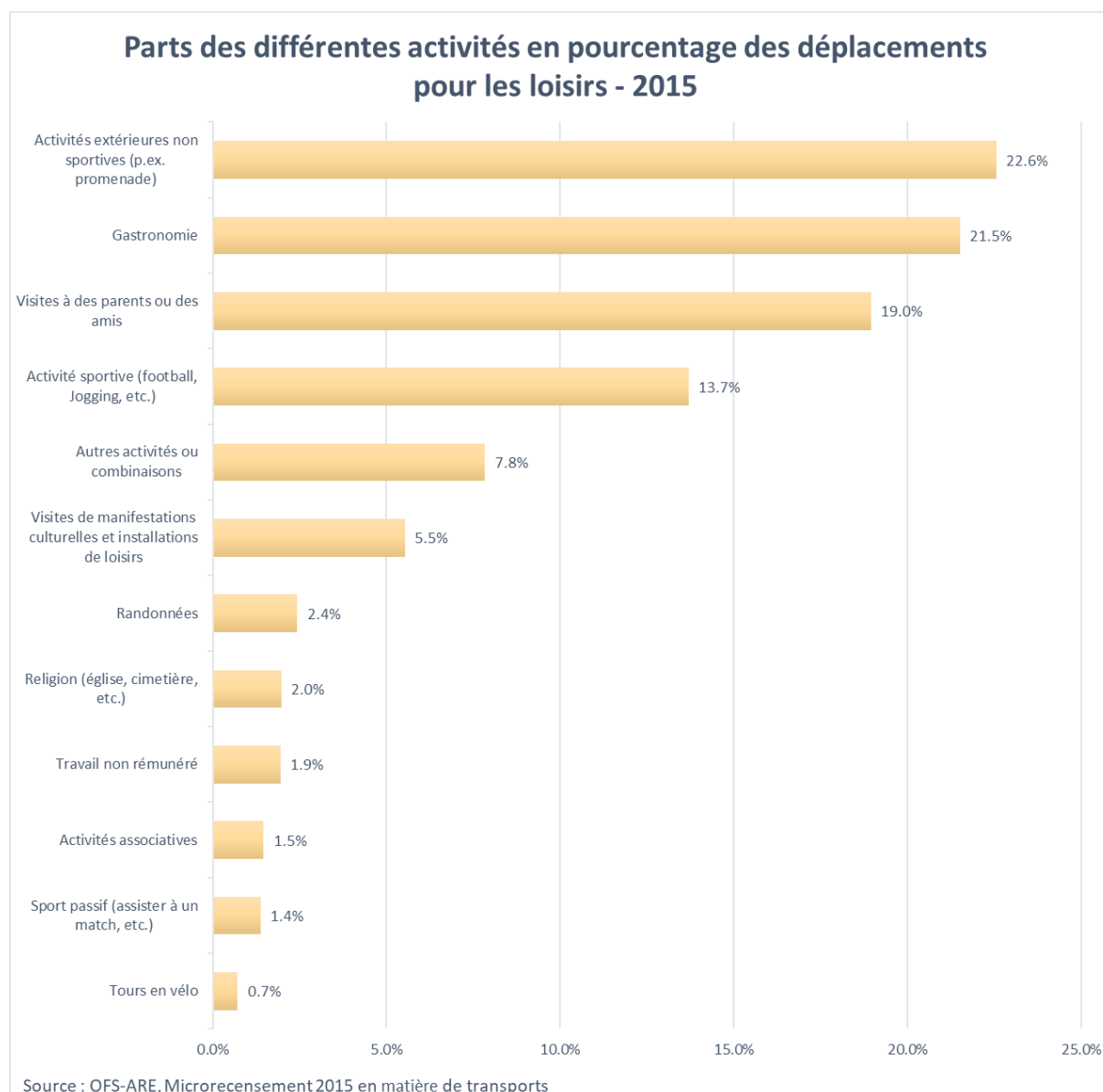


Figure 72 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des déplacements pour le motif loisirs - 2015

La hiérarchie d'activités de déplacements de loisirs varie en fonction des jours de semaine : la gastronomie est en particulier la principale activité de déplacement de loisirs durant les jours ouvrables (23.4%), ce qui s'explique en particulier par les pauses déjeuner durant les heures de travail. Elle devient cependant le troisième motif par effectifs de déplacements le dimanche (15%). Il en va de même pour les activités sportives, beaucoup plus fréquentes en jours ouvrables (environ 16%) qu'en fin de semaine (moins de 10%). Les activités extérieures non sportives sont les activités de déplacement de loisirs les plus fréquentes le dimanche (près de 30% du total). Les samedis et dimanches sont également des jours qui voient une fréquence accrue de déplacements liés aux visites à des parents ou amis (environ 21% du total) par rapport aux jours ouvrables (17.7%).

Les déplacements liés aux autres types d'activités varient moins en fonction des jours, hormis les visites aux manifestations culturelles, plus fréquentes le samedi, et les randonnées et déplacements en lien avec la religion, plus fréquents le dimanche.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Visites à des parents ou des amis	17.7%	21.2%	21.3%	19.0%
Gastronomie	23.4%	21.0%	15.0%	21.5%
Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	4.4%	9.0%	6.4%	5.5%
Activité sportive (football, jogging, etc.)	15.9%	9.5%	9.7%	13.7%
Randonnées	2.1%	2.1%	4.0%	2.4%
Tours en vélo	0.7%	0.7%	0.8%	0.7%
Sport passif (assister à un match, etc.)	1.0%	2.5%	1.8%	1.4%
Activités extérieures non sportives (par ex. promenade)	21.6%	19.0%	29.9%	22.6%
Travail non rémunéré	2.2%	2.1%	0.9%	1.9%
Activités associatives	1.7%	1.4%	0.5%	1.5%
Religion (église, cimetière, etc.)	1.4%	2.0%	4.3%	2.0%
Autres activités ou combinaisons	8.0%	9.5%	5.4%	7.8%

Tableau 25 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des déplacements pour le motif loisirs - 2015

Le graphique suivant illustre la part des types d'activités en pourcentage des déplacements pour les loisirs en lien avec l'étranger, en 2015. Lorsque les résidents suisses se rendent à l'étranger pour les loisirs, il s'agit environ une fois sur trois d'activités liées à la gastronomie (32.7% des déplacements en lien avec l'étranger). Suivent les visites à des parents ou des amis, qui représentent 17.1% des déplacements. 15% de ces déplacements sont une combinaison de plusieurs activités et 12% sont en lien avec des activités extérieures non sportives (promenades par exemple).

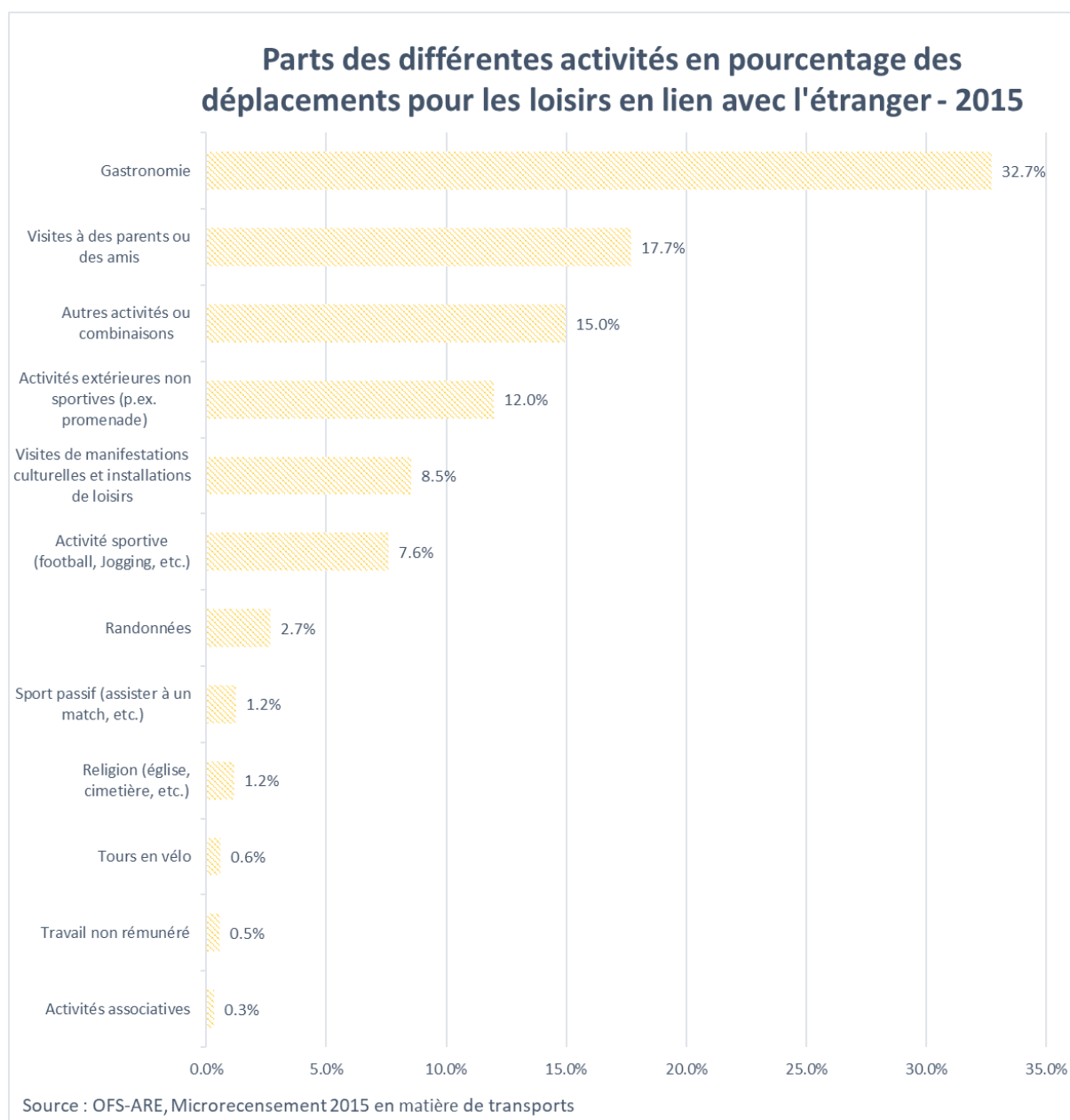


Figure 73 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des déplacements en lien avec l'étranger pour le motif loisirs - 2015

Le graphique ci-dessous illustre la part des types d'activités de loisirs en pourcentage des distances parcourues, en 2015 en Suisse.

Les visites à des parents ou amis sont les activités auxquelles les Suisses consacrent la plus grande part des distances effectuées pour motif loisirs, avec plus du quart des kilomètres parcourus (25.7%). La gastronomie représente quand-à-elle 19% du total des distances. Suivent les activités sportives (12.4%) et les activités extérieures non sportives (11.3%). Ces quatre activités représentent à elles seules plus de 80% du total des distances parcourues pour le motif loisirs.

Les visites de manifestations culturelles et installations de loisirs constituent également une part importante des distances parcourues (8.8% du total des kilomètres pour les loisirs). Les autres activités sont plus marginales.

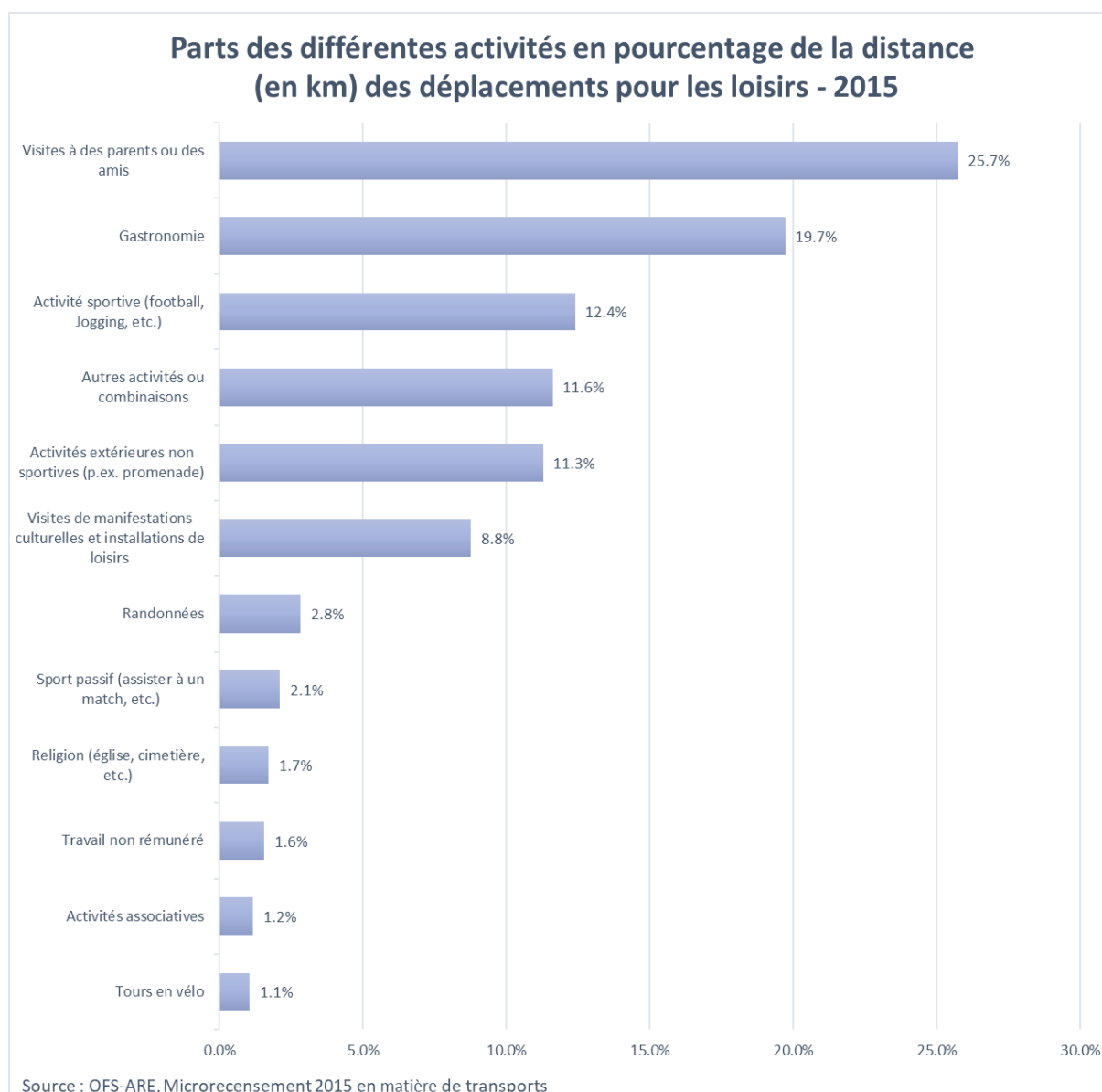


Figure 74 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des distances parcourues pour le motif loisirs – 2015

En termes de distances, les variations d'importance des types d'activités de loisirs selon les jours de semaine suivent des tendances similaires aux pourcentages de déplacement : **les visites à des parents ou amis représentent une part plus importante des distances de loisirs le dimanche, même si elles constituent également la part la plus significative en jours ouvrables (23.4% du lundi au vendredi) et le samedi (28.6%). Il s'agit toujours de la principale activité de loisirs en termes de distances parcourues, aussi bien en jours ouvrables que durant le weekend.**

La part des distances consacrées à la gastronomie se réduit les samedis et dimanche (environ 18% contre 23% les lundis et vendredis), tout comme celle des activités sportives (14% en jours ouvrables contre 10-11% le weekend), alors que celle des activités extérieures augmente le dimanche (14%). Les visites de manifestations culturelles ont quant-à-elles une certaine importance, en termes de parts de distances parcourues pour les loisirs, le samedi (12.1% du total).

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Visites à des parents ou des amis	23.4%	28.6%	28.7%	25.7%
Gastronomie	21.5%	17.7%	17.5%	19.7%
Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	7.5%	12.1%	8.6%	8.8%
Activité sportive (football, jogging, etc.)	14.2%	9.9%	10.5%	12.4%
Randonnées	2.6%	2.1%	4.1%	2.8%
Tours en vélo	1.2%	0.9%	1.0%	1.1%
Sport passif (assister à un match, etc.)	1.2%	3.1%	3.3%	2.1%
Activités extérieures non sportives (par ex. promenade)	11.3%	8.5%	14.0%	11.3%
Travail non rémunéré	2.1%	1.4%	0.4%	1.6%
Activités associatives	1.4%	1.6%	0.3%	1.2%
Religion (église, cimetière, etc.)	1.3%	1.9%	2.7%	1.7%
Autres activités ou combinaisons	12.4%	12.3%	9.0%	11.6%

Tableau 26 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des distances parcourues pour le motif loisirs - 2015

Lorsque les résidents suisses se rendent à l'étranger, les activités liées à la gastronomie représentent 31.2% de la distance totale des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger. Les visites à des parents ou des amis constituent une part importante avec 22.9% des distances totales. Les combinaisons de plusieurs activités suivent avec 16.3% des distances et les activités extérieures non sportives totalisent 13.6%.

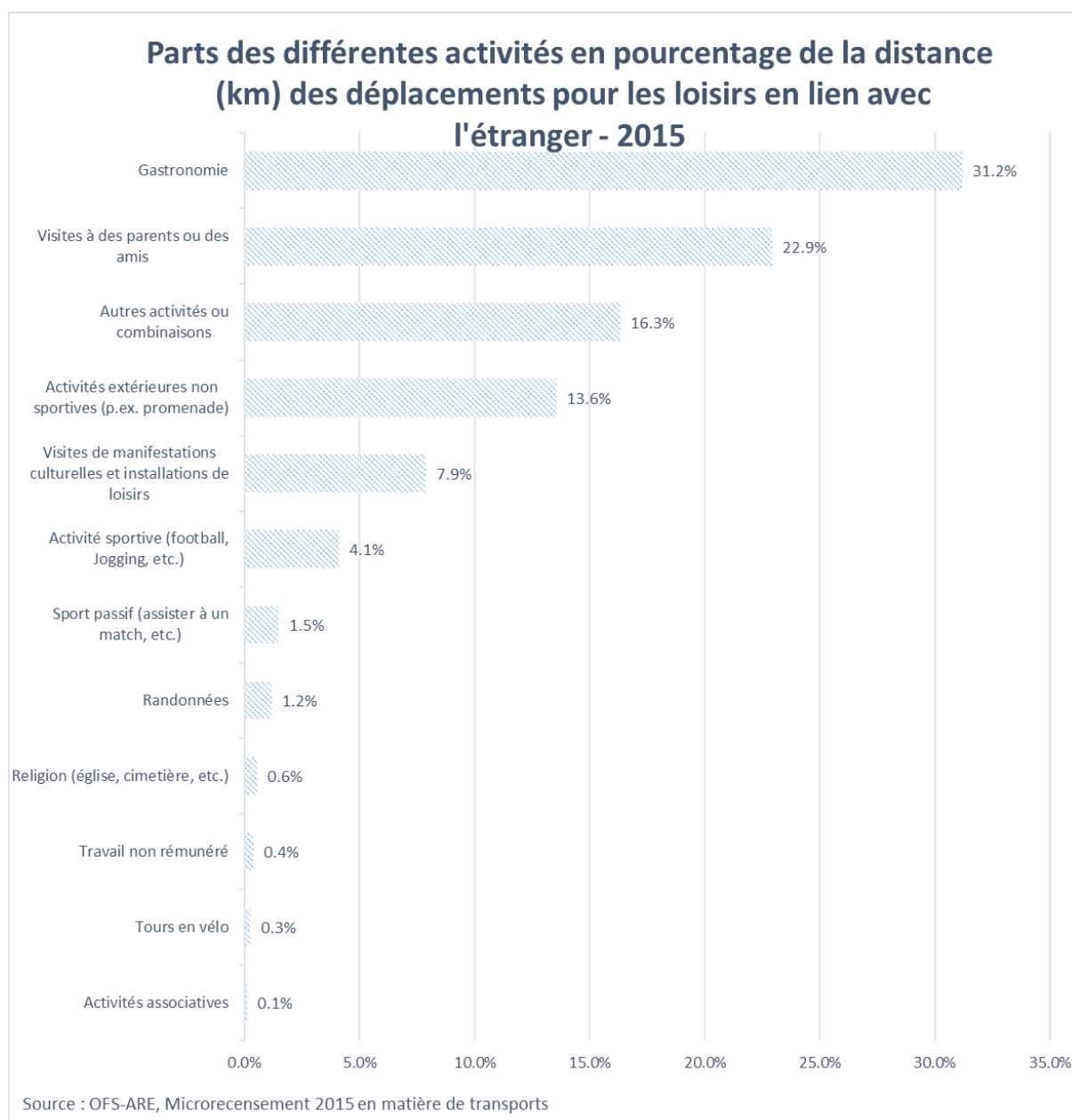


Figure 75 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des distances parcourues pour le motif loisirs en lien avec l'étranger - 2015

Le graphique ci-dessous illustre l'importance des différentes activités de loisirs en pourcentage des temps de parcours, en 2015 en Suisse.

Les activités non-sportives extérieures représentent de loin la plus grande part du budget-temps consacré aux déplacements de loisirs, avec environ le tiers du temps global (33%). La gastronomie (15% du total temps), les visites à des parents ou amis et les activités sportives (13% chacun) constituent également des activités importantes en termes de temps de parcours sur l'ensemble des déplacements de loisirs. Ces quatre activités représentent près des trois-quarts du temps destiné aux déplacements pour le motif loisirs.

A noter également l'importance, en termes de temps, des randonnées (7% du total).

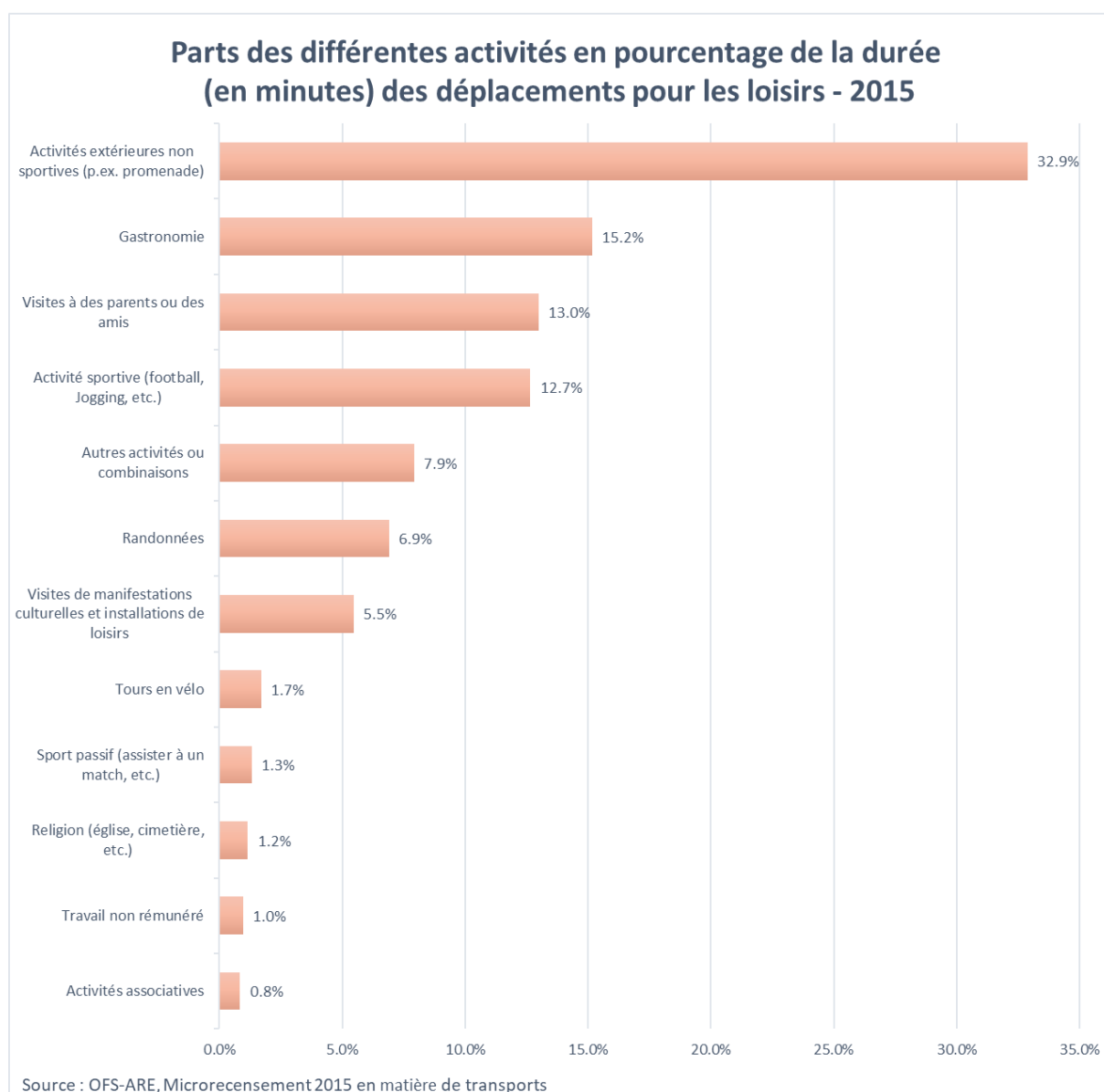


Figure 76 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des durées de parcours pour le motif loisirs - 2015

En termes de temps de parcours, les variations d'importance des types d'activités de loisirs selon les jours de semaine suivent des tendances similaires aux pourcentages de déplacement et de distances. A noter toutefois la réduction de la part du temps de déplacement consacré aux activités extérieures non-sportives le samedi (27% du total, contre 32.8% en jours ouvrables et 38.2% le dimanche).

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Visites à des parents ou des amis	12.4%	15.4%	12.4%	13.0%
Gastronomie	15.8%	15.8%	13.0%	15.2%
Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	4.5%	8.5%	5.2%	5.5%
Activité sportive (football, jogging, etc.)	14.1%	10.7%	10.7%	12.7%

Randonnées	6.3%	5.9%	9.3%	6.9%
Tours en vélo	1.8%	1.3%	1.9%	1.7%
Sport passif (assister à un match, etc.)	0.9%	2.1%	1.6%	1.3%
Activités extérieures non sportives (par ex. promenade)	32.8%	27.0%	38.2%	32.9%
Travail non rémunéré	1.3%	0.8%	0.3%	1.0%
Activités associatives	0.9%	1.4%	0.3%	0.8%
Religion (église, cimetière, etc.)	0.8%	1.5%	1.6%	1.2%
Autres activités ou combinaisons	8.3%	9.7%	5.5%	7.9%

Tableau 27 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des temps de parcours pour le motif loisirs - état 2015

3.2.2 Evolution 2005-2015

Les tableaux ci-dessous présentent les valeurs 2005-2010-2015 des parts relatives des différents types d'activités sur l'ensemble des déplacements de loisirs, des distances pour le motif loisirs et des temps de parcours consacrés aux loisirs.

Même si la part des différentes activités varie peu entre 2005 et 2015, il apparaît que l'importance des visites à des parents ou amis a tendance à se réduire au cours du temps (- 2.8 points pourcentages en 10 ans). D'un autre côté, les parts des déplacements consacrés aux activités extérieures non sportives (+ 2.8 points pourcentages) et surtout aux activités sportives ont tendance à croître (+ 4.7 points pourcentages).

	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
Visites à des parents ou des amis	21.7%	19.2%	19.0%	-2.8
Gastronomie	21.9%	22.2%	21.5%	-0.4
Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	5.8%	5.1%	5.5%	-0.3
Activité sportive (football, jogging, etc.)	*9.0%	11.5%	13.7%	*+4.7
Randonnées	*2.4%	3.1%	2.4%	*0.0
Tours en vélo	*0.5%	0.7%	0.7%	*+0.2
Sport passif (assister à un match, etc.)	0.5%	1.3%	1.4%	+0.9
Activités extérieures non sportives (par ex. promenade)	19.8%	20.0%	22.6%	+2.8
Travail non rémunéré	5.4%	1.8%	1.9%	-3.5
Activités associatives	0.8%	1.6%	1.5%	+0.7
Religion (église, cimetière, etc.)	1.8%	1.8%	2.0%	+0.2
Autres activités ou combinaisons	10.4%	11.8%	7.8%	-2.5

Tableau 28 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des déplacements pour le motif loisirs – 2005-2010-2015 (*valeur estimée)

En termes de distances parcourues, la part des différents types d'activités varie également peu. A noter cependant la baisse de la part consacrée aux visites à des parents ou amis (- 3.7 points pourcentages entre 2005 et 2015), mais également celle de la gastronomie (- 2.1 points pourcentages), contrairement aux activités sportives (+ 3 points en 10 ans).

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Visites à des parents ou des amis	29.5%	25.2%	25.7%	-3.7
Gastronomie	21.8%	19.6%	19.7%	-2.1
Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	8.1%	7.9%	8.8%	+0.7
Activité sportive (football, jogging, etc.)	*9.4%	10.9%	12.4%	*+3.0
Randonnées	*2.5%	3.1%	2.8%	*+0.3
Tours en vélo	*0.6%	1.1%	1.1%	*+0.5
Sport passif (assister à un match, etc.)	0.9%	2.0%	2.1%	+1.3
Activités extérieures non sportives (par ex. promenade)	10.6%	9.0%	11.3%	+0.7
Travail non rémunéré	4.0%	1.1%	1.6%	-2.4
Activités associatives	0.6%	1.2%	1.2%	+0.6
Religion (église, cimetière, etc.)	1.4%	1.3%	1.7%	+0.3
Autres activités ou combinaisons	10.8%	17.6%	11.6%	+0.8

Tableau 29 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des distances parcourues pour le motif loisirs – 2005-2010-2015 (*valeur estimée)

En termes de temps de parcours, l'importance relative des différents types d'activités varie peu au cours du temps, et suit des tendances similaires aux parts de distances parcourues.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Visites à des parents ou des amis	15.7%	12.5%	13.0%	-2.7
Gastronomie	16.2%	14.5%	15.2%	-1.0
Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	5.9%	4.6%	5.5%	-0.4
Activité sportive (football, jogging, etc.)	*9.5%	10.5%	12.7%	*+3.2
Randonnées	*2.5%	7.3%	6.9%	*+4.4
Tours en vélo	*0.6%	1.6%	1.7%	*+1.2
Sport passif (assister à un match, etc.)	0.4%	1.2%	1.3%	+0.9
Activités extérieures non sportives (par ex. promenade)	31.9%	28.4%	32.9%	+1.0
Travail non rémunéré	3.9%	0.9%	1.0%	-2.9
Activités associatives	0.4%	0.8%	0.8%	+0.4
Religion (église, cimetière, etc.)	1.1%	0.9%	1.2%	+0.1
Autres activités ou combinaisons	11.9%	16.8%	7.9%	-4.0

Tableau 30 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des temps de parcours pour le motif loisirs – 2005-2010-2015 (*valeur estimée)

3.3 STRUCTURE DES DÉPLACEMENTS

3.3.1 Etat 2015

Le graphique ci-dessous présente les distances moyennes des déplacements réalisés selon les différents types d'activité de loisirs, en 2015 en Suisse.

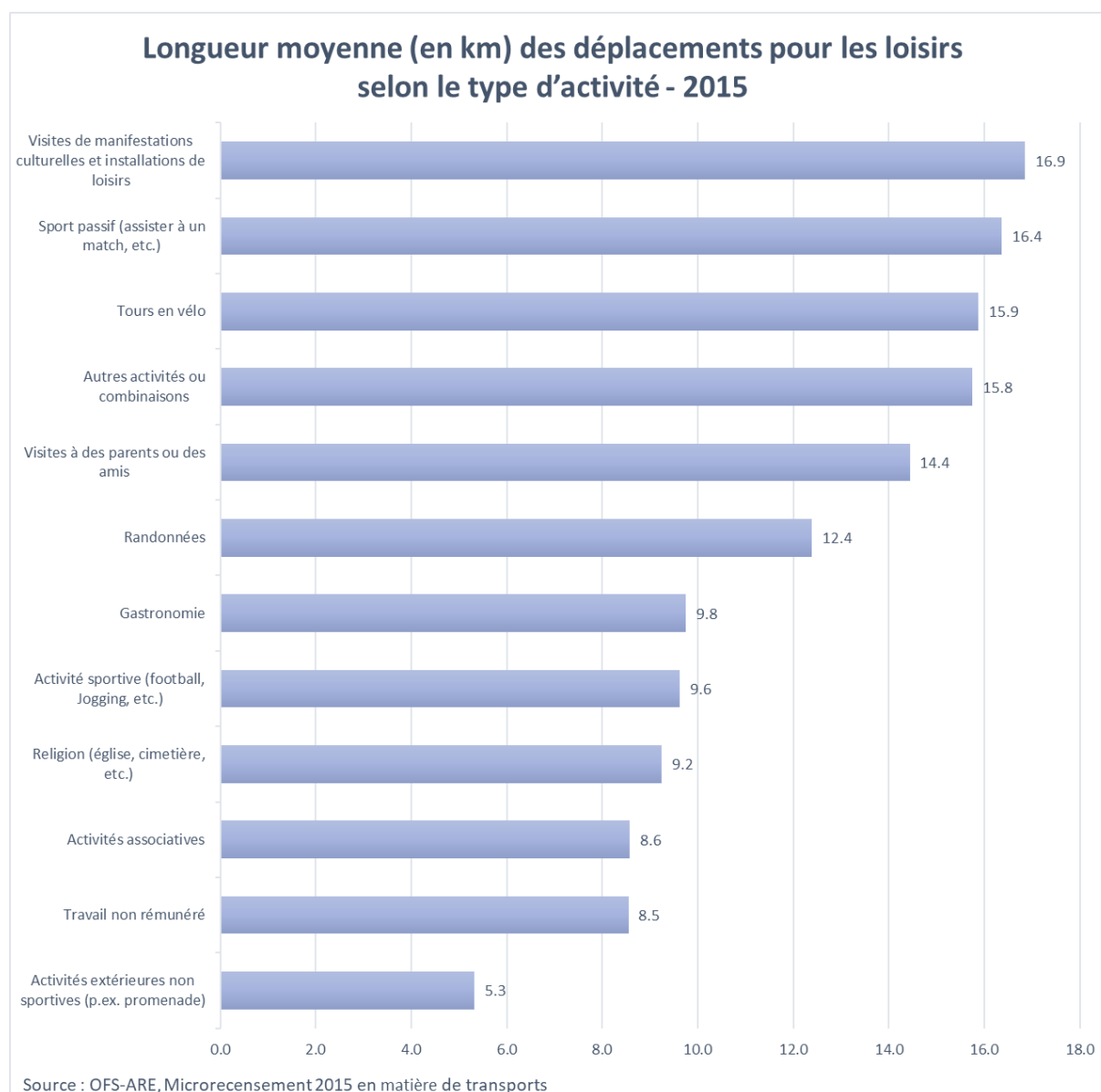


Figure 77 : Distance moyenne des déplacements pour les loisirs, selon le type d'activité, en km - 2015

La distance moyenne parcourue lors d'une visite de manifestations culturelles et d'installations de loisirs est la plus longue parmi les activités de loisirs analysées : 16.9 km. Dans le même ordre de grandeur, les déplacements liés aux manifestations sportives, avec environ 16.4 km de moyenne. Ces distances moyennes importantes peuvent s'expliquer par la relative rareté des installations où pratiquer ces activités (grandes infrastructures sportives, lieux de concert, etc.), ce qui impose de parcourir de grandes distances pour les atteindre.

Parmi les autres activités de loisirs, les déplacements pour les visites à des parents ou des amis représentent en moyenne environ 14.4 km. La gastronomie ou les activités sportives sont caractérisées

en revanche par des déplacements significativement plus courts : environ 10 km. Parmi tous les types de loisirs analysés, les activités extérieures non-sportives sont ceux qui génèrent les déplacements les plus courts, en moyenne : 5.3 km.

Comme c'est le cas pour l'ensemble des déplacements de loisirs, la longueur moyenne des trajets liés aux différents types d'activités varie fortement en fonction du jour de la semaine : **ainsi, pour certains types d'activités, les distances moyennes par déplacement le dimanche sont près de deux fois plus importantes qu'en jours ouvrables** (de 8 km les lundis-vendredis à 15 km le dimanche pour les activités sportives ; de 11.5 km à 25.5 km pour le sport passif ; de 8.3 km à 16.1 km pour la gastronomie). Pour d'autres activités, les différences entre jours ouvrables et samedis et dimanches sont également significatives, même si l'ampleur est moins importante (de 11.9 km durant les jours ouvrables à 18.6 km le dimanche pour les visites aux parents ; de 4.7 km à 6.5 km pour les activités extérieures non sportives).

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Visites à des parents ou des amis	11.9	18.3	18.6	14.4
Gastronomie	8.3	11.4	16.1	9.8
Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	15.4	18.3	18.5	16.9
Activité sportive (football, jogging, etc.)	8.0	14.1	15.0	9.6
Randonnées	11.2	13.7	14.1	12.4
Tours en vélo	15.3	18.0	15.8	15.9
Sport passif (assister à un match, etc.)	11.5	17.0	25.5	16.4
Activités extérieures non sportives (par ex. promenade)	4.7	6.0	6.5	5.3
Travail non rémunéré	8.6	9.1	6.6	8.5
Activités associatives	7.2	15.3	7.2	8.6
Religion (église, cimetière, etc.)	8.4	12.5	8.7	9.2
Autres activités ou combinaisons	13.9	17.5	23.0	15.8

Tableau 31 : Structure des déplacements de loisirs selon le type d'activités : longueur moyenne des déplacements, en km - 2015

En analysant plus en détails la répartition des déplacements par classes kilométriques, il est possible de remarquer que certaines activités de loisirs sont caractérisées par des concentrations spécifiques de déplacements brefs.

Ainsi, plus de moitié des déplacements en lien avec la gastronomie fait au plus 2 km (50.6%) ; c'est le cas également, dans une mesure similaire, pour les activités extérieures non sportives (48.3% des déplacements de 2 km ou moins). Ces dernières sont d'ailleurs spécifiquement constituées de déplacements courts, puisque plus de 90% des déplacements pour ce motif fait au plus 10 km.

D'autres motifs sont caractérisés par des distances de déplacements moyennes plus longues : à titre d'exemple, près d'un tiers des déplacements consacrés aux visites de manifestations culturelles font plus de 10 km.

	<= 2 km	> 2 km et <= 10 km	> 10 km et <= 20 km	> 20 km
Visites à des parents ou des amis	35.0%	33.6%	12.7%	18.7%
Gastronomie	50.6%	29.1%	8.7%	11.6%
Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	32.8%	33.8%	11.5%	21.9%
Activité sportive (football, jogging, etc.)	33.6%	43.2%	12.2%	11.0%
Randonnées	25.5%	49.0%	12.7%	12.8%
Tours en vélo	19.4%	37.5%	17.9%	25.2%
Sport passif (assister à un match, etc.)	28.8%	39.8%	12.4%	18.9%
Activités extérieures non sportives (par ex. promenade)	48.3%	42.6%	4.9%	4.2%
Travail non rémunéré	48.5%	31.8%	9.0%	10.6%
Activités associatives	41.7%	36.2%	10.5%	11.6%
Religion (église, cimetière, etc.)	45.5%	34.8%	8.4%	11.2%
Autres activités ou combinaisons	38.5%	32.9%	9.4%	19.2%

Tableau 32 : Structure des déplacements de loisirs selon le type d'activités : répartition des déplacements par classe kilométrique - 2015

Le graphique ci-dessous présente les temps moyens des déplacements réalisés selon les différents types d'activité de loisirs, en 2015 en Suisse.

En excluant des activités particulières, comme les randonnées ou tours à vélo, qui sont caractérisées par des temps de parcours moyens sans surprise plutôt longs (plus d'une heure et demi en moyenne), le type de loisirs dont les déplacements prennent le plus de temps en moyenne sont les activités extérieures non sportives, avec près d'une heure de trajet (54 min. par déplacement).

Toute une série d'activités nécessitent en moyenne environ une demi-heure de temps de parcours : les visites de manifestations culturelles, les activités sportives, le sport passif. En revanche, d'autres activités de loisirs nécessitent des trajets moins longs en moyenne, notamment les visites à des parents ou amis (environ 23 min) et la gastronomie (environ 24 min).

De manière analogue aux distances moyennes par déplacement, les durées moyennes varient également de manière importante en fonction des jours de semaine, les samedis et dimanches étant globalement caractérisés par des temps moyens de déplacements plus longs. L'ampleur est toutefois plus faible que pour les distances, ce qui laisse penser que les modes de transport utilisés hors des jours ouvrables sont différents.

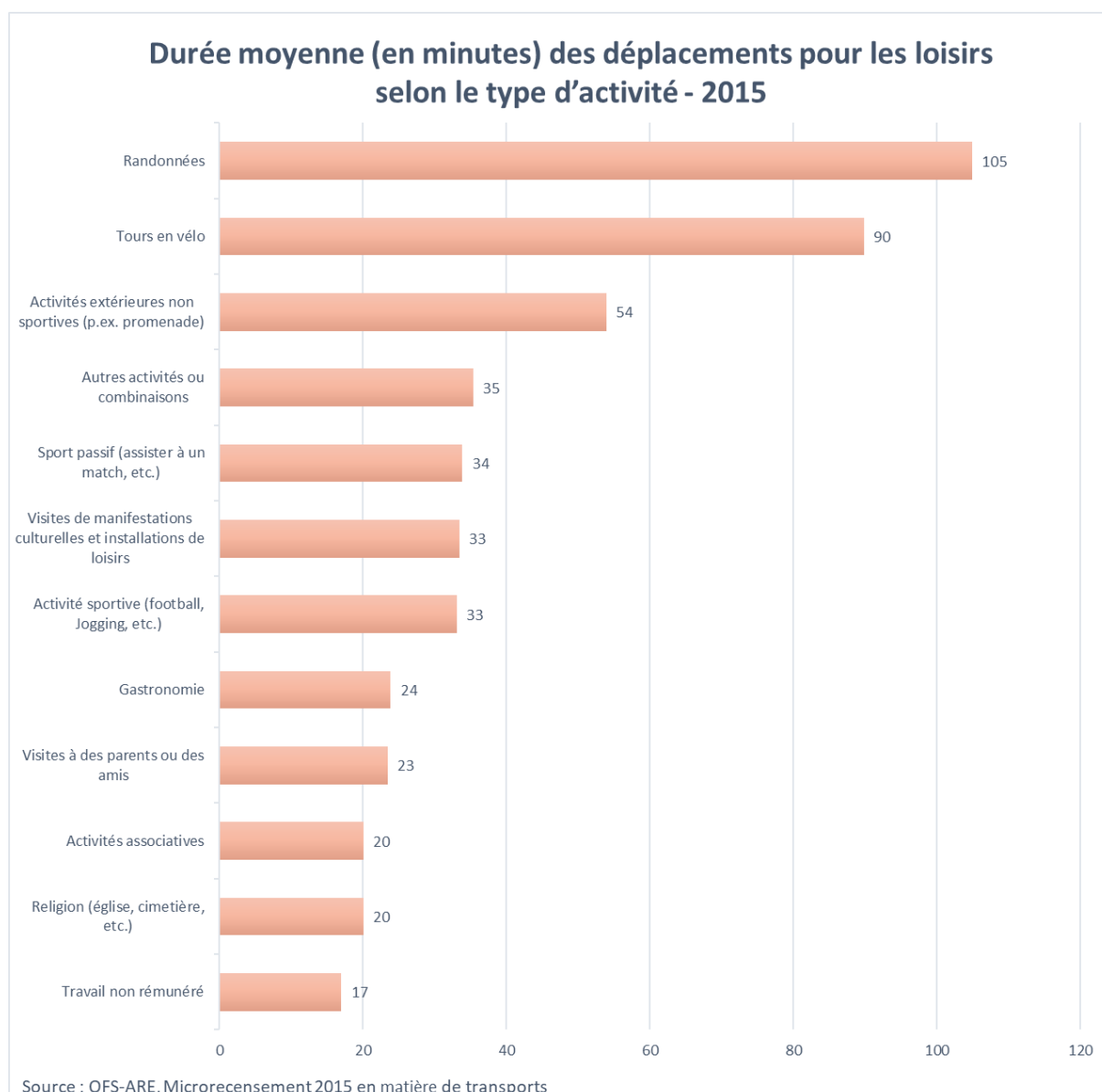


Figure 78 : Durée moyenne des déplacements pour les loisirs selon le type d'activité, en minutes - 2015

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Visites à des parents ou des amis	21	27	27	23
Gastronomie	20	28	39	24
Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	31	36	37	33
Activité sportive (football, jogging, etc.)	28	44	53	33
Randonnées	97	113	116	105
Tours en vélo	85	83	110	90
Sport passif (assister à un match, etc.)	31	30	45	34
Activités extérieures non sportives (par ex. promenade)	50	57	63	54

Travail non rémunéré	18	15	15	17
Activités associatives	16	37	25	20
Religion (église, cimetière, etc.)	18	29	18	20
Autres activités ou combinaisons	32	39	49	35

Tableau 33 : Structure des déplacements de loisirs selon le type d'activités : durée moyenne des déplacements, en minutes - 2015

3.3.2 Evolution 2005-2015

Les longueurs moyennes des déplacements des différents types d'activités de loisirs restent globalement plutôt stables au cours du temps ; celles liées à la gastronomie et est aux activités sportives ont toutefois tendance à se réduire légèrement (- 1.1 km en moyenne pour les premières, - 1.7 pour les secondes).

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Visites à des parents ou des amis	14.8	13.9	14.4	-0.3
Gastronomie	10.9	9.3	9.8	-1.1
Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	15.1	16.5	16.9	1.8
Activité sportive (football, jogging, etc.)	11.3	9.9	9.6	-1.7
Randonnées	-	10.6	12.4	-
Tours en vélo	-	16.6	15.9	-
Sport passif (assister à un match, etc.)	20.6	16.3	16.4	-4.3
Activités extérieures non sportives (par ex. promenade)	5.8	4.7	5.3	-0.5
Travail non rémunéré	8.1	6.4	8.5	0.5
Activités associatives	8.4	8.2	8.6	0.2
Religion (église, cimetière, etc.)	8.5	7.7	9.2	0.8
Autres activités ou combinaisons	11.3	15.7	15.8	4.4

Tableau 34 : Structure des déplacements de loisirs selon le type d'activités : longueur moyenne des déplacements, en km - 2005-2010-2015

Les temps moyens de parcours pour les différents types d'activités de loisirs connaissent quelques variations plus importantes entre 2005 et 2015. Les déplacements liés aux activités sportives²⁰ et aux activités extérieures non sportives voient leur durée moyenne se réduire significativement (- 9 minutes en 10 ans pour les premiers, - 14 minutes pour les seconds). Les baisses en termes de minutes sont plus faibles pour d'autres motifs, comme les visites à des parents ou amis et la gastronomie (- 4 minutes en moyenne entre 2005 et 2015), mais représentent cependant une baisse importante compte tenu

²⁰ Il faut toutefois considérer que cette variation est liée au fait qu'en 2005 cette catégorie comprenait également les randonnées et tours en vélos, dont les temps de déplacement moyens sont très longs. La variation réelle, pour les activités sportives stricto sensu, est sans doute beaucoup moins importante.

de la faible durée moyenne de ces déplacements (environ – 15% de temps de parcours moyen sur 10 ans).

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Visites à des parents ou des amis	27	25	23	-4
Gastronomie	28	25	24	-4
Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	38	35	33	-5
Activité sportive (football, jogging, etc.)	42	35	33	-9
Randonnées	-	92	105	-
Tours en vélo	-	91	90	-
Sport passif (assister à un match, etc.)	34	36	34	0
Activités extérieures non sportives (par ex. promenade)	68	55	54	-14
Travail non rémunéré	27	20	17	-10
Activités associatives	20	19	20	0
Religion (église, cimetière, etc.)	22	18	20	-2
Autres activités ou combinaisons	45	55	35	-10

Tableau 35 : Structure des déplacements de loisirs selon le type d'activités : durée moyenne des déplacements, en minutes - 2005-2010-2015

3.4 DÉPLACEMENTS SELON L'HEURE DE LA JOURNÉE

3.4.1 Etat 2015

Le graphique ci-dessous représente la part des déplacements en cours sur le total, selon les types d'activités de loisirs, aux différentes heures de la journée. La représentation, pour des raisons d'effectifs, de marges d'erreur et de lisibilité, se limite aux 4 principaux types d'activités, en termes de nombre de déplacements et de distances parcourues.

Sans surprise, ces profils horaires diffèrent fortement en fonction du type d'activités de loisirs, en lien avec leurs rythmes journaliers spécifiques.

Les déplacements en lien avec les visites chez les parents se répartissent sur toute la journée (en particulier entre 11h et 19h), sans concentration notable sur des heures particulières. En revanche, les trajets pour la gastronomie connaissent des concentrations très nettes à midi (près d'un quart des déplacements journaliers pour cette activité) et, dans une moindre mesure, entre 18h et 20h.

Les activités sportives sont caractérisées quant-à-elles par des déplacements qui se concentrent en fin de journée, plus particulièrement entre 17h et 19h (près du tiers du total journalier sur ces deux tranches horaires). Les déplacements en lien avec activités extérieures non-sportives connaissent également des pics spécifiques, mais plutôt en milieu d'après-midi, plus précisément entre 14h et 16h (près de 40 % du total dans ces deux tranches horaires).

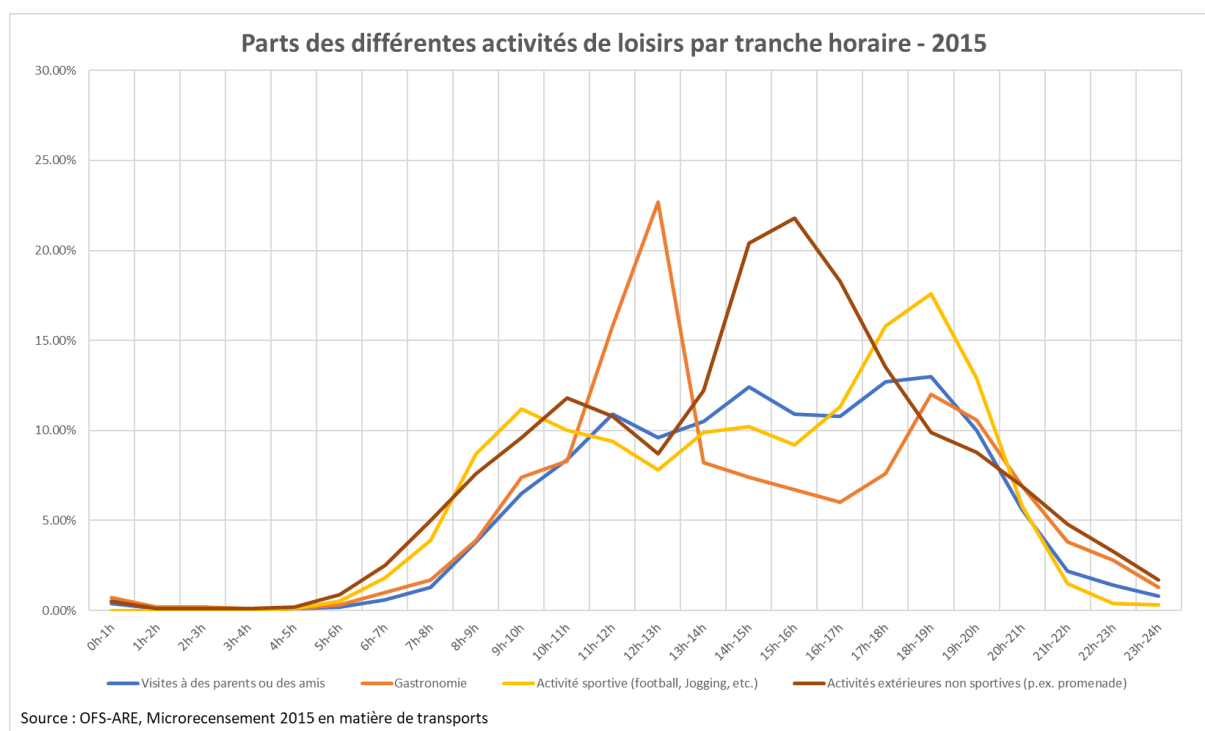


Figure 79 : Pourcentage des déplacements en cours selon le type d'activités et par tranche horaire - 2015

3.4.2 Evolution 2005-2015

En analysant l'évolution des heures de déplacement en fonction des principaux types d'activités de loisirs, il apparaît que les heures de concentration ne varient pratiquement pas au cours du temps (voir annexe).

3.5 DÉPLACEMENTS SELON LES MODES DE TRANSPORT

3.5.1 Etat 2015

Le graphique ci-dessous présente les parts modales en 2015, par grands modes agrégés, des types d'activités de loisirs **en pourcentage du total des déplacements**.

Même si globalement les déplacements de loisirs sont principalement réalisés en TIM et mobilités douces, **les répartitions modales varient fortement selon le type d'activité : ainsi, une très grande majorité des déplacements pour les activités extérieures non sportives, les randonnées et les tours en vélo est effectuée en mobilité douce (81.3% du total pour les premières, 68.7% pour les secondes et 96.7% pour les troisièmes)**. Les mobilités douces ne constituent toutefois pas l'ensemble des déplacements pour ces types d'activités, car dans certains cas des modes sont utilisés pour atteindre les lieux où pratiquer ces activités (c'est en particulier le cas pour les randonnées, avec près d'un déplacement sur quatre effectué en TIM).

D'autres activités sont caractérisées par des répartitions modales différentes : les déplacements pour gastronomie ou pour activités sportives connaissent par exemple des parts modales des TIM et des mobilités douces équivalentes (42.7% de TIM et 43.4% de mobilités douces pour la

gastronomie, 42.8% de TIM et 45.2% de mobilités douces pour les activités sportives). **En revanche, la part modale des TIM, en termes de pourcentages de déplacements, pour les visites à des parents ou des amis ou le sport passif est majoritaire** (respectivement 59.5% et 52.9%).

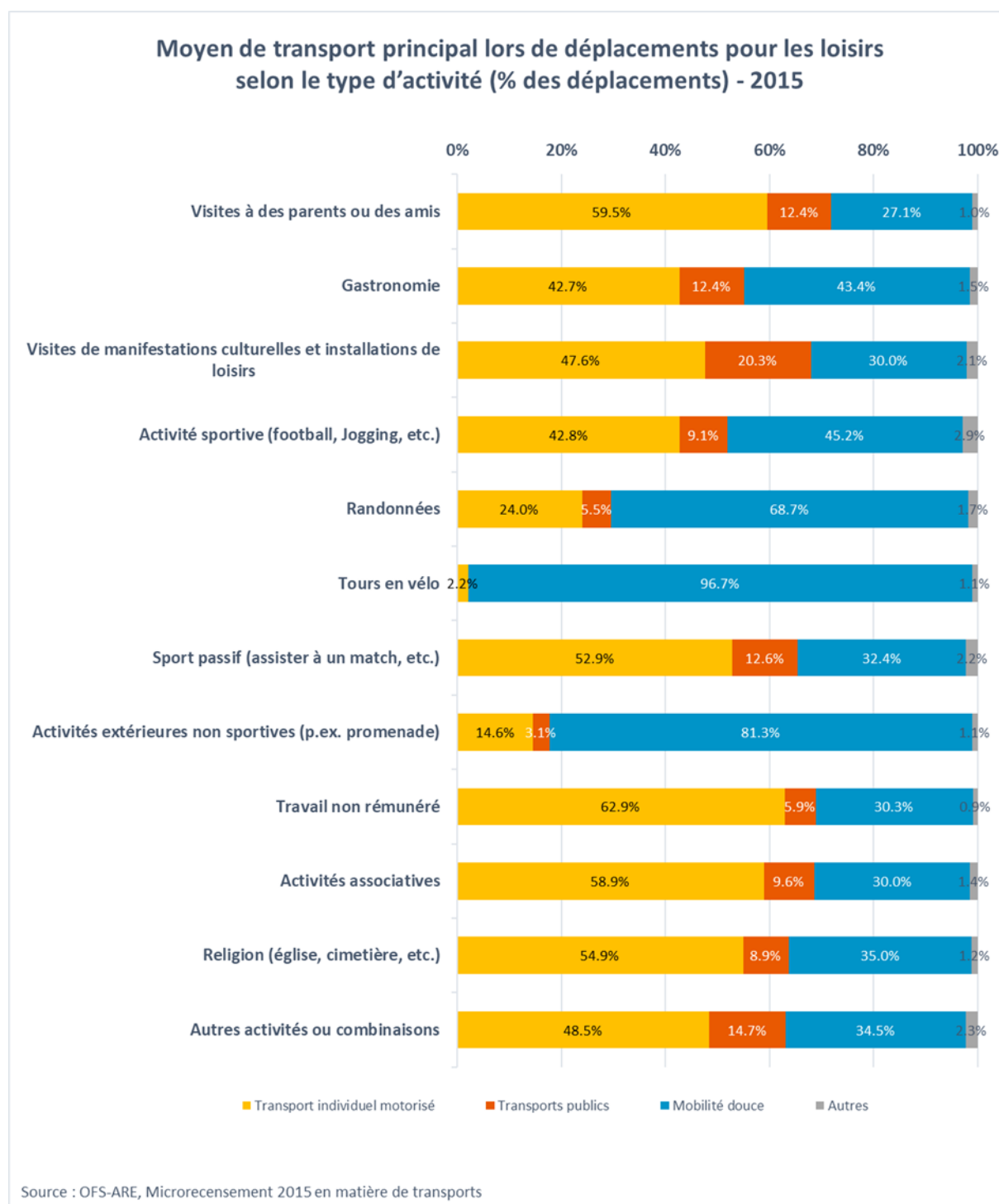


Figure 80 : Moyen de transport principal lors de déplacements pour les loisirs, selon le type d'activité (% des déplacements) - 2015

En analysant plus finement les répartitions modales par pourcentage de déplacements en fonction des jours de semaine, en 2015, pour les principaux types d'activité, il apparaît que la part modale des TIM a tendance à croître les samedis et dimanches, au détriment des mobilités douces et des TP.

Ce constat général est à modérer toutefois fortement en fonction du type d'activités : si pour les visites à des parents ou amis, la tendance à l'usage des transports individuels motorisés se renforce en fin de semaine (de 56% de TIM en jours ouvrables à 66.7% le dimanche), les différences sont beaucoup plus marquées pour la gastronomie. En effet, si pour ce type d'activités les mobilités douces représentent la majorité des déplacements durant les jours ouvrables (47.7% du total pour 38.6% de TIM), les TIM deviennent largement majoritaires les samedis et dimanches (48% le samedi, 59.2% le dimanche, alors que la part des mobilités douces se réduit fortement ces mêmes jours).

Il est intéressant de remarquer que pour d'autres activités, comme les activités sportives et les activités extérieures non sportives, les répartitions modales varient en revanche très peu en fonction des jours de semaine.

Visites à des parents ou des amis	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des déplacements en TIM	56.0%	63.5%	66.7%	59.5%
% des déplacements en TP	13.3%	13.0%	8.8%	12.4%
% des déplacements en MD	29.6%	22.6%	23.8%	27.1%
% des déplacements en autres modes	1.1%	1.0%	0.8%	1.0%

Tableau 36 : Parts modales des activités de type Visites à des parents ou des amis, en pourcentage des déplacements - 2015

Gastronomie	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des déplacements en TIM	38.6%	48.0%	59.2%	42.7%
% des déplacements en TP	12.4%	14.3%	9.6%	12.4%
% des déplacements en MD	47.7%	36.0%	28.8%	43.4%
% des déplacements en autres modes	1.3%	1.8%	2.4%	1.5%

Tableau 37 : Parts modales des activités de type Gastronomie, en pourcentage des déplacements - 2015

Activités sportives (football, jogging, etc.)	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des déplacements en TIM	42.6%	44.9%	41.8%	42.8%
% des déplacements en TP	9.8%	7.4%	6.9%	9.1%
% des déplacements en MD	45.1%	44.6%	46.5%	45.2%
% des déplacements en autres modes	2.5%	3.1%	4.8%	2.9%

Tableau 38 : Parts modales des activités de type Activités sportives, en pourcentage des déplacements - 2015

Activités extérieures non-sportives	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des déplacements en TIM	12.9%	17.5%	17.2%	14.6%
% des déplacements en TP	3.1%	3.3%	2.8%	3.1%
% des déplacements en MD	83.0%	77.7%	78.7%	81.3%
% des déplacements en autres modes	0.9%	1.6%	1.2%	1.1%

Tableau 39 : Parts modales des activités de type Activités extérieures non-sportives, en pourcentage des déplacements - 2015

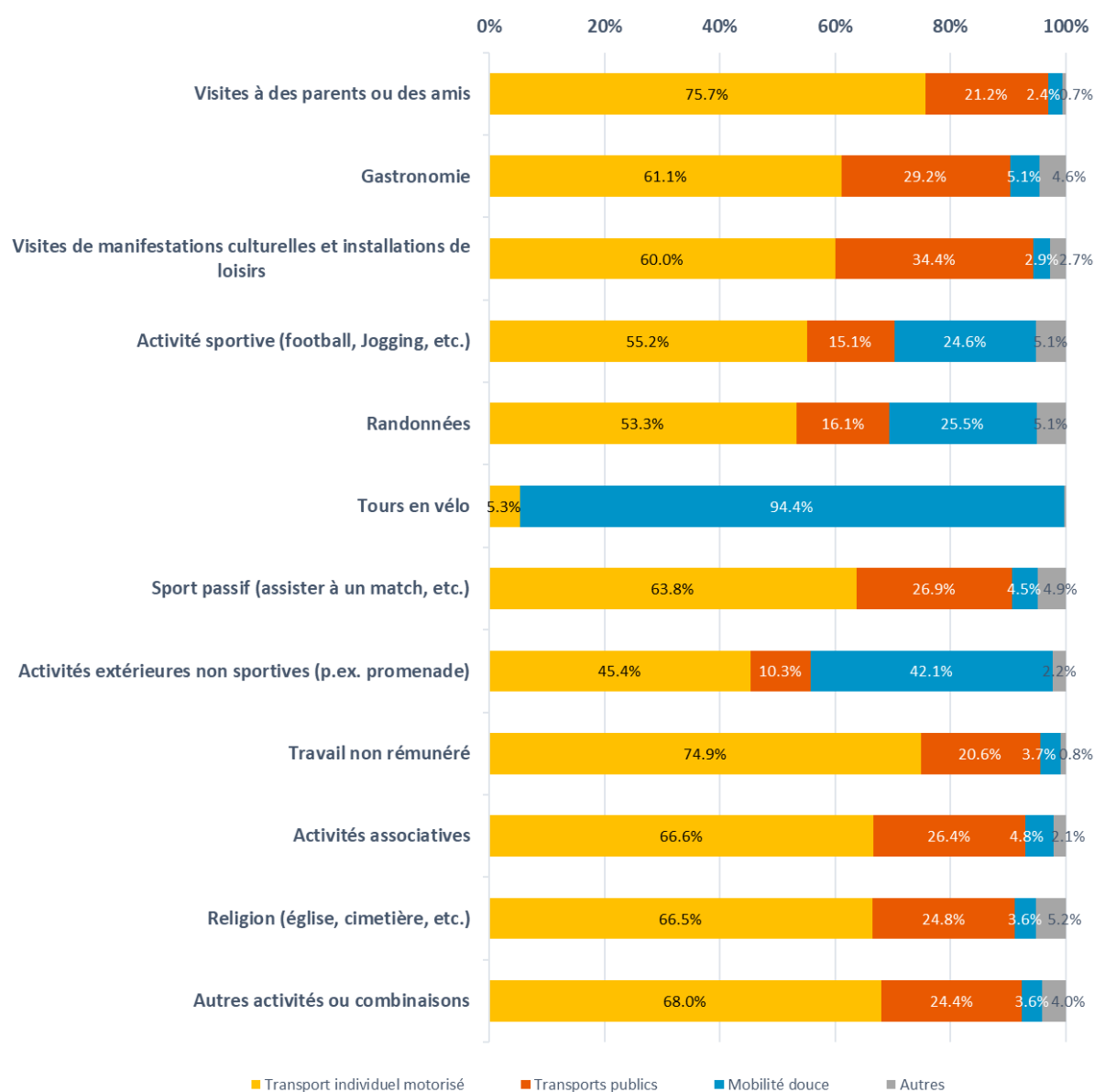
Le graphique ci-dessous présente les parts modales en 2015, par grands modes agrégés, des types d'activités de loisirs **en pourcentage des distances parcourues**.

Il apparaît que, pour pratiquement tous les types d'activités analysées, la majorité des distances est effectuée en TIM. Parmi les activités de loisirs fréquentes font exception les activités extérieures non sportives, où les distances parcourues en mobilités douces représentent une part importante du total (42.1%), presque équivalente à celle des TIM (45.4%).

Les distances pour presque tous les autres types d'activités sont très majoritairement réalisées en TIM, de manière plus ou moins importante (par exemple 75.7% du total pour les visites à des parents ou amis, 55.2% pour les activités sportives). **Une partie non négligeable des distances est toutefois parcourue également en TP : c'est notamment le cas pour la gastronomie (29.2% du total des distances), du sport passif (26.9%) et des visites de manifestations culturelles (34.4%).**

En analysant plus finement les parts modales par distances parcourues en fonction des différents jours de semaine, **il apparaît que, pour certains types d'activités, les répartitions modales varient peu (par exemple pour les activités sportives et les activités extérieures non-sportives). D'autres types de loisirs en revanche connaissent des variations plus importantes : c'est notamment le cas pour les déplacements pour gastronomie, la part des TIM augmentant sensiblement en fin de semaine (de 56.6% en jours ouvrables à 70.4% le dimanche), au détriment des TP, qui représentent près du tiers des distances parcourues pour cette activité en jours ouvrables (33.5% du lundi au vendredi, 25.8% le samedi, 19.4% le dimanche).**

Moyen de transport principal lors de déplacements pour les loisirs selon le type d'activité (% des distances) - 2015



Source : OFS-ARE, Microrecensement 2015 en matière de transports

Figure 81 : Moyen de transport principal des déplacements pour les loisirs, selon le type d'activité (% des distances) - 2015

Visites à des parents ou des amis	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des distances parcourues en TIM	72.5%	74.5%	83.4%	75.7%
% des distances parcourues en TP	23.7%	22.8%	14.6%	21.2%
% des distances parcourues en MD	3.1%	1.8%	1.7%	2.4%
% des distances parcourues en autres modes	0.7%	0.8%	0.4%	0.7%

Tableau 40 : Parts modales des activités de type Visites à des parents ou des amis, en pourcentage des distances parcourues - état 2015

Gastronomie	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des distances parcourues en TIM	56.5%	65.7%	70.4%	61.1%
% des distances parcourues en TP	33.5%	25.8%	19.4%	29.2%
% des distances parcourues en MD	5.5%	3.9%	5.1%	5.1%
% des distances parcourues en autres modes	4.5%	4.5%	5.1%	4.6%

Tableau 41 : Parts modales des activités de type Gastronomie, en pourcentage des distances parcourues - 2015

Activités sportives (football, jogging, etc.)	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des distances parcourues en TIM	54.3%	61.4%	52.2%	55.2%
% des distances parcourues en TP	16.9%	9.9%	14.2%	15.1%
% des distances parcourues en MD	24.4%	23.9%	26.2%	24.6%
% des distances parcourues en autres modes	4.5%	4.8%	7.4%	5.1%

Tableau 42 : Parts modales des activités de type Activités sportives, en pourcentage des distances parcourues - 2015

Activités extérieures non-sportives	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des distances parcourues en TIM	40.8%	53.5%	49.4%	45.4%
% des distances parcourues en TP	13.1%	7.1%	6.8%	10.3%
% des distances parcourues en MD	44.5%	36.1%	40.9%	42.1%
% des distances parcourues en autres modes	1.6%	3.3%	2.8%	2.2%

Tableau 43 : Parts modales des activités de type Activités extérieures non-sportives, en pourcentage des distances parcourues - 2015

3.5.2 Evolution 2005-2015

L'évolution des parts modales selon les principaux types d'activités de loisirs montre globalement une réduction de la part des déplacements effectués en TIM : - 3.6 points pourcentages entre 2005 et 2015 pour les visites à des parents ou amis, - 4.2 pour la gastronomie, - 4.7 pour les activités sportives. La part des TP a tendance quant-à-elle à augmenter, tout comme les mobilités douces, pour les activités sportives en particulier.

Les activités extérieures non sportives connaissent une évolution légèrement différente, avec une augmentation de la part des déplacements réalisés en TIM (+ 2.6 points pourcentages en 10 ans), accompagnée d'une réduction des déplacements en mobilités douces (- 3.8 points).

Visites à des parents ou des amis	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
% des déplacements en TIM	63.1%	58.3%	59.5%	-3.6
% des déplacements en TP	9.1%	11.3%	12.4%	+3.3
% des déplacements en MD	26.9%	29.6%	27.1%	+0.1
% des déplacements en autres modes	0.9%	0.8%	1.0%	+0.2

Tableau 44 : Parts modales des activités de type Visites à des parents ou des amis, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015

Gastronomie	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
% des déplacements en TIM	46.9%	41.0%	42.7%	-4.2
% des déplacements en TP	10.0%	11.4%	12.4%	+2.4
% des déplacements en MD	41.6%	46.2%	43.4%	+1.8
% des déplacements en autres modes	1.6%	1.5%	1.5%	+0.0

Tableau 45 : Parts modales des activités de type Gastronomie, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015

Activités sportives (football, jogging, etc.)	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
% des déplacements en TIM	47.5%	43.0%	42.8%	-4.7
% des déplacements en TP	7.1%	8.9%	9.1%	+2.1
% des déplacements en MD	42.1%	44.7%	45.2%	+3.2
% des déplacements en autres modes	3.4%	3.3%	2.9%	-0.5

Tableau 46 : Parts modales des activités de type Activités sportives, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015

Activités extérieures non-sportives	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
% des déplacements en TIM	12.0%	12.5%	14.6%	+2.6
% des déplacements en TP	2.4%	2.1%	3.1%	+0.7
% des déplacements en MD	85.1%	84.5%	81.3%	-3.8
% des déplacements en autres modes	0.6%	0.9%	1.1%	+0.5

Tableau 47 : Parts modales des activités de type Activités extérieures non-sportives, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015

En termes de distances, les tendances sont globalement les mêmes que pour l'évolution des parts modales par déplacements : réduction des TIM au profit des TP, sauf pour les activités extérieures non sportives. A noter la diminution très importante de la part des distances parcourues en TIM pour le motif gastronomie (- 11.8 points pourcentage en 10 ans), avec en parallèle une augmentation équivalente de la part des TP (+ 12.6 points sur la même période).

Visites à des parents ou des amis	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% des distances parcourues en TIM	78.3%	74.8%	75.7%	-2.7
% des distances parcourues en TP	17.7%	22.0%	21.2%	+3.6
% des distances parcourues en MD	2.9%	2.5%	2.4%	-0.5
% des distances parcourues en autres modes	1.1%	0.6%	0.7%	-0.4

Tableau 48 : Parts modales des activités de type Visites à des parents ou des amis, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015

Gastronomie	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% des distances parcourues en TIM	72.9%	61.1%	61.1%	-11.8
% des distances parcourues en TP	16.6%	27.6%	29.2%	+12.6
% des distances parcourues en MD	5.0%	5.4%	5.1%	+0.1
% des distances parcourues en autres modes	5.5%	5.9%	4.6%	-0.9

Tableau 49 : Parts modales des activités de type Gastronomie, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015

Activités sportives (football, jogging, etc.)	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% des distances parcourues en TIM	59.6%	57.0%	55.2%	-4.4
% des distances parcourues en TP	12.1%	13.9%	15.1%	+3.0
% des distances parcourues en MD	22.7%	22.6%	24.6%	+1.9
% des distances parcourues en autres modes	5.7%	6.5%	5.1%	-0.5

Tableau 50 : Parts modales des activités de type Activités sportives, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015

Activités extérieures non-sportives	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% des distances parcourues en TIM	40.2%	36.7%	45.4%	+5.2
% des distances parcourues en TP	10.9%	12.1%	10.3%	-0.6
% des distances parcourues en MD	46.9%	48.9%	42.1%	-4.8
% des distances parcourues en autres modes	2.0%	2.3%	2.2%	+0.3

Tableau 51 : Parts modales des activités de type Activités extérieures non-sportives, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015

3.5.3 Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs

Le taux d'occupation moyen des voitures selon le type d'activité montre quelques différences. Les déplacements effectués en voiture pour aller faire un tour à vélo comptent une personne par voiture alors que les activités en lien avec la gastronomie, les visites de manifestations culturelles, les randonnées et les activités extérieures non sportives comptent en moyenne plus de deux personnes par véhicule.

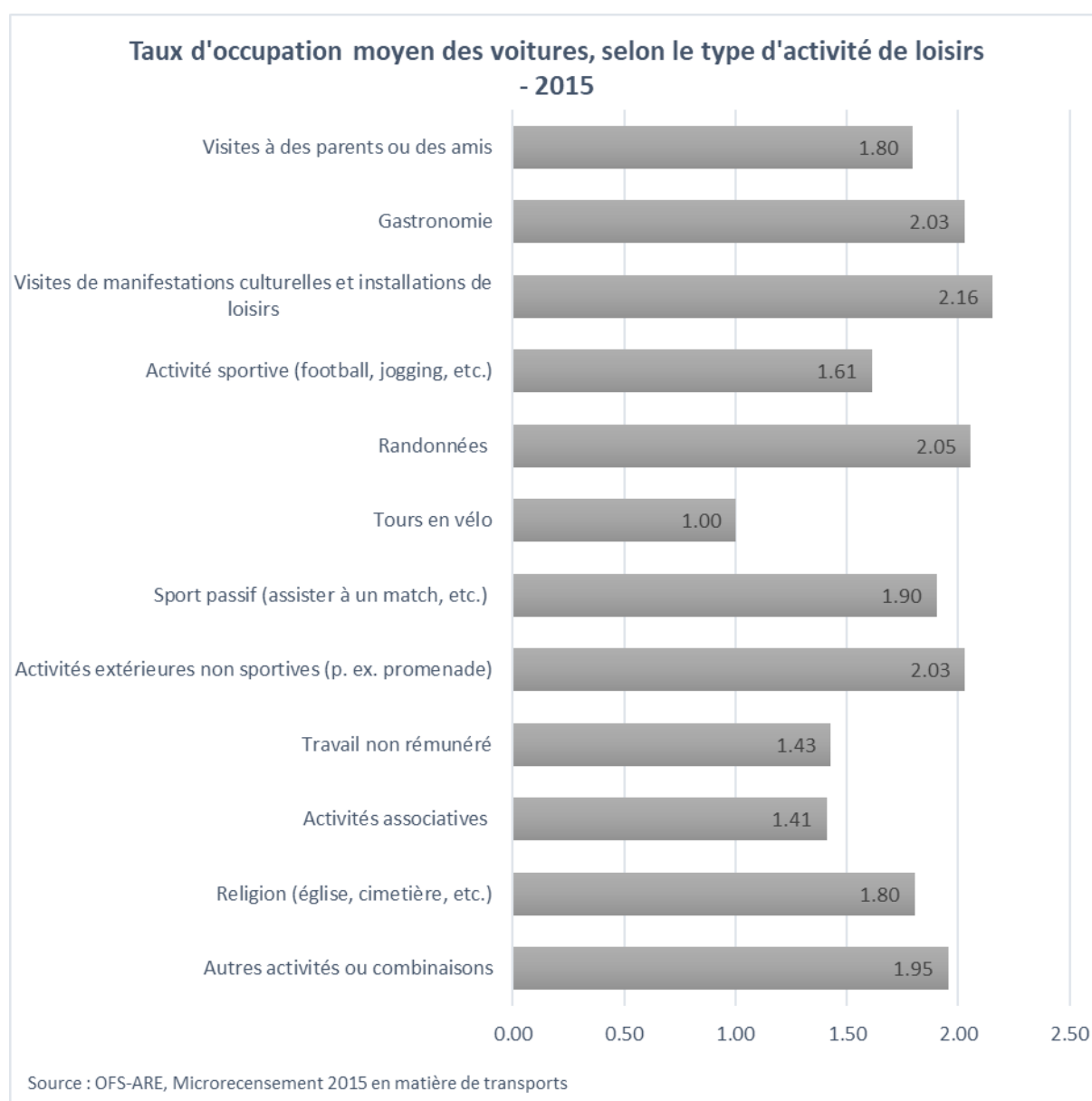


Figure 82 : Taux d'occupation moyen des voitures individuelles, selon le type d'activité de loisirs - 2015

3.6 SYNTHÈSE

- **Quatre activités constituent à elles seules les trois-quarts des déplacements de loisirs en Suisse, et les quatre-cinquième des distances parcourues : les activités extérieures non sportives, la gastronomie, les visites à des parents ou amis et les activités sportives.** Lors des déplacements quotidiens à l'étranger, la hiérarchie des loisirs est légèrement différente : il s'agit dans ces cas, environ une fois sur trois, d'activités liées à la gastronomie (32.7% des déplacements en lien avec l'étranger), suivent les visites à des parents ou des amis (17.1%), les combinaisons de plusieurs activités (15%) et les activités extérieures non sportives (12%).
- **L'importance des activités dans les déplacements change selon le jour de semaine :** les visites à des parents ou amis représentent une part encore plus importante des distances de loisirs le dimanche, même si elles constituent également la part la plus significative en jours ouvrables et le samedi. La part des distances consacrées à la gastronomie se réduit en revanche les samedis et dimanche, tout comme celle des activités sportives.
- **La distance moyenne parcourue lors de certaines activités de loisirs est importante :** les déplacements pour une visite de manifestations culturelles et d'installations de loisirs sont en moyenne les plus longs parmi les activités de loisirs analysées (16.9 km). Dans le même ordre de grandeur, les déplacements liés aux manifestations sportives représentent également des distances de parcours importantes (16.4 km en 2015).
- **Certaines activités de loisirs sont en revanche spécifiquement caractérisées par des déplacements courts :** ainsi, près de la moitié des déplacements en lien avec la gastronomie ne dépasse pas les deux 2 km en moyenne ; il en va de même pour les activités extérieures non sportives.
- **Il existe des temporalités hebdomadaires et horaires bien spécifiques pour les déplacements de loisirs en fonction du type d'activité pratiquée :** sans surprise, les trajets pour la gastronomie connaissent par exemple des concentrations très nettes à midi et, dans une moindre mesure, entre 18h et 20h ; les activités sportives sont en revanche caractérisées par des déplacements qui se concentrent plutôt en fin de journée (17h-19h).
- **Les répartitions modales varient fortement selon le type d'activité : cependant, pour pratiquement tous les types d'activités analysées, la majorité des distances reste effectuée en TIM.** Certaines activités ont malgré cela des profils différents, comme les activités extérieures non sportives, où les distances parcourues en mobilités douces représentent une part importante du total, presque équivalente à celle des TIM.
- **Le taux d'occupation moyen des voitures individuelles varie également selon le type d'activité de loisirs :** les déplacements effectués en voiture pour aller faire un tour à vélo comptent une personne par voiture, alors que les activités en lien avec la gastronomie, les visites de manifestations culturelles, les randonnées et les activités extérieures non sportives comptent en moyenne plus de deux personnes par véhicule.

4 MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : PROFILS TERRITORIAUX - ESPACES URBAINS, INTERMEDIAIRES ET RURAUX

4.1 INTRODUCTION

Cette partie présente les résultats des principaux indicateurs de la mobilité de loisirs selon la typologie des communes urbain-rural, qui comporte trois catégories : **les communes urbaines, les communes intermédiaires et les communes rurales**.

Cette typologie est dérivée de la typologie des communes de l'OFS, en 9 catégories, basée sur des critères de densité, de taille et d'accessibilité²¹. Le critère de densité comprend des données sur la population résidente, les emplois et les nuitées hôtelières alors que le critère d'accessibilité se base sur une estimation de l'effort nécessaire pour atteindre, depuis une commune donnée, des attracteurs situées en-dehors de cette même commune.

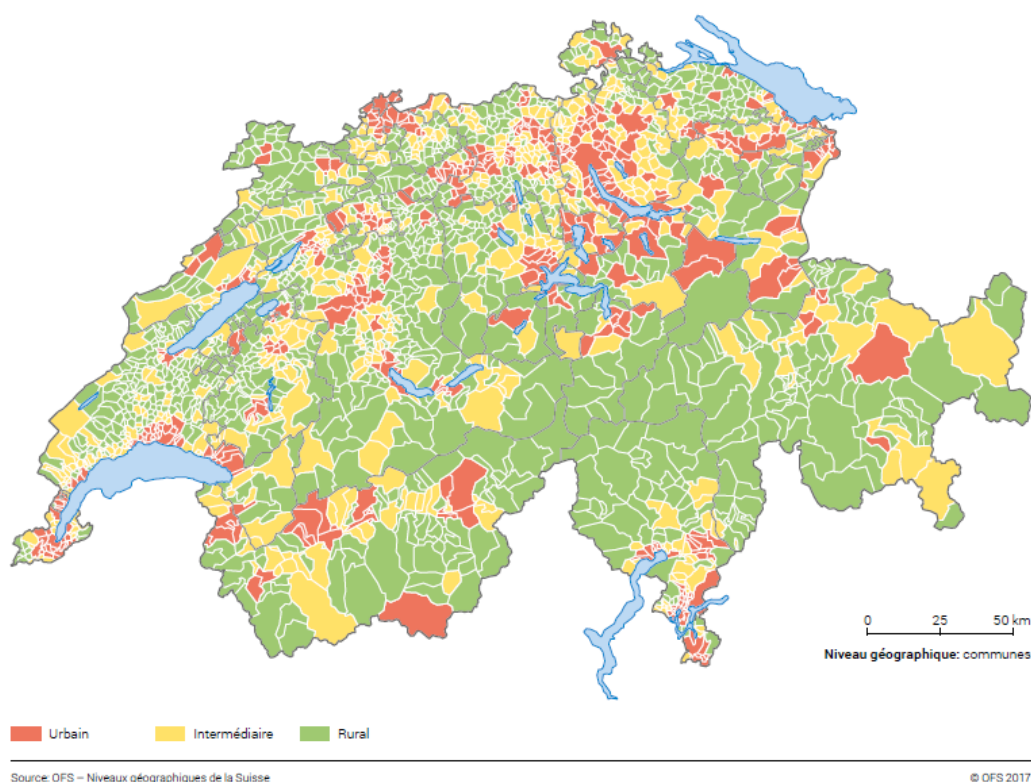
La correspondance entre la typologie des communes en 9 catégories et la typologie urbain-rural utilisée dans cette partie du rapport, est la suivante :

Typologie des communes	Typologie urbain-rural
Commune urbaine d'une grande agglomération	Urbain
Commune urbaine d'une agglomération moyenne	
Commune urbaine d'une petite ou hors agglomération	
Commune périurbaine de forte densité	Intermédiaire
Commune périurbaine de moyenne densité	
Commune d'un centre rural	
Commune périurbaine de faible densité	Rural
Commune rurale en situation centrale	
Commune rurale périphérique	

Tableau 52 : Correspondance entre la typologie de communes et la typologie urbain-rural

La carte suivante représente l'attribution de la typologie aux 2'255 communes, qui correspond à l'état au 1.1.2017.

²¹ OFS (2012) *L'espace à caractère urbain 2012 : Rapport explicatif*. Neuchâtel.

Figure 83: Carte de la typologie urbain-rural 2012²²

4.1.1 Méthodologie

Afin d'attribuer chaque classe de la typologie urbain-rural aux données des MRMT 2005, 2010 et 2015, les trois classes de la typologie sont rattachées aux communes de domicile des personnes interrogées. Pour garantir la cohérence entre les données MRMT par rapport aux fusions et aux mutations des communes suisses, la typologie urbain-rural tient compte de la situation en 2015. Dans un souci de comparabilité des comportements en matière de mobilité entre les années, cette situation est reportée sur les données 2005 et 2010²³.

La typologie urbain-rural concerne 2'324 communes (état 2015), qui se répartissent de la manière suivante :

Classe typologique	Effectif de communes
Urbain	502
Intermédiaire	593
Rural	1'229
Total	2'324

Tableau 53 : Effectifs de communes selon la typologie urbain-rural en 2015

²² L. ZECHA, OFS (2017) *Typologie des communes et typologie urbain-rural 2012*. Berne, p.13.

²³ A titre d'exemple, une commune est classée comme « intermédiaire » en 2015. Cette unité géographique est toutefois issue d'une fusion de 3 communes qui a eu lieu en 2011. En 2010 et 2005, ces 3 communes seront par conséquent également classées comme « intermédiaires ».

4.1.2 Effectifs

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements analysés, par année et par type de commune :

Classe typologique	2005	2010	2015
Urbain	70'451	140'368	121'807
Intermédiaire	23'704	42'925	41'294
Rural	14'546	26'755	29'259
TOTAL	108'701	210'048	192'360

Tableau 54 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements analysés par année selon la typologie d'espace

La base de données du MRMT 2005 comporte également 195 déplacements qui ne peuvent pas être géographiquement référencés, car le lieu de résidence du répondant est indéterminé (pas de réponse/ne sait pas).

4.2 STRUCTURE DES DÉPLACEMENTS

4.2.1 Etat 2015

Le tableau ci-dessous présente le nombre moyen d'étapes des déplacements effectués pour les loisirs. Il apparaît que **les déplacements de loisirs effectués par les habitants des communes urbaines sont globalement plus complexes : ils comportent en effet, en moyenne, plus d'étapes (1.45 étapes par déplacement) que ceux effectués par les habitants des communes intermédiaires (1.29 étapes par déplacement) et des communes rurales (1.27 étapes par déplacement).**

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Urbain	1.44	1.49	1.41	1.45
Intermédiaire	1.28	1.33	1.29	1.29
Rural	1.27	1.30	1.24	1.27

Tableau 55 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs selon la typologie d'espace - 2015

Cette tendance se vérifie pour l'ensemble des jours de la semaine, du samedi et du dimanche (cf. figure suivante).

La deuxième tendance observable est que **les déplacements de loisirs effectués le samedi comportent, en général, plus d'étapes que ceux effectués les autres jours de la semaine**, quel que soit le type de commune de résidence.

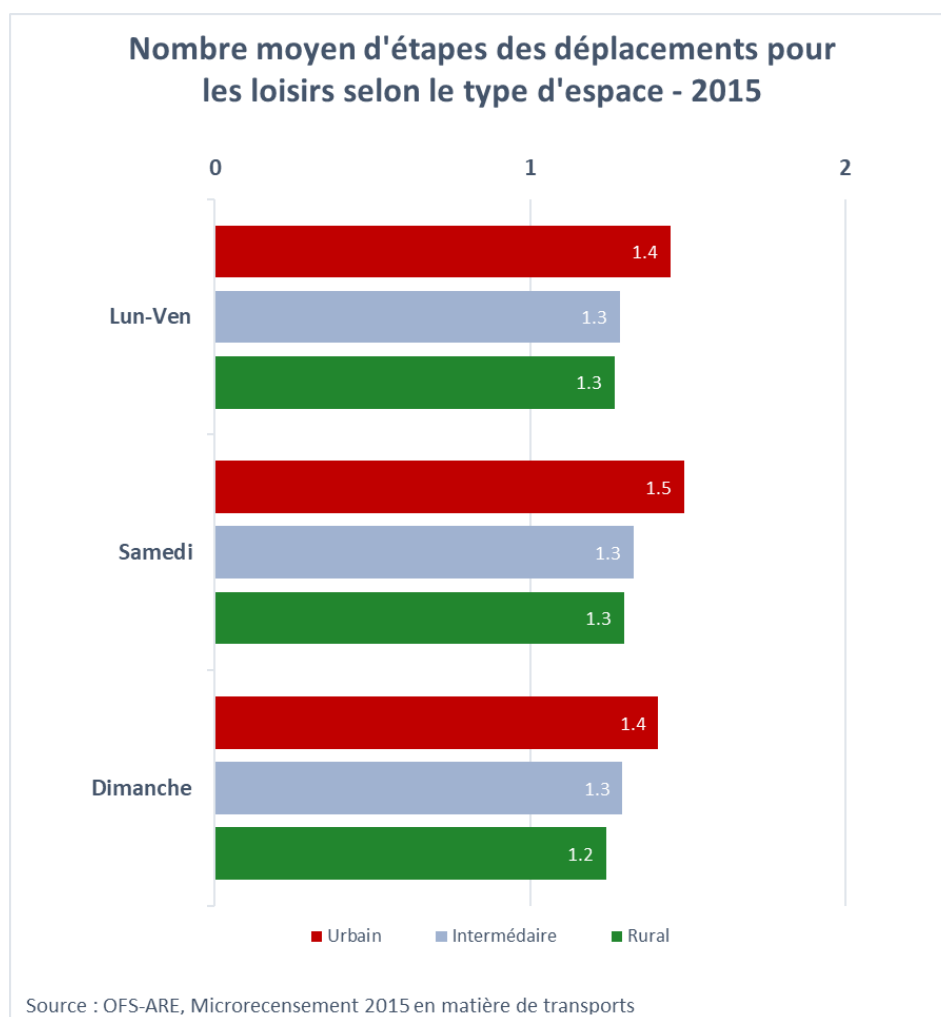


Figure 84 : Nombre moyen d'étapes des déplacements pour les loisirs selon la typologie d'espace - 2015

Si les déplacements de loisirs des habitants des communes urbaines sont ceux qui comportent le plus d'étapes, ils sont aussi ceux qui sont **les moins longs avec une moyenne de 10.8 km**. Suivent ensuite les déplacements des habitants des **communes intermédiaires avec 12.6 km et ceux des communes rurales avec 13.2 km**. Ce résultat peut s'expliquer peut-être par le fait que les habitants des communes urbaines ont, en général, une meilleure accessibilité aux différentes opportunités de loisirs.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Urbain	9.1	12.9	14.9	10.8
Intermédiaire	10.4	16.1	16.6	12.6
Rural	11.4	15.8	16.8	13.2

Tableau 56 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs selon la typologie d'espace – 2015

Dans le détail, il apparaît que les déplacements de loisirs du dimanche sont les plus longs et ceux en semaine les plus courts, quel que soit le type de commune de résidence. **Les habitants des communes rurales sont ceux qui effectuent les déplacements de loisirs les plus longs, en semaine comme le dimanche, avec respectivement des moyennes de 11.4 km en semaine et de 16.8 km le dimanche**. Les habitants des communes intermédiaires font des déplacements de loisirs de 10.4 km de moyenne en semaine, ce qui représente plus que chez les résidents des communes urbaines (9.1 km) et moins

que ceux des communes rurales (11.4 km). Par contre, le week-end, ces déplacements sont aussi longs que ceux des habitants des zones rurales (cf. figure suivante) et sont même les plus long le samedi avec 16.1 km.

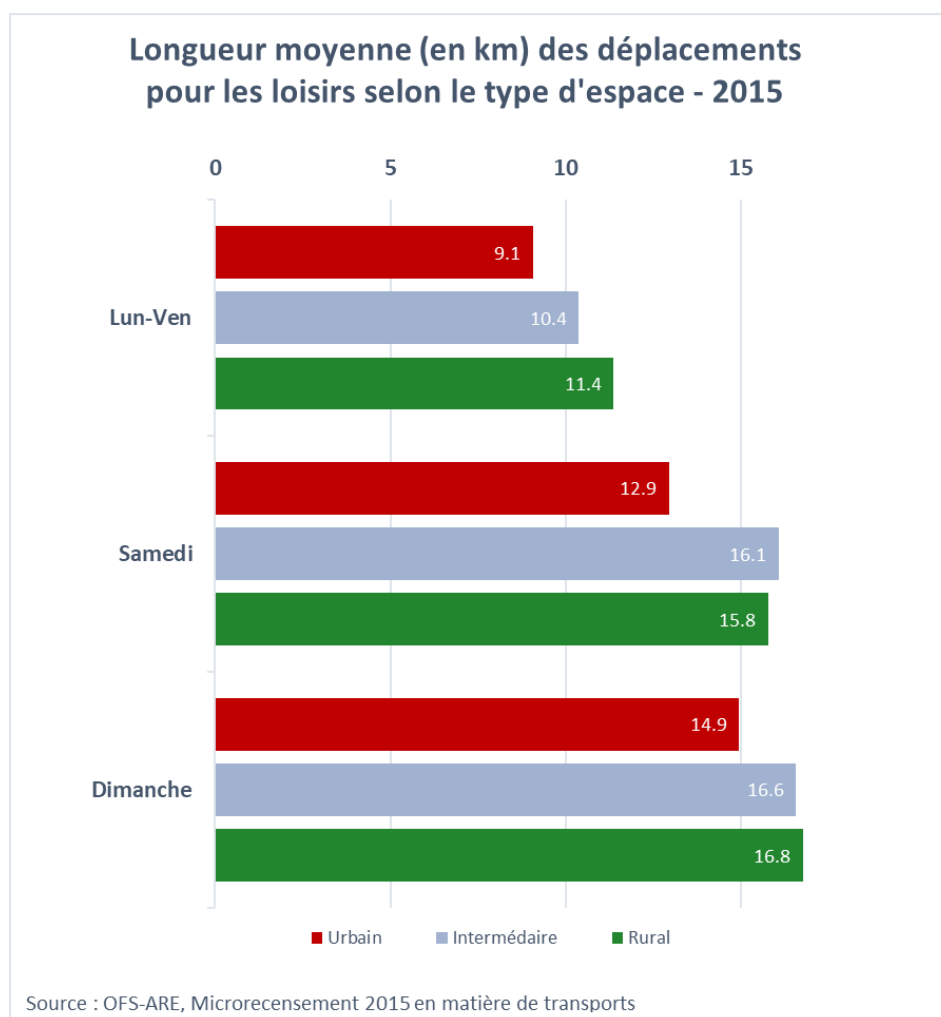


Figure 85 : Longueur moyenne (en km) des déplacements pour les loisirs selon la typologie d'espace - 2015

La répartition des déplacements de loisirs par classes de distances montre une distribution très similaire entre les habitants des communes rurales et ceux des communes intermédiaires. En effet, chez ces habitants, environ 30% des déplacements de loisirs font plus de 10 km contre un peu plus de 20% pour les habitants des communes urbaines. Ces derniers font également plus de déplacements courts puisque plus de 41% font moins de 2 km. Cette proportion tombe à moins de 38% chez les habitants des communes intermédiaires et rurales.

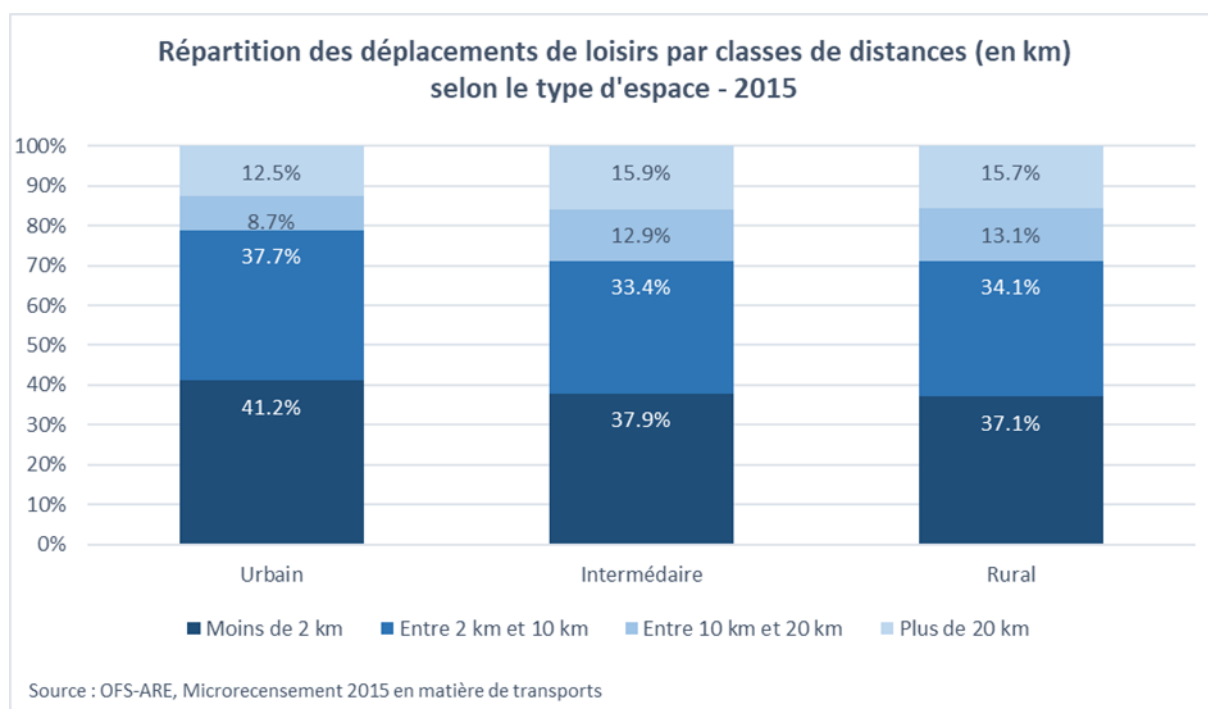


Figure 86 : Répartition des déplacements de loisirs par classes de distances (en km) selon la typologie d'espace - 2015

Le tableau des durées moyennes des déplacements ne montre pas de grandes différences entre les catégories (+/- 1 à 2 minutes) et les vitesses de déplacements semblent plus ou moins identiques puisque les déplacements les plus courts en termes de distance sont également les plus courts en termes de temps.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Urbain	28	33	41	31
Intermédiaire	29	35	42	32
Rural	30	34	41	33

Tableau 57 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements pour les loisirs selon la typologie d'espace - 2015

Suivant la même logique que les longueurs moyennes des déplacements loisirs, **les habitants des communes urbaines sont ceux qui consacrent le moins de temps, en moyenne, par déplacement avec 31 minutes contre 32 minutes pour les habitants des communes intermédiaires et 33 minutes pour les habitants des communes rurales.**

La figure suivante présente les détails des durées moyennes selon les différents jours de la semaine et présente une structure quasiment identique au graphique détaillant les distances moyennes. Pour simplifier, on peut dire que les déplacements de loisirs les plus courts, en km, sont ceux qui prennent le moins de temps et les déplacements de loisirs les plus longs, en km, sont ceux qui prennent le plus de temps et ceci quel que soit le milieu (urbain, intermédiaire ou rural).

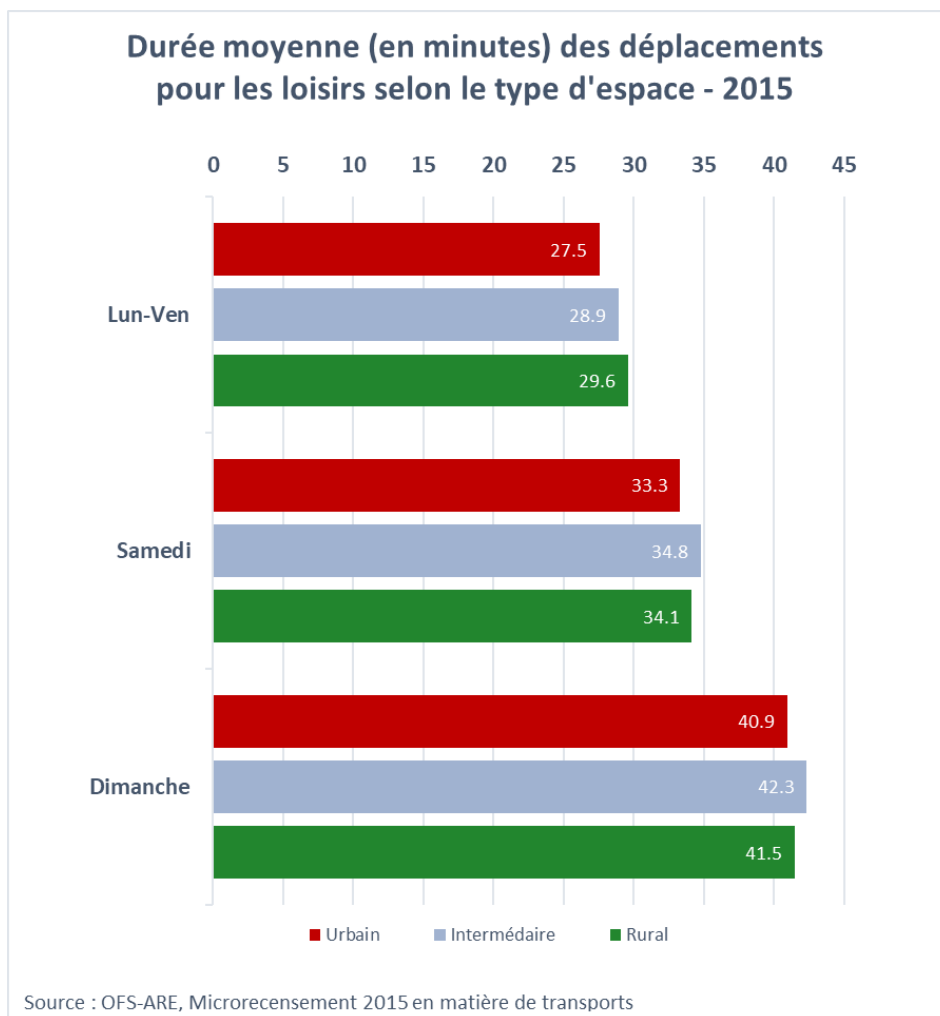


Figure 87 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements pour les loisirs selon la typologie d'espace - 2015

4.2.2 Evolution 2005-2015

L'analyse de l'évolution du **nombre moyen d'étapes par déplacement** montre une certaine stabilité au cours des dix dernières années (entre -0.04 et -0.1 étape par déplacement selon la catégorie).

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Urbain	1.49	1.47	1.45	-0.04
Intermédiaire	1.40	1.33	1.29	-0.10
Rural	1.35	1.26	1.27	-0.08

Tableau 58 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015

Dans le détail, le nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs reste plus ou moins stable, dans tous les types d'espaces analysés : entre 1.4 et 1.5 étapes par déplacement pour les habitants des communes urbaines, entre 1.3 et 1.4 pour les habitants des communes intermédiaires et entre 1.2 et 1.3 pour les habitants des communes rurales.

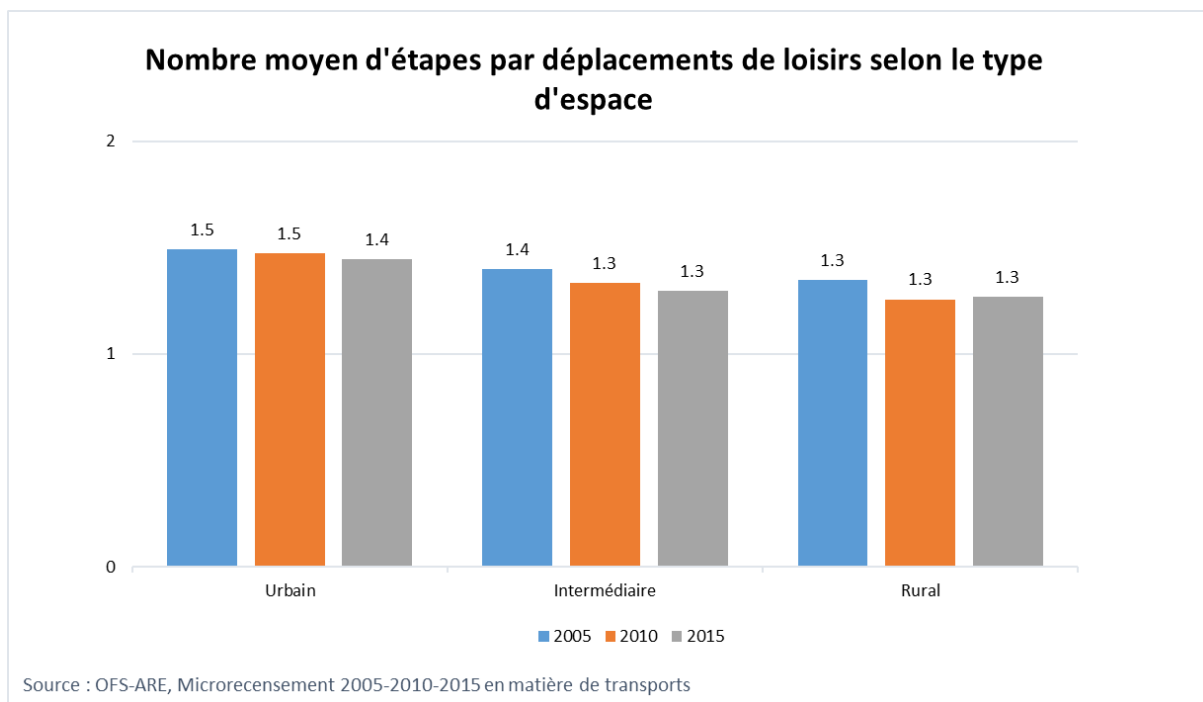


Figure 88 : Nombre moyen d'étapes par déplacements de loisirs selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015

L'évolution de la longueur moyenne par déplacement montre une légère réduction des distances auprès des habitants des communes urbaines (-0.5 km) et une relative stagnation pour les autres catégories (+0.1 km dans les communes intermédiaires et +0.3 km dans les communes rurales).

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Urbain	11.3	11.0	10.8	-0.5
Intermédiaire	12.5	12.7	12.6	+0.1
Rural	12.9	12.2	13.2	+0.3

Tableau 59 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015

Le graphique suivant présente l'évolution de la longueur moyenne des déplacements de loisirs selon le type d'espace. **Les déplacements de loisirs des habitants des communes urbaines sont passés de 11.3 km (2005) à 11 km (2010) puis à 10.8 km (2015) en moyenne, indiquant ainsi une très légère tendance à la diminution de leur longueur. Les autres catégories montrent une évolution en dents de scie débouchant sur une légère augmentation au cours des 10 dernières années.**

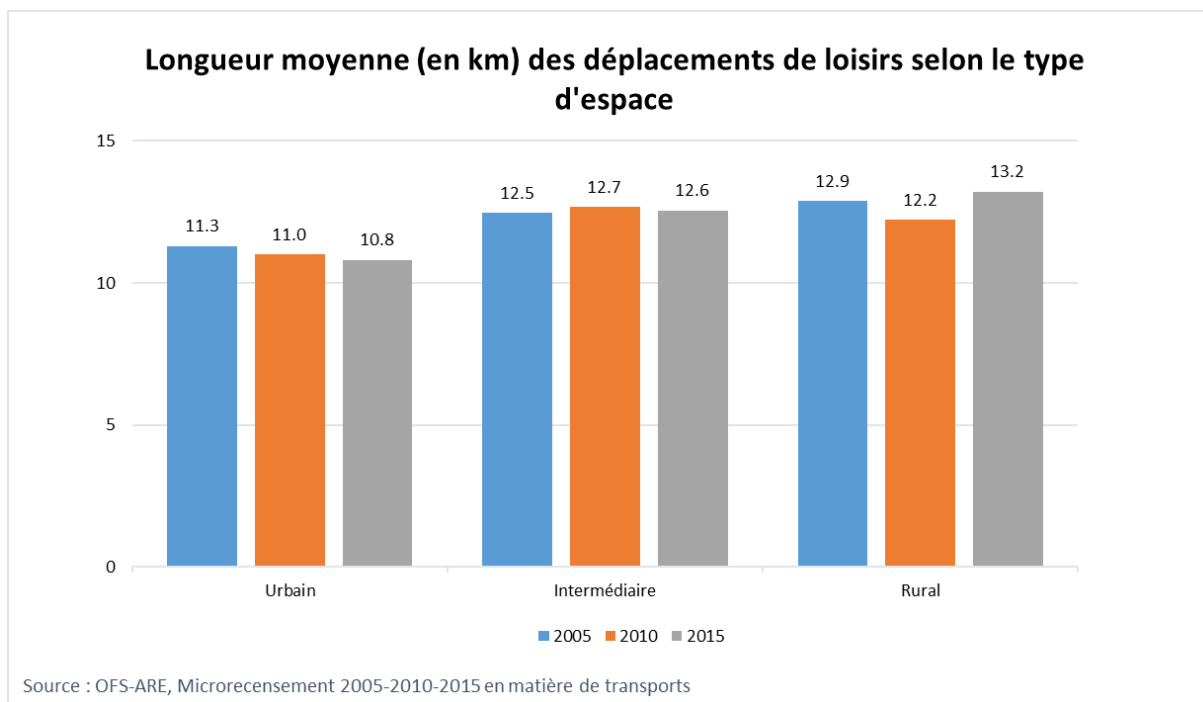


Figure 89 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs selon la typologie d'espace – 2005-2010-2015

L'évolution de la durée moyenne des déplacements de loisirs montre une tendance claire à la diminution et ce pour tous les types de communes. Ainsi, en 10 ans, **les temps de parcours par déplacement de loisirs se réduisent de 3 minutes chez les habitants des communes urbaines, de 3.6 minutes chez les habitants des communes intermédiaires et de 2.9 minutes chez les habitants des communes rurales.**

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Urbain	34	32	31	- 3
Intermédiaire	36	32	32	- 4
Rural	36	32	33	- 3

Tableau 60 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015

Cependant, la grande partie de cette diminution a eu lieu entre 2005 et 2010. L'évolution entre 2010 et 2015 montre une globale stabilisation (cf. figure suivante).

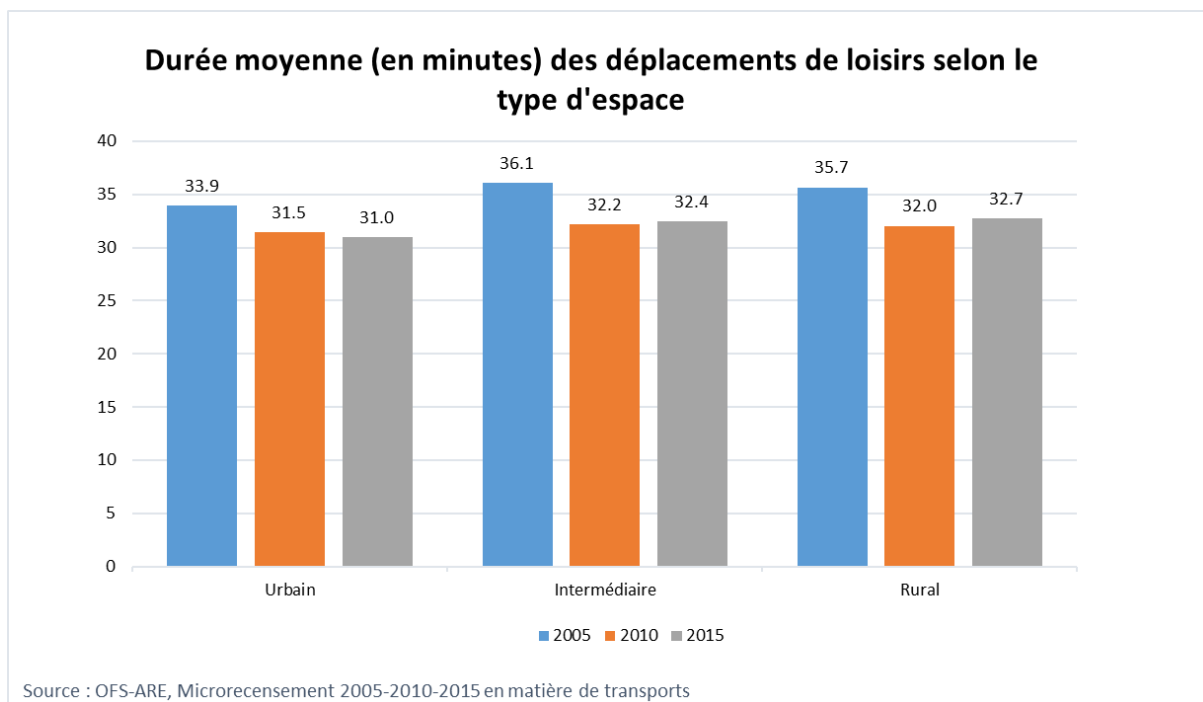


Figure 90 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015

4.3 DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE

4.3.1 Etat 2015

Le tableau ci-dessous indique le nombre moyen de déplacements de loisirs par jour et par personne. Il apparaît que les différences entre types d'espaces sont minimales : les habitants des communes urbaines génèrent ainsi 1.28 déplacements en Suisse pour ce motif par jour et par personne (0.03 à l'étranger), tout comme les habitants des communes intermédiaires (0.02 à l'étranger), et 1.27 déplacements par jour et par personne pour les habitants des communes rurales (0.01 à l'étranger).

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Urbain	1.15	1.68	1.55	1.28
Intermédiaire	1.15	1.64	1.58	1.28
Rural	1.11	1.64	1.67	1.27

Tableau 61: Nombre moyen de déplacements par jour et personne selon la typologie d'espace - 2015

Il existe néanmoins quelques différences entre ces catégories suivant les jours de la semaine. Globalement les individus génèrent moins de déplacements loisirs en semaine qu'en fin de semaine et cela pour toutes les catégories, mais les résidents des communes rurales génèrent le moins de déplacements par personne en jours ouvrables, mais le plus le dimanche.

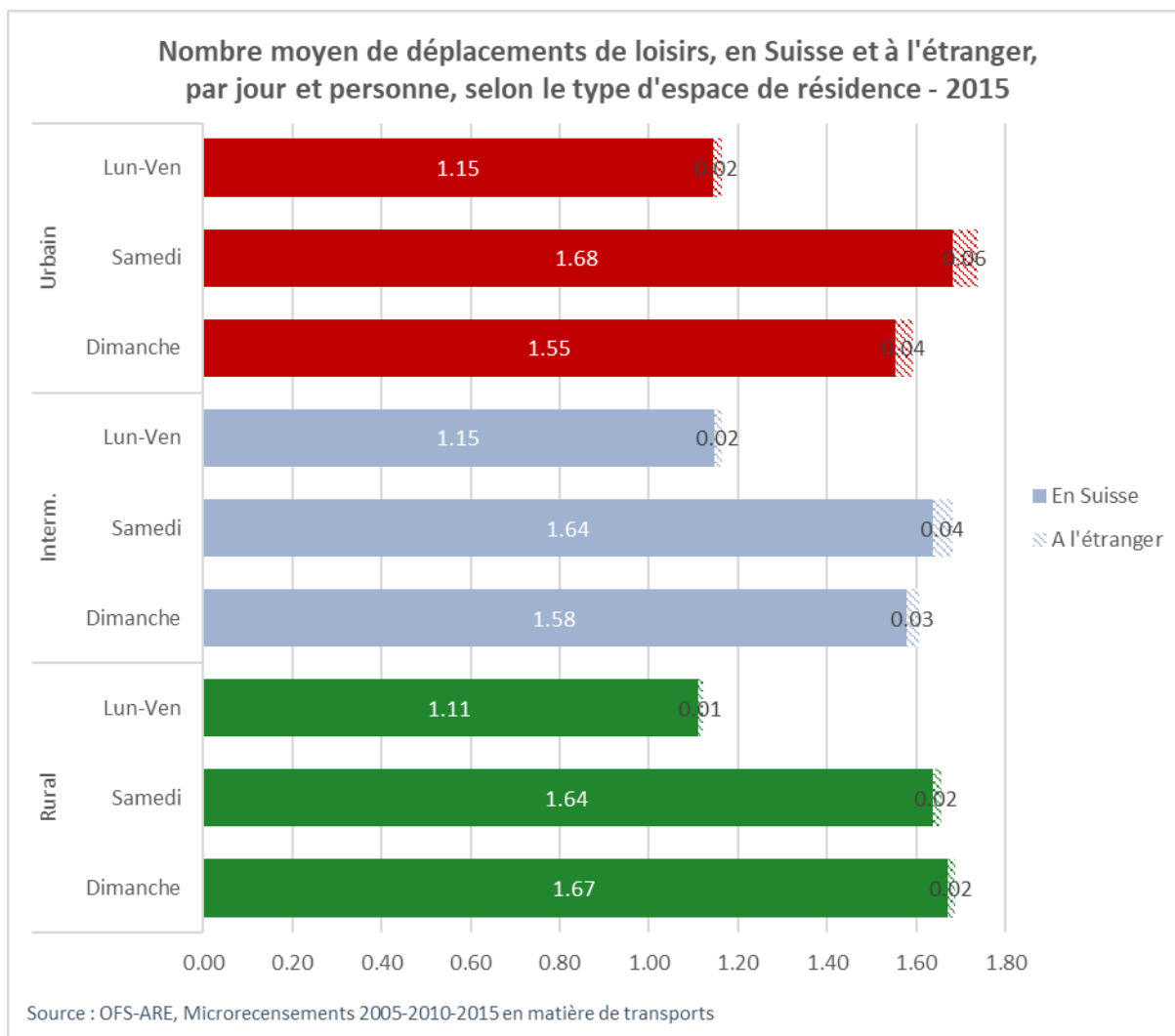


Figure 91 : Nombre moyen de déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne, selon la typologie d'espace – 2015

La répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs montre peu de différence entre les types d'espaces de résidence. Les habitants des communes urbaines sont, en proportion, moins nombreux à ne pas se déplacer (10.8% contre 12.1% et 13.2% pour les habitants des communes intermédiaires et des communes rurales), mais sont un peu plus nombreux à ne pas faire de déplacements de loisirs dans leurs déplacements quotidiens (32.1% contre 30.6% et 30.1%). En cumulant, on constate donc que 42.9% des habitants des communes urbaines, 42.7% des habitants des communes intermédiaires et 43.3% des habitants des communes rurales ne font pas de déplacements de loisirs.

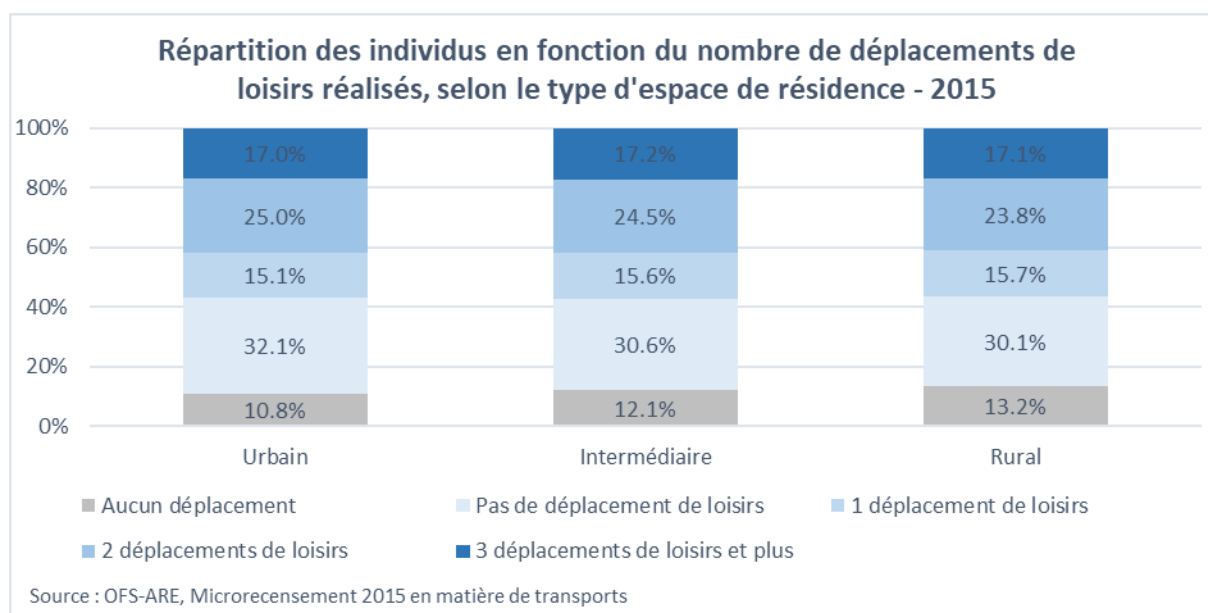


Figure 92 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon la typologie d'espace - 2015

La distance moyenne par jour et personne selon le type d'espace montre que les habitants des communes urbaines génèrent moins de kilomètres en Suisse que les habitants des communes intermédiaires et ceux des communes rurales. Par contre, en tenant compte des déplacements effectués à l'étranger, ce sont les habitants des communes rurales qui génèrent le moins de kilomètres. Les habitants des communes urbaines, intermédiaires et rurales, génèrent respectivement 13.8 km (4.7 km à l'étranger), 16.1 km (4.8 km à l'étranger) et 16.8 km (1.5 km à l'étranger).

Dans le détail, il existe de grandes différences entre les jours de la semaine et le week-end, en fonction des lieux de résidence. En effet, les habitants des zones urbaines génèrent 10.4 km en semaine par jour et par personne en Suisse, contre 12.6 km chez ceux des zones rurales. Plus du double est généré le samedi et le dimanche.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Urbain	10.4	21.8	23.2	13.8
Intermédiaire	11.9	26.3	26.2	16.1
Rural	12.6	25.8	28.0	16.8

Tableau 62 : Distance moyenne (en km) par jour et personne selon la typologie d'espace - 2015

A l'étranger, les distances générées sont également beaucoup plus importantes le week-end. Ainsi, les habitants des communes urbaines parcourent le samedi quasiment 7 fois plus de kilomètres par jour et par personne qu'en jours ouvrables. Les habitants des communes intermédiaires et rurales génèrent 4 fois plus de kilomètres le dimanche par rapport aux jours ouvrables.

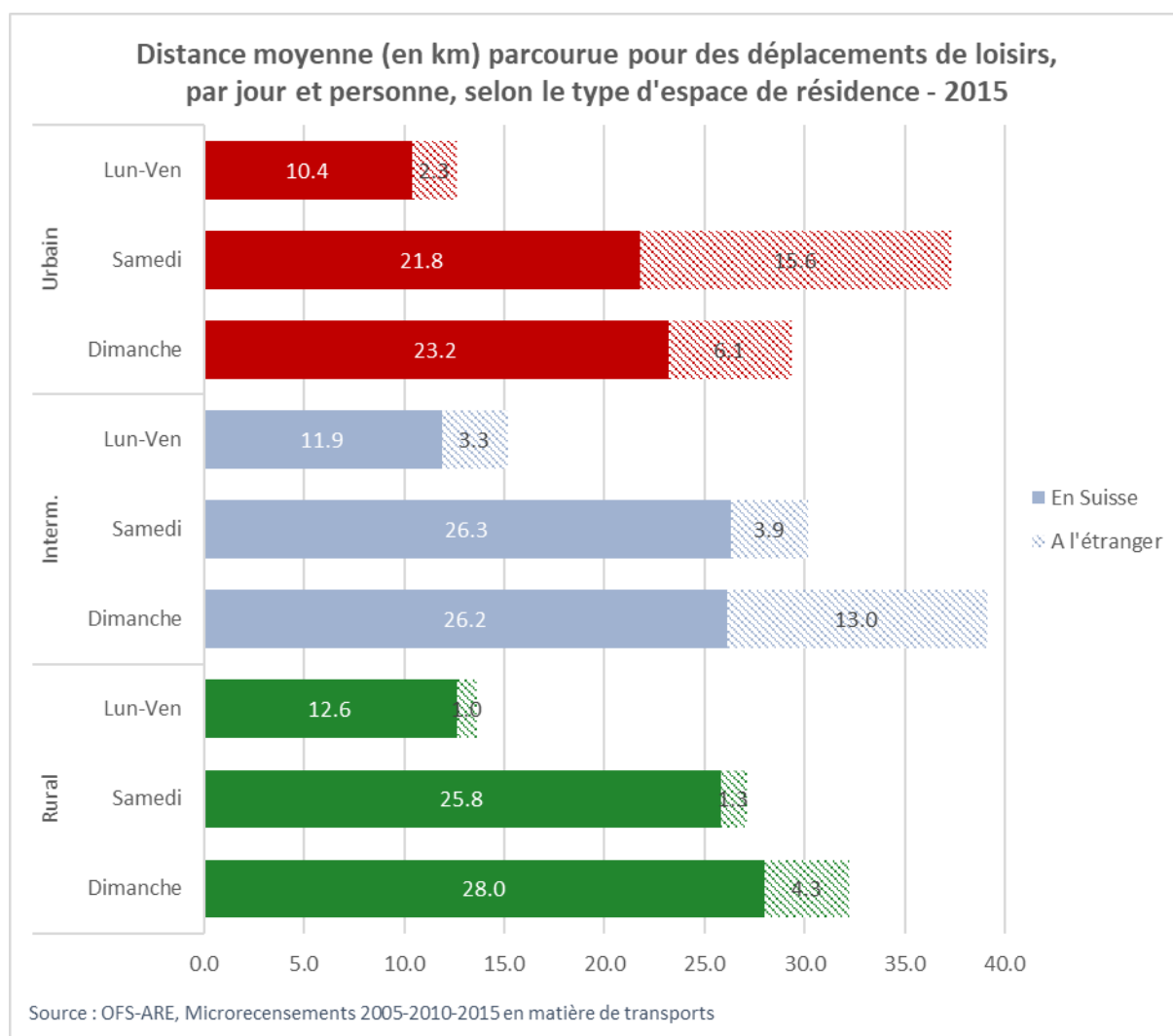


Figure 93 : Distance moyenne (en km) parcourue pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne, selon la typologie d'espace - 2015

La durée moyenne par jour et par personne montre globalement peu de différences selon les lieux de résidence (urbain, intermédiaire et rural). Les habitants des communes urbaines ont des temps de déplacement pour les loisirs légèrement plus courts (42 minutes par jour et par personne) par rapport à ceux des communes intermédiaires et rurales (44 minutes). Par contre, ils consacrent près de 3.8 minutes par jour et par personne, pour les déplacements de loisirs à l'étranger contre 3.2 minutes pour les habitants des communes intermédiaires et 1.9 minutes pour les habitants des communes rurales.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Urbain	34	61	67	42
Intermédiaire	35	60	70	44
Rural	35	60	72	44

Tableau 63 : Durée moyenne (en minutes) pour des déplacements loisirs, par jour et personne selon la typologie d'espace - 2015

Comme le montre la figure suivante, la grande différence se trouve entre les jours de la semaine et ceux du week-end. **Du lundi au vendredi, la durée moyenne par jour et par personne consacrée aux**

déplacements de loisirs en Suisse est de 34 minutes chez les habitants des communes urbaines (2.4 minutes à l'étranger) et de 35 minutes chez les habitants des communes intermédiaires (2 minutes à l'étranger) et rurales (1.3 minutes à l'étranger). Le samedi cette valeur atteint une heure complète (60 minutes chez les intermédiaires et ruraux et 61 minutes chez les urbains) et monte jusqu'à près de 70 minutes le dimanche. A l'étranger, le samedi cette valeur est comprise entre 2 et 8 minutes selon le type d'espace de résidence et entre 4 et 6 minutes le dimanche.

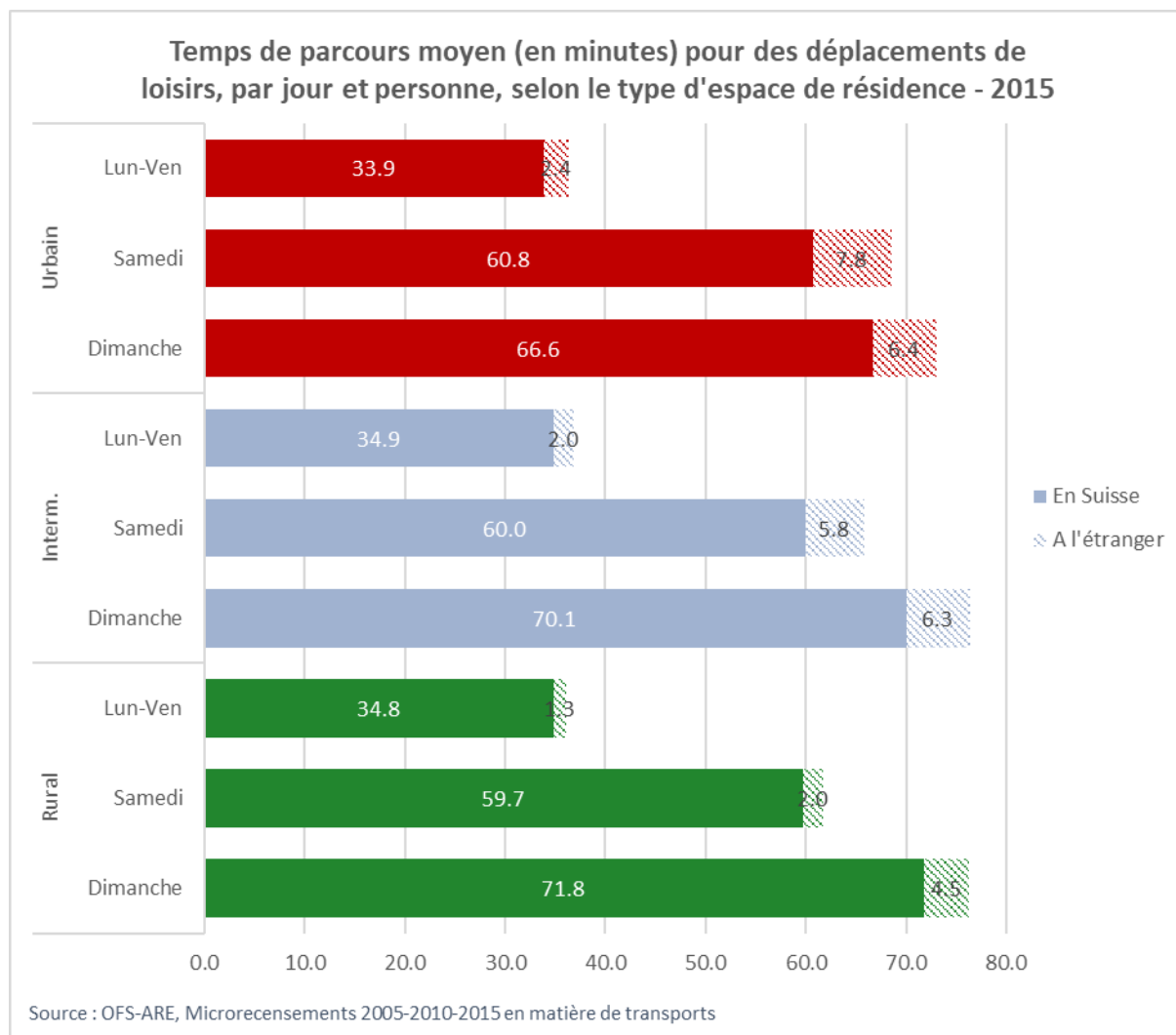


Figure 94 : Temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne, selon la typologie d'espace - 2015

4.3.2 Evolution 2005-2015

L'évolution du nombre moyen de déplacements par jour et personne ne montre pas de variation significative entre 2005 et 2015. Les valeurs sont stables en 10 ans, aux alentours de 1.3 déplacements en Suisse et 0.02 déplacement à l'étranger générés par jour et par personne pour un motif de loisirs, et cela pour tous les types d'espace analysés.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Urbain	1.34	1.28	1.28	-0.06

Intermédiaire	1.36	1.26	1.28	-0.08
Rural	1.36	1.29	1.27	-0.09

Tableau 64 : Nombre moyen de déplacements par jour et personne selon la typologie d'espace – 2005-2010-2015

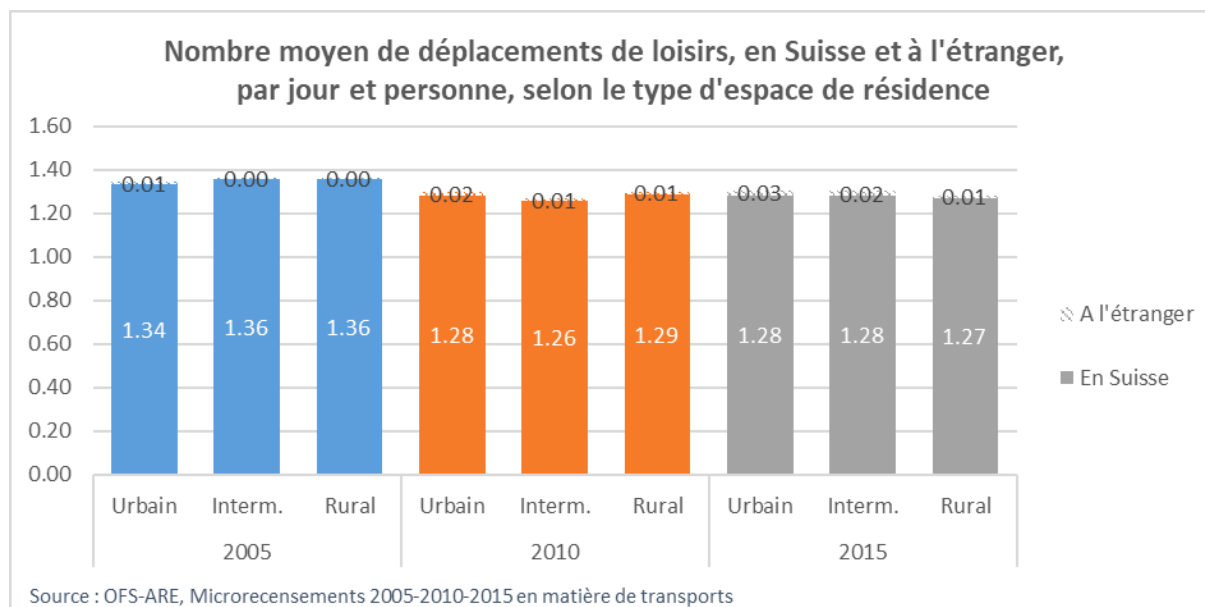


Figure 95 : Nombre moyen de déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne, selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015

L'évolution de la distance moyenne (en km) par jour et personne consacrée aux déplacements de loisirs en Suisse montre que celle-ci diminue légèrement chez les habitants des communes urbaines, passant de 15.1 km par jour et par personne en 2005 à 13.8 km en 2015. Pour les autres espaces de résidence, la diminution est moins marquée (moins de 1 km par jour et par personne) et se produit principalement entre 2005 et 2010.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Urbain	15.1	14.1	13.8	-1.3
Intermédiaire	17.0	15.9	16.1	-0.9
Rural	17.5	15.8	16.8	-0.7

Tableau 65: Distance moyenne (en km) par jour et personne selon la typologie d'espace – 2005-2010-2015

L'évolution de la distance moyenne (en km) par jour et personne consacrée aux déplacements de loisirs à l'étranger montre par contre une augmentation entre 2005 et 2015 chez les habitants des communes urbaines et des communes intermédiaires, passant respectivement de 1.9 km et 2.4 km par jour et par personne en 2005 à 4.7 km et 4.8 km en 2015. Chez les habitants des communes rurales, suite à une diminution entre 2005 (2.3 km par jour et personne) et 2010 (1km par jour et personne), on observe une légère augmentation entre 2010 et 2015 pour atteindre la valeur de 1.5 km par jour et personne.

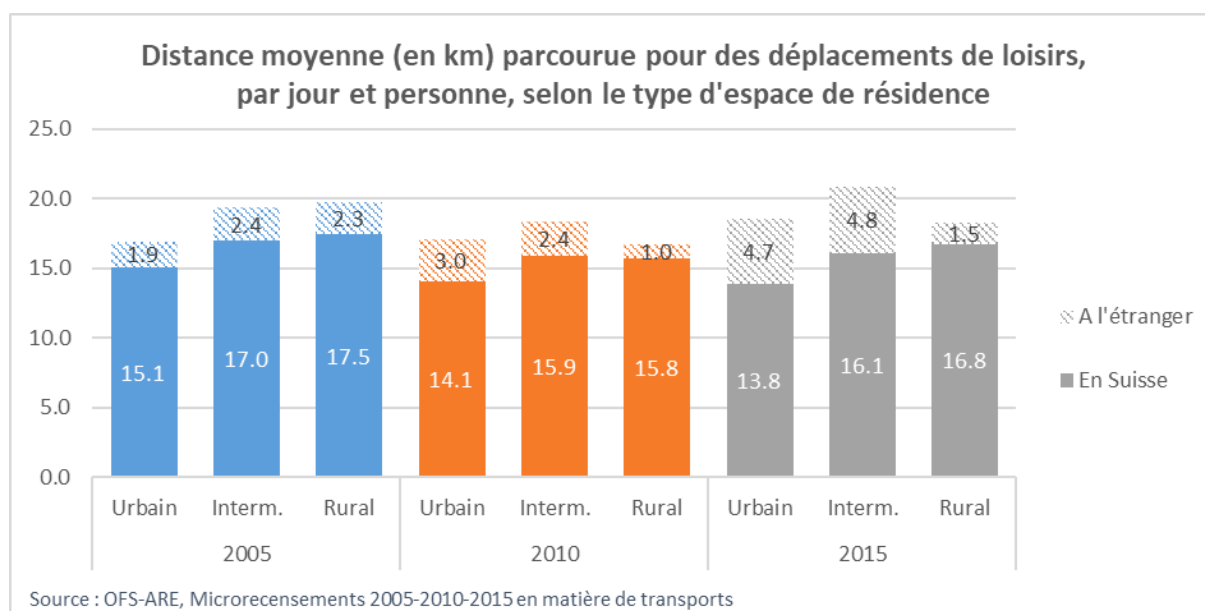


Figure 96 : Distance moyenne (en km) parcourue pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne, selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015

L'évolution de la durée moyenne (en minutes) par jour et personne selon le type d'espace montre une diminution significative du temps consacré aux déplacements de loisirs en Suisse au cours des 10 dernières années, pour tous les types d'espaces analysés.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Urbain	49	43	42	-7
Intermédiaire	52	43	44	-9
Rural	52	43	44	-8

Tableau 66 : Durée moyenne (en minutes) par jour et personne selon la typologie d'espace – 2005-2010-2015

Cette durée moyenne par jour et par personne est passée en effet de 49 minutes à 42 minutes entre 2005 et 2015 pour les habitants des communes urbaines, et de 52 minutes à 44 minutes pour les habitants des communes intermédiaires et des communes rurales. La plus grande partie de cette baisse est comptabilisée entre 2005 et 2010, et cela pour toutes les catégories de la typologie. Les durées moyennes par jour et par personne consacrées aux déplacements de loisirs à l'étranger montrent logiquement les mêmes tendances que les distances moyennes à l'étranger. On observe en conséquence une augmentation de la durée moyenne chez les habitants des communes urbaines et intermédiaires et une diminution chez les habitants des communes rurales.

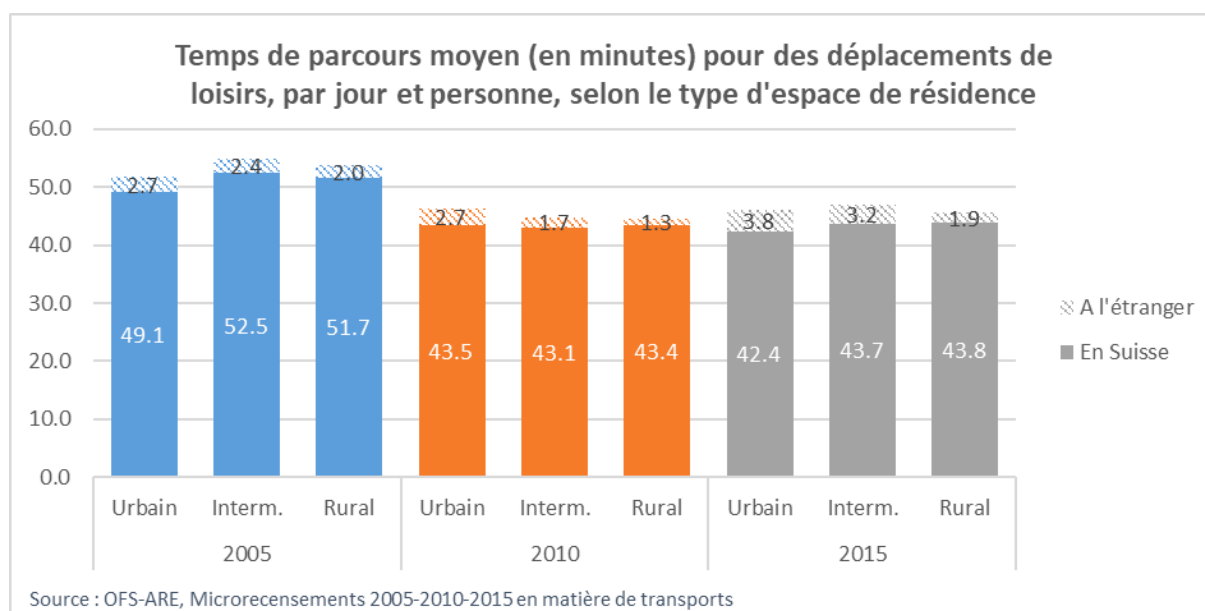


Figure 97 : Temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne, selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015

4.4 PART RELATIVE DES DÉPLACEMENTS DE LOISIRS

4.4.1 Etat 2015

Le tableau ci-dessous indique la part relative des déplacements consacrés aux loisirs par rapport aux autres motifs (% du total des déplacements), en 2015, en fonction des jours de semaine pour les différentes catégories de la typologie urbain-rural.

La part relative des déplacements consacrés aux loisirs diffère légèrement en fonction des différents espaces de résidence. En effet, celle-ci représente 37.7% du total des déplacements des habitants des communes urbaines, 38% des déplacements des habitants des communes intermédiaires et 39% des déplacements des habitants des communes rurales.

Cette différence existe également en fonction des jours de la semaine. Si cette part représente plus ou moins 31% des déplacements en semaine, elle atteint plus de 50% le samedi (51.7% pour l'urbain, 52.7% pour l'intermédiaire et 54.1% pour le rural) et arrive à plus de 75% des déplacements le dimanche.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Urbain	31.0%	51.7%	75.3%	37.7%
Intermédiaire	30.9%	52.7%	77.0%	38.0%
Rural	31.6%	54.1%	77.1%	39.0%

Tableau 67 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% du total des déplacements) selon la typologie d'espace – 2015

Le tableau ci-dessous indique la part relative des déplacements consacrés aux loisirs par rapport aux autres motifs, en pourcentage de la distance parcourue, en 2015, en fonction des jours de semaine pour les différentes catégories de la typologie urbain-rural.

En distance journalière, la part des déplacements de loisirs correspond à près de 40% de la distance totale. Du lundi au vendredi, cette part diffère peu en fonction du type d'espace de résidence (de 28.1% du total dans le rural à 30.8% dans l'urbain) ; en revanche, les différences sont plus marquées les samedis et dimanches, la part des déplacements de loisirs, en km parcourus, étant plus importante chez les habitants du rural (61.6% le samedi, 75% le dimanche) en comparaison avec les autres espaces.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Urbain	30.8%	58.9%	70.5%	40.7%
Intermédiaire	29.8%	58.0%	70.8%	39.9%
Rural	28.1%	61.6%	75.0%	38.6%

Tableau 68 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% de la distance journalière) selon la typologie d'espace – 2015

Le tableau ci-dessous indique, quant à lui, la part relative des déplacements consacrés aux loisirs par rapport aux autres motifs (% de la durée de déplacement), en 2015, en fonction des jours de semaine pour les différentes catégories de la typologie urbain-rural.

Les tendances observées pour le pourcentage du total des déplacements et pour le pourcentage de la distance journalière, s'observent également pour le pourcentage de la durée de déplacement. Ainsi, cette dernière représente un peu plus de 47% de la durée totale. Du lundi au vendredi, elle avoisine les 38% pour atteindre 65% le samedi (un peu moins pour les communes urbaine et intermédiaires et un peu plus pour les communes rurales) et environ 80% le dimanche.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Urbain	37.7%	63.5%	78.7%	47.2%
Intermédiaire	38.4%	63.7%	80.7%	48.1%
Rural	37.2%	67.9%	81.3%	47.6%

Tableau 69 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% de la durée de déplacement) selon la typologie d'espace – 2015

En détaillant plus spécifiquement le type de loisirs effectués lors de ces déplacements, **il apparaît que les visites à des parents ou amis sont les activités auxquelles les Suisses consacrent la plus grande part des distances effectuées pour motif loisirs, quel que soit le type d'espace de résidence.** En effet, cette activité représente pour les résidents des communes intermédiaires, 23.9% des kilomètres parcourus, et 26.5% des kilomètres parcourus pour les résidents des communes urbaines. La gastronomie suit avec 20% des kilomètres parcourus chez les résidents des communes urbaines et un peu moins chez les résidents des autres types de communes (19.7% pour les résidents des communes intermédiaires et 18.8% pour les résidents des communes rurales).

Les résidents des communes intermédiaires consacrent 13.9% des kilomètres des déplacements de loisirs aux activités sportives, ce qui est un peu plus que les résidents des autres types de communes (12.2% pour les résidents des communes urbaines et 11.1% pour les résidents des communes rurales). Les parts des différentes activités, en pourcentage de la distance, ne montrent pas de grandes disparités selon le type d'espace de résidence.

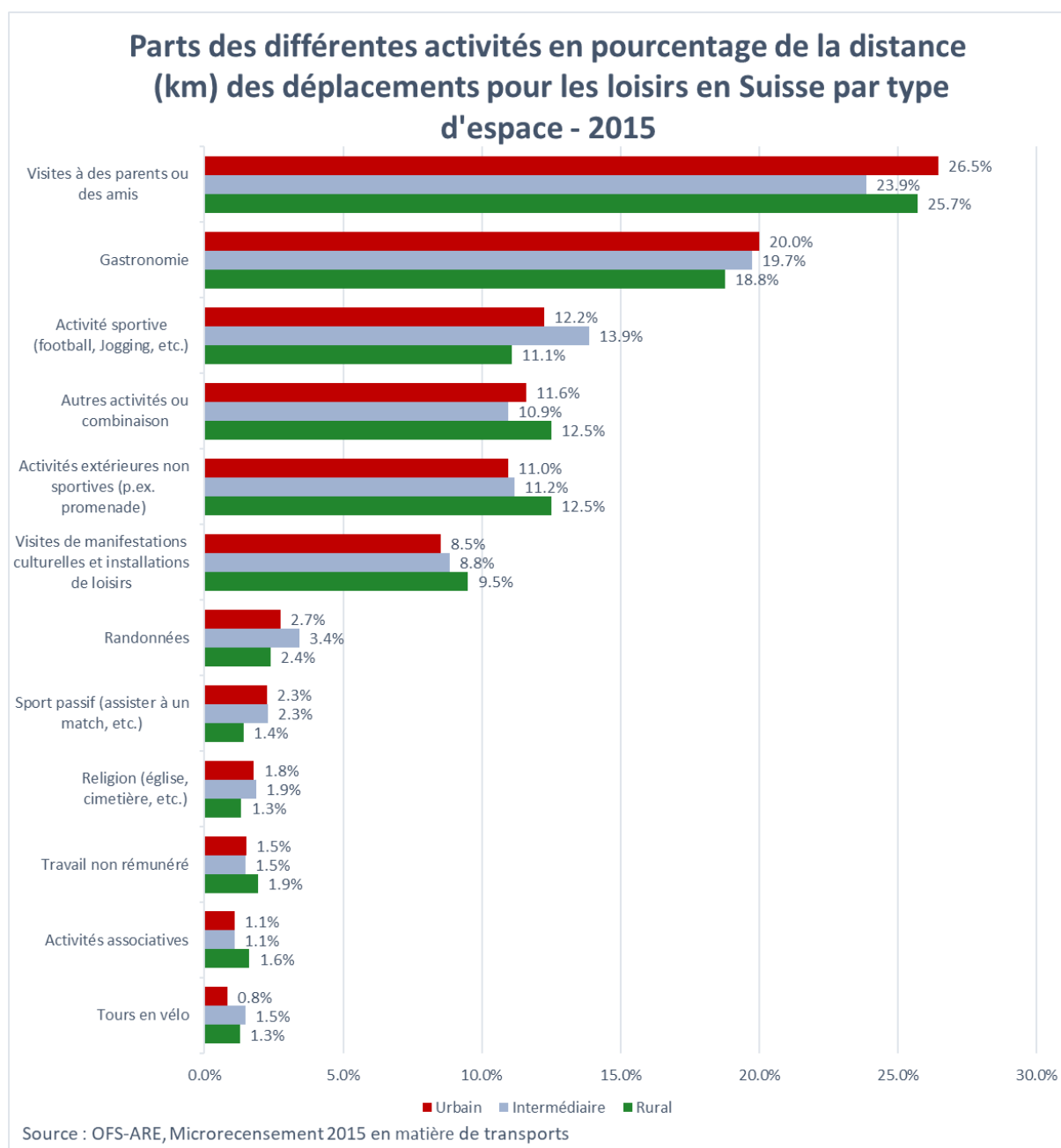


Figure 98 : Parts des différentes activités de loisirs en pourcentage des distances parcourues, en Suisse, par type d'espace - 2015

En tenant compte uniquement des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger, on observe quelques différences entre les types d'espaces de résidences. Le graphique ci-dessous illustre la part des types d'activités de loisirs en pourcentage des distances parcourues. Le graphique ci-dessous illustre la part des types d'activités de loisirs en pourcentage des distances parcourues, en 2015 en Suisse, par type d'espace.

La gastronomie reste l'activité qui représente la plus grande part de la distance parcourue pour les déplacements de loisirs en lien avec l'étranger et cela pour l'ensemble des types de communes de résidence. Néanmoins, on observe de grandes différences entre les types d'espaces. En effet, cette activité représente 27.1% de la distance des déplacements de loisirs chez les résidents des communes urbaines mais 46.4% de la distance chez les résidents des communes intermédiaires et 37.4% chez les résidents des communes rurales.

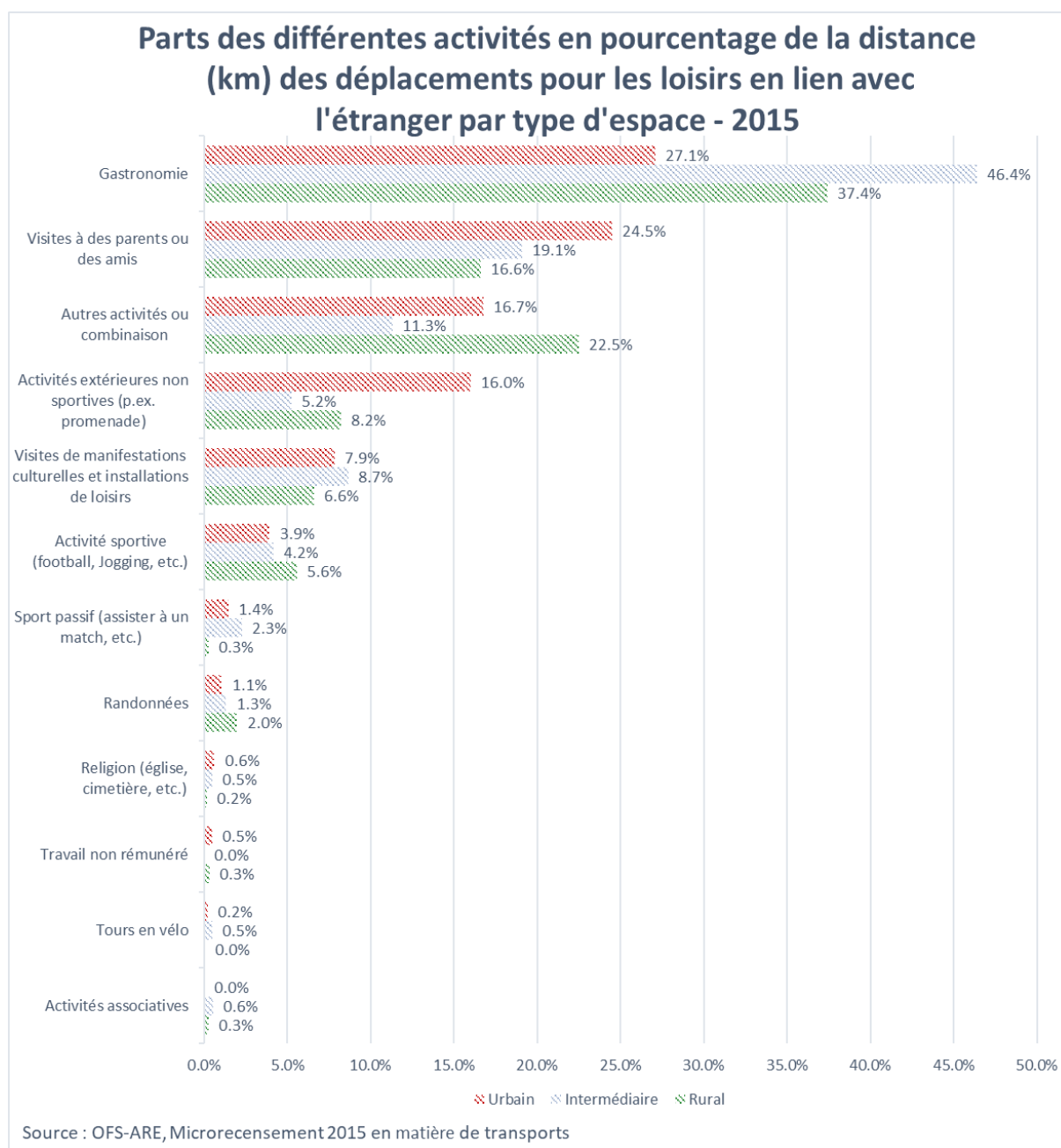


Figure 99 : Parts des différentes activités de loisirs en pourcentage des distances parcourues lors des déplacements en lien avec l'étranger, par type d'espace - 2015

Les habitants des communes urbaines consacrent cependant une part plus importante des distances pour les visites à des parents ou à des amis et aux activités extérieures non sportives lorsque ces activités ont un lien avec l'étranger. Ainsi, si 24.5% et 16% des distances sont respectivement consacrées aux visites à des parents et amis et aux activités extérieures par les habitants des communes urbaines, elles ne représentent que 19.1% et 5.2% des distances chez les résidents des communes intermédiaires et 16.6% et 8.2% des distances chez les résidents des communes rurales.

4.4.2 Evolution 2005-2015

Les trois tableaux suivants présentent les valeurs 2005-2010-2015 des parts relatives des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs, selon la part du total des déplacements, des kilomètres parcourus et des temps de parcours pour les différentes catégories de la typologie urbain-rural.

L'évolution de la part relative des déplacements de loisirs en pourcentage du total des déplacements montre que la diminution entre 2005 et 2015 de près de 3% pour l'ensemble des catégories diffère légèrement en fonction de celles-ci (-2.9% pour les communes urbaines, -3% pour les communes intermédiaires et -3.7% pour les communes rurales). La diminution est particulièrement prononcée entre 2005 et 2010, puis se stabilise ou augmente légèrement entre 2010 et 2015.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Urbain	40.6%	37.2%	37.7%	-2.9
Intermédiaire	41.0%	36.6%	38.0%	-3.0
Rural	42.8%	37.8%	39.0%	-3.7

Tableau 70 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% du total des déplacements) selon la typologie d'espace – 2005-2010- 2015

En pourcentage de la distance journalière, on observe la même tendance avec une diminution de près de 5% entre 2005 et 2015 pour l'ensemble des catégories. La diminution est également marquée entre 2005 et 2010 puis se stabilise entre 2010 et 2015. Toutes les catégories de la typologie urbain-rural sont concernées par cette tendance.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Urbain	45.6%	41.4%	40.7%	-5.0
Intermédiaire	44.4%	38.9%	39.9%	-4.5
Rural	43.5%	38.3%	38.6%	-4.8

Tableau 71 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% de la distance journalière) selon la typologie d'espace – 2005-2010- 2015

En ce qui concerne la part relative des déplacements de loisirs en pourcentage de la durée de déplacement, on observe logiquement aussi une diminution entre 2005 et 2015 d'environ 4%, diminution qui se concentre essentiellement entre 2005 et 2010. En effet, si celle-ci représentait un plus de 50% de la durée des déplacements en 2005, elle représente moins de 50% en 2015.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Urbain	50.9%	47.4%	47.2%	-3.7
Intermédiaire	52.8%	46.8%	48.1%	-4.6
Rural	51.7%	47.9%	47.6%	-4.1

Tableau 72 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% de la durée de déplacement) selon la typologie d'espace – 2005-2010- 2015

4.5 DÉPLACEMENTS SELON L'HEURE DE LA JOURNÉE

4.5.1 Etat 2015

Le graphique suivant présente la part des déplacements de loisirs en cours par tranche horaire pour les différentes catégories de la typologie urbain-rural. **Les profils des déplacements horaires apparaissent semblables pour les trois catégories d'espaces analysées.** Les profils présentent en effet deux principaux pics. Le premier dans la tranche horaire entre 11h00 et 12h00 avec près de 10% des déplacements de loisirs de la journée qui sont en cours et le deuxième, plus large, entre 16h00 et 19h00 qui comptabilise près de 13% des déplacements loisirs pour chaque tranche horaire.

Notons que le pic de la mi-journée entre 11h00 et 12h00 des déplacements de loisirs des habitants des communes urbaines se prolonge un peu, jusqu'à 13h00.

En ce qui concerne les déplacements tous motifs confondus, les trois catégories gardent des profils identiques à ceux observés pour l'ensemble de la population.

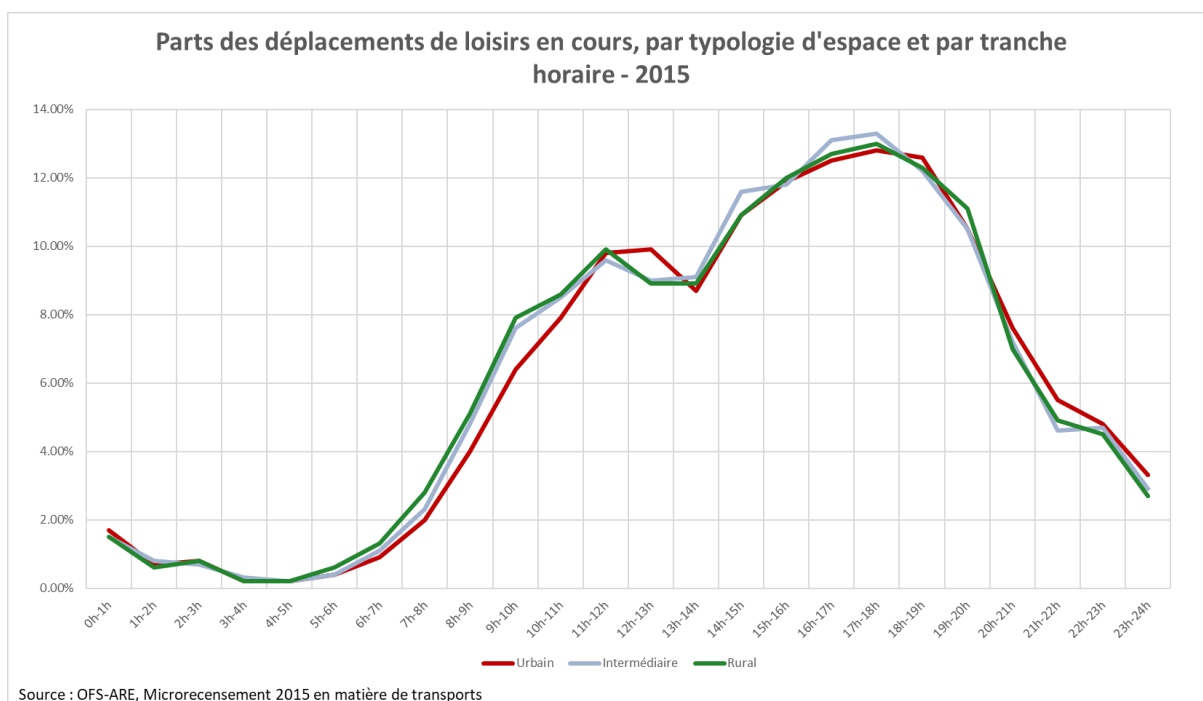


Figure 100 : Parts des déplacements de loisirs en cours, selon la typologie d'espace et par tranche horaire – 2015

4.5.2 Evolution 2005-2015

La part des déplacements de loisirs en cours par tranche horaire garde le même profil au cours des dix dernières années. En 2005 et 2010, les profils sont similaires à celui présenté dans le chapitre précédent.

4.6 DÉPLACEMENTS SELON LES MODES DE TRANSPORT

4.6.1 Etat 2015

Les tableaux suivants présentent les parts modales en 2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs **en pourcentage du total des déplacements** et en fonction des jours de semaine pour les différentes catégories de la typologie urbain-rural.

La répartition modale en pourcentage des déplacements montre des différences entre les trois espaces de résidence considérés. Plus de la moitié des déplacements de loisirs sont effectués en transports individuels motorisés par les habitants des communes rurales (53.9%) et par les habitants des communes intermédiaires (51.9%) alors qu'ils ne sont que 42.1% à être effectués ainsi par les habitants des communes urbaines. Ceux-ci utilisent également la mobilité douce dans les mêmes proportions (42.6% des déplacements) mais est moins représentée dans les autres catégories (38.9% dans les communes intermédiaires et 38.8% dans les communes rurales). Les transports publics sont plutôt utilisés par les habitants des communes urbaines mais ne représentent que 13.5% des déplacements de loisirs et ne sont presque pas représentés dans les autres catégories d'espaces (7% des déplacements dans les communes intermédiaires et 5.7% dans les communes rurales).

Les transports individuels motorisés sont généralement plus utilisés pour les déplacements de loisirs les samedis et les dimanches que pendant la semaine aux détriments de la mobilité douce et des transports publics (surtout les dimanches).

URBAIN	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des déplacements en TIM	38.6%	47.4%	49.2%	42.1%
% des déplacements en TP	14.0%	14.5%	11.0%	13.5%
% des déplacements en MD	45.7%	36.2%	38.0%	42.6%
% des déplacements en autres modes	1.7%	1.9%	1.7%	1.8%

Tableau 73 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes urbaines, en pourcentage des déplacements - 2015

INTERMEDIAIRE	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des déplacements en TIM	49.2%	57.5%	55.3%	51.9%
% des déplacements en TP	7.2%	7.8%	5.7%	7.0%
% des déplacements en MD	41.6%	31.9%	36.4%	38.9%
% des déplacements en autres modes	2.0%	2.7%	2.5%	2.2%

Tableau 74 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes intermédiaires, en pourcentage des déplacements – 2015

RURAL	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des déplacements en TIM	52.6%	56.7%	55.2%	53.9%
% des déplacements en TP	6.0%	6.0%	4.5%	5.7%
% des déplacements en MD	40.0%	35.3%	38.6%	38.8%
% des déplacements en autres modes	1.4%	2.0%	1.7%	1.6%

Tableau 75 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes rurales, en pourcentage des déplacements - 2015

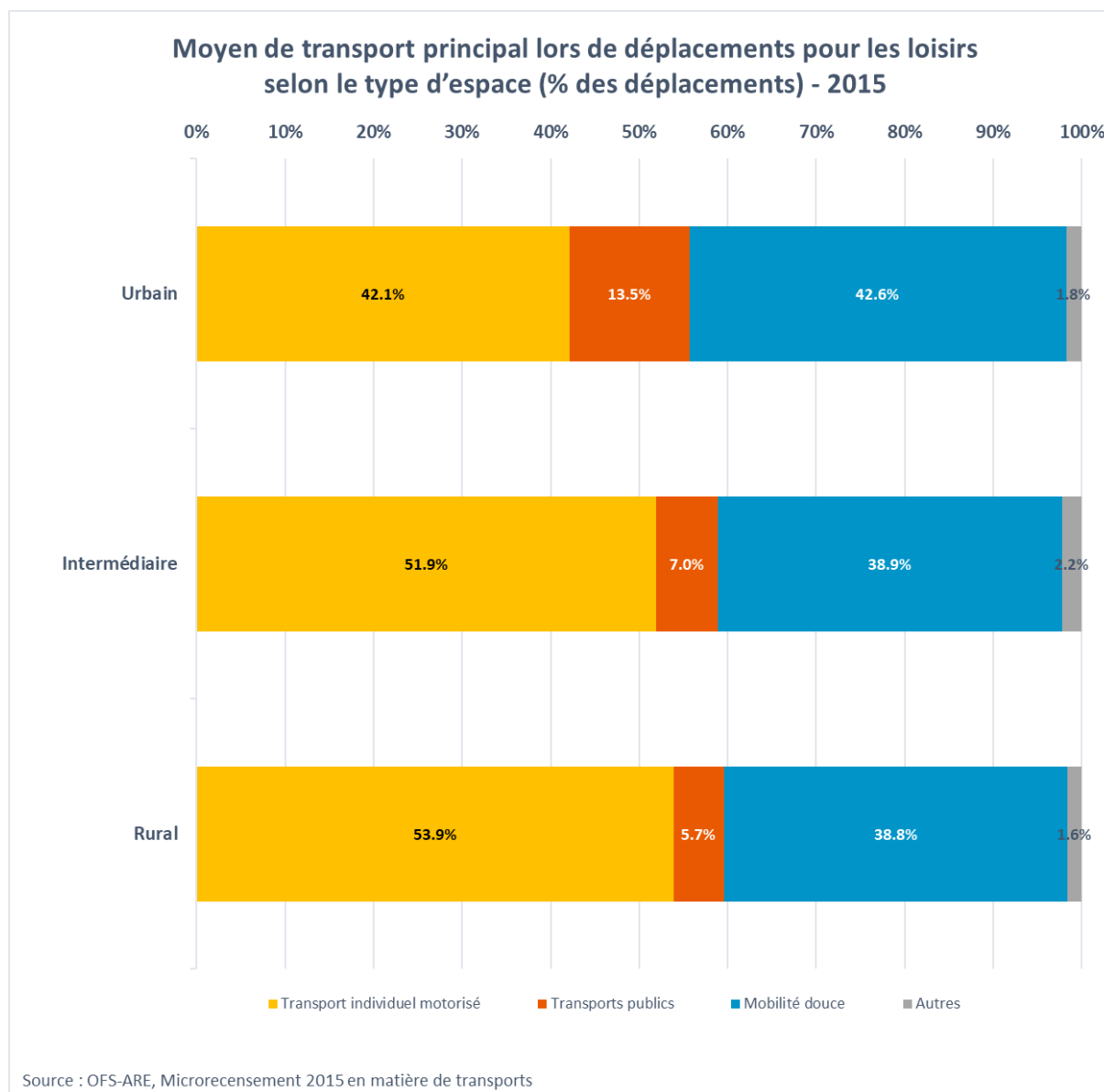


Figure 101 : Moyen de transport principal lors de déplacements pour les loisirs selon la typologie d'espace (% des déplacements) – 2015

Les tableaux ci-dessous présentent les parts modales en 2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs **en pourcentage des distances parcourues** et en fonction des jours de semaine pour les différentes catégories de la typologie urbain-rural.

URBAIN	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des distances parcourues en TIM	55.3%	66.6%	65.9%	60.5%
% des distances parcourues en TP	30.7%	23.3%	23.7%	27.3%
% des distances parcourues en MD	9.5%	6.7%	7.1%	8.2%
% des distances parcourues en autres modes	4.5%	3.5%	3.3%	4.0%

Tableau 76 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes urbaines, en pourcentage des distances parcourues - 2015

INTERMEDIAIRE	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des distances parcourues en TIM	64.9%	74.1%	74.4%	69.5%
% des distances parcourues en TP	21.3%	16.4%	14.0%	18.3%
% des distances parcourues en MD	9.2%	4.5%	6.4%	7.4%
% des distances parcourues en autres modes	4.6%	5.0%	5.2%	4.9%

Tableau 77 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes intermédiaires, en pourcentage des distances parcourues - 2015

RURAL	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des distances parcourues en TIM	66.7%	72.6%	76.0%	70.3%
% des distances parcourues en TP	23.5%	18.2%	14.5%	20.1%
% des distances parcourues en MD	6.9%	6.4%	7.1%	6.9%
% des distances parcourues en autres modes	2.9%	2.8%	2.4%	2.7%

Tableau 78 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes rurales, en pourcentage des distances parcourues - 2015

En considérant les distances parcourues pour le motif loisirs, on constate que la plus grande partie de la distance totale est effectuée en TIM, avec des différences significatives en fonction des espaces de résidence (60.5% du total pour les habitants des communes urbaines, 69.5% pour les habitants des communes intermédiaires et 70.3% pour les habitants des communes rurales). Ces différences importantes s'observent également pour les transports publics, avec 27.3% de la distance totale dans les communes urbaines, 18.3% dans les communes intermédiaires et 20.1% dans les communes rurales. Les modes doux représentent entre 7% et 8% des distances parcourues selon le type de communes.

Suivant la même logique que pour les pourcentages de déplacements, les transports individuels motorisés parcourent une part de la distance encore plus importante en fin de semaine (les samedis et les dimanches) au détriment des transports publics et de la mobilité douce.

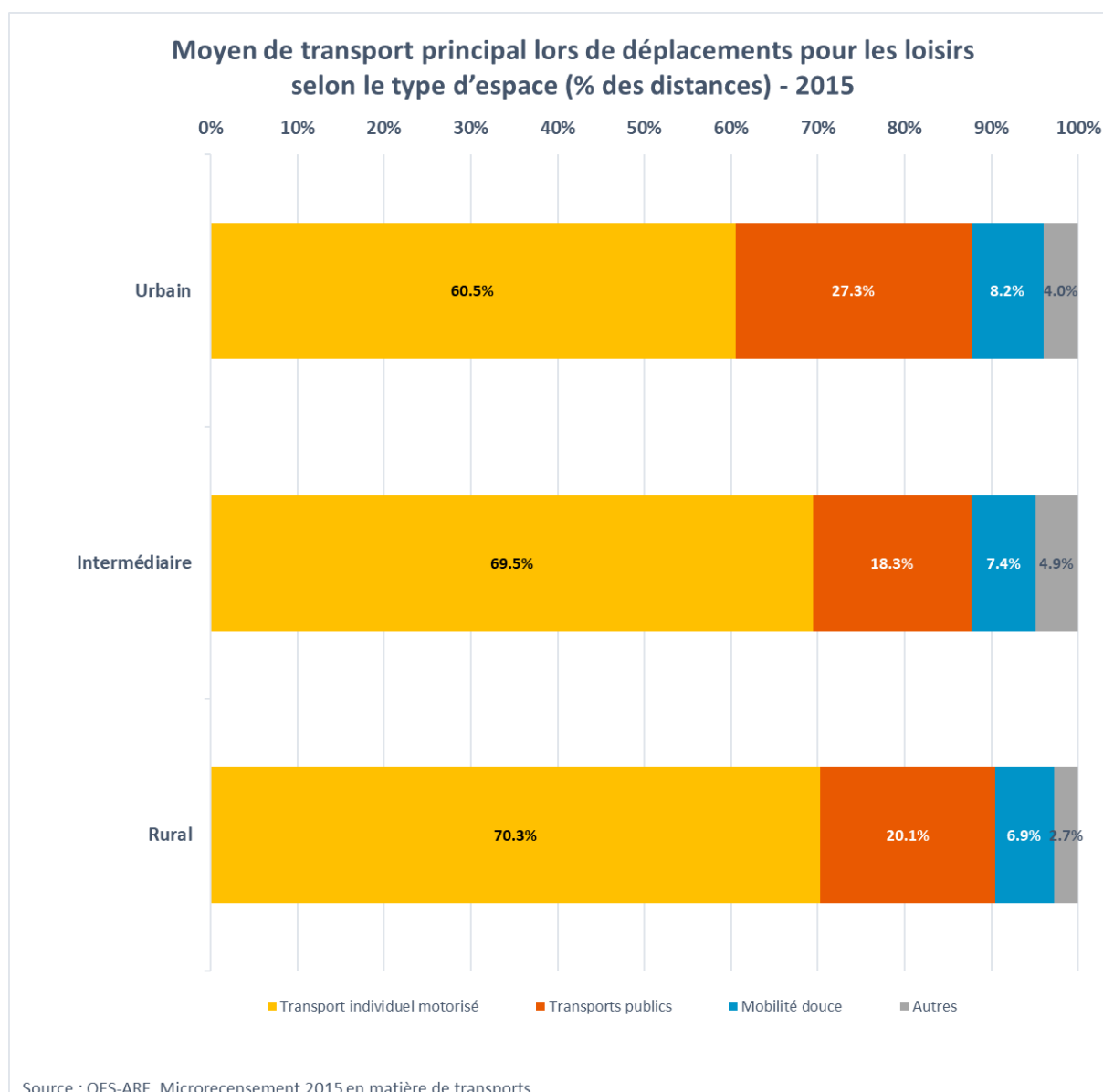


Figure 102 : Moyen de transport principal lors de déplacements pour les loisirs selon la typologie d'espace (% des distances) – 2015

4.6.2 Evolution 2005-2015

Les tableaux ci-dessous présentent l'évolution des parts modales 2005-2010-2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs **en pourcentage du total des déplacements**, tous jours de semaine confondus selon la typologie d'espace.

L'analyse montre qu'en termes de pourcentage de déplacements la part des transports individuels motorisés a tendance à diminuer significativement entre 2005 et 2015, en particulier chez les habitants des communes urbaines (-4.9 points de pourcentage) mais également, dans une moindre mesure, chez les habitants des communes intermédiaires (-3.4 points) et ceux des communes rurales (-2.5 points). Cette diminution est principalement marquée entre 2005 et 2010. La part modale des transports publics, par contre, a tendance à augmenter progressivement entre 2005 et 2015 chez les habitants de toutes les catégories d'espaces d'analyse. Quant aux mobilités douces, on constate une

augmentation entre 2005 et 2010 chez les habitants des trois types d'espaces, puis une légère diminution entre 2010 et 2015.

URBAIN	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
% des déplacements en TIM	47.0%	42.0%	42.1%	-4.9
% des déplacements en TP	11.3%	12.5%	13.5%	+2.3
% des déplacements en MD	40.4%	43.9%	42.6%	+2.2
% des déplacements en autres modes	1.3%	1.6%	1.8%	+0.4

Tableau 79 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes urbaines, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015

INTERMEDIAIRE	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
% des déplacements en TIM	55.3%	50.7%	51.9%	-3.4
% des déplacements en TP	5.8%	6.8%	7.0%	+1.3
% des déplacements en MD	37.6%	40.9%	38.9%	+1.3
% des déplacements en autres modes	1.3%	1.6%	2.2%	+0.9

Tableau 80 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes intermédiaires, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015

RURAL	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
% des déplacements en TIM	56.4%	54.2%	53.9%	-2.5
% des déplacements en TP	3.6%	4.3%	5.7%	+2.1
% des déplacements en MD	38.2%	39.9%	38.8%	+0.7
% des déplacements en autres modes	1.8%	1.6%	1.6%	-0.2

Tableau 81 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes rurales, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015

En termes de distances parcourues, la diminution de la part des transports individuels motorisés est particulièrement importante chez les habitants des communes rurales avec près de 10 points de pourcentage en 10 ans. Cette réduction est également significative auprès des résidents des autres types d'espaces (-6.9 chez les habitants des communes urbaines et -3.2 chez les habitants des communes intermédiaires).

Cette diminution des parts de la distance parcourue en TIM s'est principalement faite en faveur des TP : la part des TP ayant très significativement augmenté chez les habitants des communes rurales, avec 11 points de pourcentage en plus entre 2005 et 2010, 5.8 pour les habitants des communes urbaines et 3.3 pour ceux des communes intermédiaires. La mobilité douce reste quant-à-elle plus ou moins constante, en termes de distances parcourues pour les déplacements loisirs, aux cours des dix dernières années.

URBAIN	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
% 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

Tableau 82 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes urbaines, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015

INTERMEDIAIRE	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
% 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

Tableau 83 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes intermédiaires, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015

RURAL	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
% des distances parcourues en TIM	80.1%	74.5%	70.3%	-9.8
% des distances parcourues en TP	9.1%	14.5%	20.1%	+11.0
% 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

Tableau 84 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes rurales, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015

En valeurs absolues, les distances effectuées en transports individuels motorisés ont diminué de 1.8 km par jour et par personne dans les communes urbaines, de 1.2 km dans les communes intermédiaires et de 2.2 km dans les communes rurales.

Contrairement aux distances effectuées en transports individuels motorisés, les distances effectuées en transports publics ont tendance à augmenter entre 2005 et 2015 (+0.5 km par jour et par personne dans les communes urbaines, +0.4 km dans les communes intermédiaires et +1.8 km dans les communes rurales)

Entre 2005 et 2015, les distances effectuées en mobilité douce par jour et par personne restent stables dans les différents types de communes (-0.1 km par jour et par personne).

URBAIN	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
Distances moyennes parcourues en TIM par jour et par personne	10.2	8.6	8.3	-1.8
Distances moyennes parcourues en TP par jour et par personne	3.2	3.7	3.8	+0.5
Distances moyennes parcourues en MD par jour et par personne	1.3	1.2	1.1	-0.1
Distances moyennes parcourues en autres modes par jour et par personne	0.4	0.6	0.6	+0.1

Tableau 85 : Distances parcourues par jour et par personne (en km), pour le motif loisirs, selon le mode de transport dans les communes urbaines - 2005-2010-2015

INTERMEDIAIRE	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
Distances moyennes parcourues en TIM par jour et par personne	12.3	11.3	11.2	-1.2
Distances moyennes parcourues en TP par jour et par personne	2.5	2.9	2.9	+0.4
Distances moyennes parcourues en MD par jour et par personne	1.3	1.2	1.2	-0.1
Distances moyennes parcourues en autres modes par jour et par personne	0.8	0.5	0.8	+0.0

Tableau 86 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes intermédiaires, en distances moyennes parcourues (en km) par jour et par personne dans les communes intermédiaires - 2005-2010-2015

RURAL	2005	2010	2015	<i>Diff. 2005-2015</i>
Distances moyennes parcourues en TIM par jour et par personne	14.0	11.8	11.8	-2.2
Distances moyennes parcourues en TP par jour et par personne	1.6	2.3	3.4	+1.8
Distances moyennes parcourues en MD par jour et par personne	1.2	1.2	1.2	-0.1
Distances moyennes parcourues en autres modes par jour et par personne	0.6	0.5	0.5	-0.2

Tableau 87 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes rurales, en distances moyennes parcourues (en km) par jour et par personne dans les communes rurales - 2005-2010-2015

4.6.3 Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs

Les taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs selon les lieux de résidence en 2015 sont relativement proches. Ainsi, les habitants des communes urbaines sont en moyenne 1.86 personnes par véhicule, les habitants des communes intermédiaires, 1.83 personnes par véhicule et les habitants des communes rurales, 1.89 personnes par véhicule.

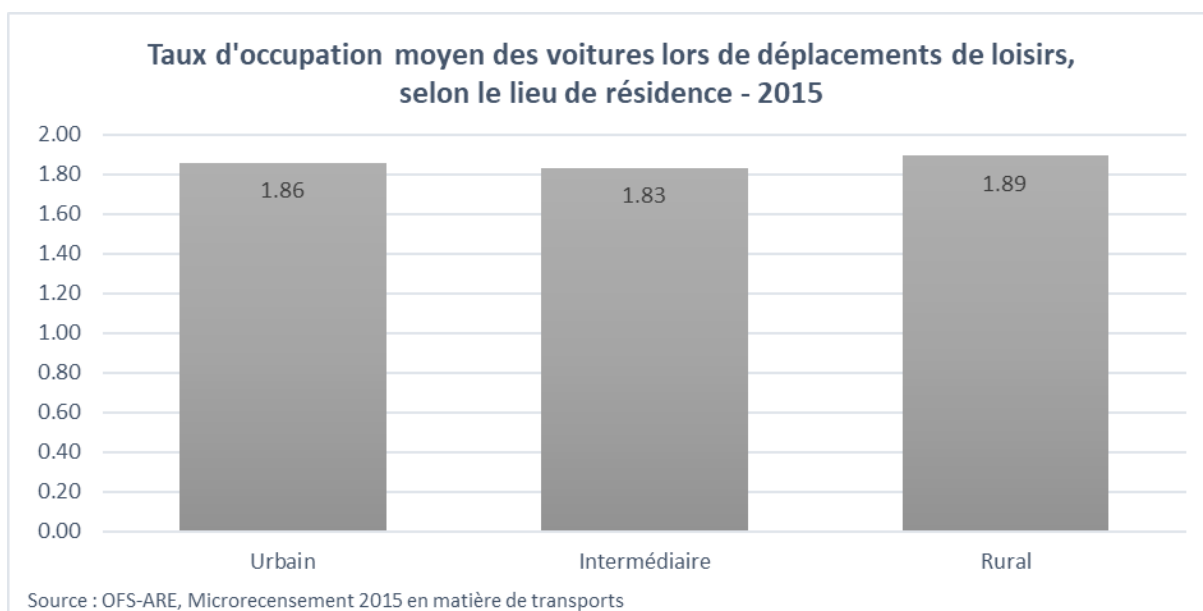


Figure 103 : Taux d'occupation moyen des voitures individuelles lors des déplacements de loisirs, selon la typologie d'espace de résidence - 2015

4.7 SYNTHÈSE

- **Les déplacements de loisirs des habitants des communes urbaines sont ceux qui sont en moyenne les moins longs (10.8 km contre environ 13 km pour les habitants des autres secteurs) et ceux qui durent le moins longtemps (31 min. contre 32-33 min.).** Les déplacements de loisirs des habitants des communes urbaines ont par ailleurs tendance au fil du temps à se raccourcir légèrement, alors que ceux des habitants des autres types d'espaces restent stables, voire augmentent un peu. En termes de temps de parcours, dans tous les secteurs, les temps moyens de déplacement pour les loisirs se réduisent entre 2005 et 2015.
- **Les habitants des communes urbaines consacrent en moyenne significativement moins de kilomètres en Suisse pour leurs déplacements quotidiens de loisirs, par personne et par jour, que les habitants des communes intermédiaires et des communes rurales (14 km contre 16 km en 2015).** En revanche, en tenant compte des déplacements effectués à l'étranger, ce sont les habitants des communes rurales qui en 2015 génèrent globalement le moins de kilomètres pour leurs loisirs au quotidien (au total 18.3 km par jour et par personne, dont 1.5 à l'étranger, contre 18.5 km pour les habitants des espaces urbains et 20.9 km pour ceux des espaces intermédiaires).
- **La distance moyenne (en km) par jour et personne consacrée aux déplacements de loisirs en Suisse diminue légèrement chez les habitants des communes urbaines, passant de 15.1 km**

par jour et par personne en 2005 à 13.8 km en 2015. Pour les autres espaces de résidence, la diminution est moins marquée (moins de 1 km par jour et par personne) et se produit principalement entre 2005 et 2010. L'évolution des distances moyennes par jour et par personne consacrées aux déplacements de loisirs à l'étranger montre en revanche une augmentation significative entre 2005 et 2015 chez les habitants des communes urbaines et des communes intermédiaires, passant respectivement de 1.9 km et 2.4 km par jour et par personne en 2005 à 4.7 km et 4.8 km en 2015. La tendance est nettement marquée auprès des habitants des communes rurales : suite à une diminution entre 2005 (2.3 km par jour et par personne) et 2010 (1km par jour et par personne), on observe une légère augmentation entre 2010 et 2015 pour atteindre la valeur de 1.5 km par jour et par personne.

- **En distance journalière, la part des déplacements de loisirs correspond à près de 40% de la distance totale parcourue. En jours ouvrables, cette part diffère peu en fonction du type d'espace de résidence (de 28% du total dans le rural à 31% dans l'urbain). Les différences sont en revanche plus marquées les samedis et dimanches, la part des déplacements de loisirs, en km parcourus, étant plus importante pour les habitants des communes rurales en comparaison avec ceux des autres espaces.**
- **La répartition modale en pourcentage des distances montre des différences significatives entre les trois espaces de résidence considérés.** Près de 7 km parcourus pour les loisirs sur 10 sont effectués en transports individuels motorisés par les habitants des communes rurales et des communes intermédiaires, alors qu'ils ne sont que 6 km sur 10 à être effectués ainsi par les habitants des communes urbaines. Les taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs en 2015 sont par ailleurs relativement proches selon les lieux de résidence.
Toutefois, la diminution de la part des transports individuels motorisés est particulièrement importante entre 2005 et 2015, notamment chez les habitants des communes rurales avec près de 10 points de pourcentage en 10 ans (aussi bien entre 2005 et 2010 qu'entre 2010 et 2015). Cette réduction de la part des TIM pour les déplacements de loisirs est également significative chez les résidents des autres types d'espaces, au profit surtout des TP.

5 MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : PROFILS TERRITORIAUX – REGIONS PROJET TERRITOIRE SUISSE

5.1 INTRODUCTION

Cette partie présente les résultats des principaux indicateurs de la mobilité de loisirs selon le découpage du Projet de territoire Suisse, appelés territoires d'action. Le Projet de territoire Suisse constitue le prolongement des Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse adopté par le Conseil fédéral en 1996 : « *Conçu comme un cadre d'orientation et une base de décision pour les politiques publiques à incidence territoriale, il mise sur le sens des responsabilités des acteurs concernés ainsi que sur une collaboration accrue entre la Confédération, les cantons, les villes et les communes* »²⁴.

Le Projet de territoire Suisse poursuit 5 objectifs :

- Préserver la qualité du cadre de vie et la diversité régionale
- Ménager les ressources naturelles
- Gérer la mobilité
- Renforcer la compétitivité
- Encourager les collaborations

Les territoires d'action, au nombre de 12, peuvent être regroupés en trois catégories :

Territoires d'action	Catégories
Espace métropolitain de Zurich	Les territoires d'action reposant sur de grands centres urbains
Espace métropolitain trinational de Bâle	
Espace métropolitain lémanique	
Région de la ville fédérale	
Lucerne	Les territoires d'action reposant sur un réseau de villes moyennes et petites
Città Ticino	
Arc jurassien	
Aareland	
Nord-Est de la Suisse	
Gothard	Les territoires d'action de l'espace alpin
Alpes occidentales	
Alpes orientales	

Tableau 88 : Table de correspondance entre territoires d'action et catégories d'agrégation

²⁴ CONSEIL FEDERAL SUISSE, CdC, DTAP, UVS, ACS (2012) Projet de territoire Suisse. Version remaniée. Berne, p.7

La carte ci-dessous représente le découpage de la Suisse en 12 territoires d'action.

Les aires principales et élargies des 12 territoires du Projet de territoire Suisse

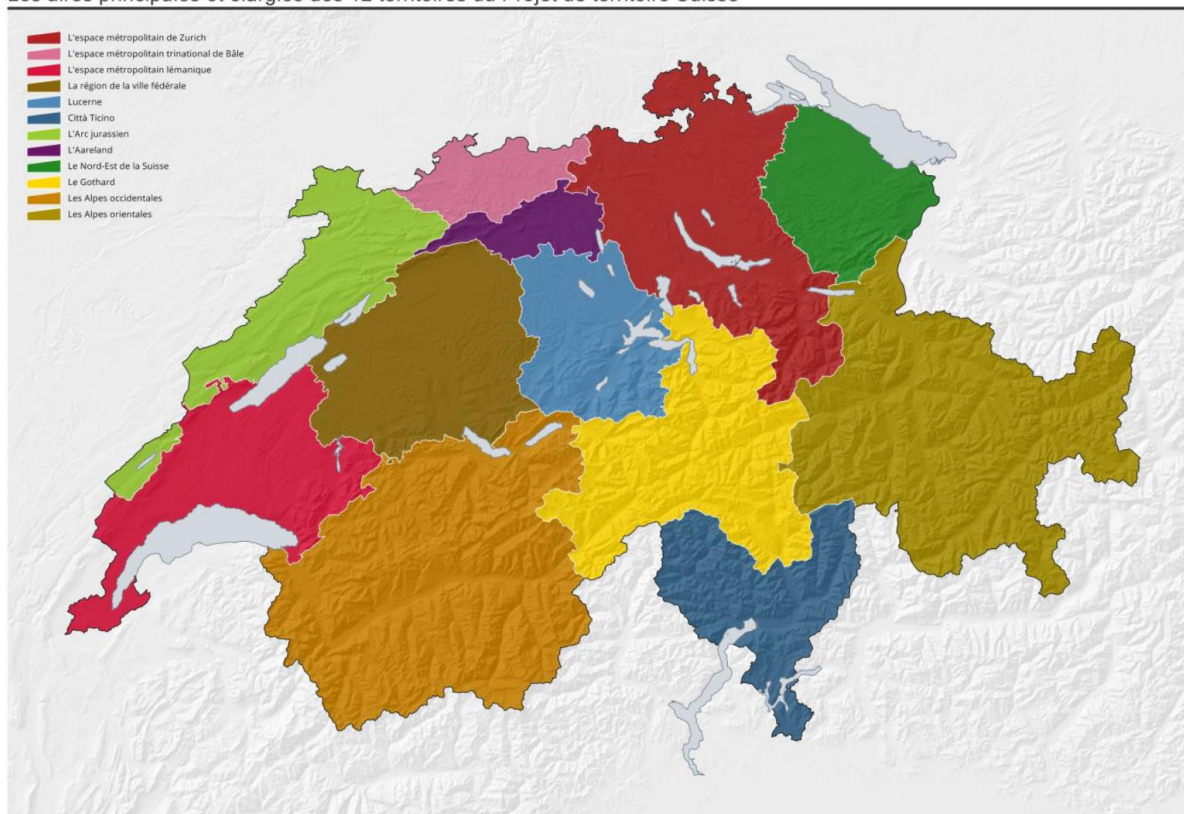


Figure 104 : Les aires principales et élargies des 12 territoires du Projet de territoire Suisse²⁵

5.2 MÉTHODOLOGIE

Afin d'attribuer chaque territoire d'action aux données du MRMT 2005, 2010 et 2015, chaque territoire est attribué aux communes de domicile des personnes interrogées ainsi qu'à leurs déplacements. Pour garantir la cohérence entre les données MRMT par rapport aux fusions et aux mutations des communes suisses, chaque commune garde, pour les années 2005 et 2010 du MRMT, l'attribution au territoire d'action à l'état de 2015.

L'attribution au territoire d'action concerne 2'324 communes (état 2015) qui se répartissent de la manière suivante :

Territoires d'action	Effectif de communes
Espace métropolitain de Zurich	378
Espace métropolitain trinational de Bâle	146
Espace métropolitain lémanique	417

²⁵ M. SCHULER, P. DESSEMONTET (2016) Projet de territoire Suisse. Délimitation des territoires d'action. ARE, Berne, p.35.

Région de la ville fédérale	375
Lucerne	102
Città Ticino	134
Arc jurassien	160
Aareland	109
Nord-Est de la Suisse	139
Gothard	71
Alpes occidentales	180
Alpes orientales	113
TOTAL	2'324

Tableau 89 : Effectifs de communes selon le territoire d'action, en 2015

5.3 EFFECTIFS

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements analysés, par année et par territoire d'action :

Territoires d'action	2005	2010	2015
Espace métropolitain de Zurich	25'257	53'323	40'473
Espace métropolitain trinational de Bâle	3'130	11'764	11'772
Espace métropolitain lémanique	23'541	34'117	36'501
Région de la ville fédérale	18'884	30'232	19'953
Lucerne	9'839	13'468	14'371
Città Ticino	5'128	9'057	8'850
Arc jurassien	7'113	13'696	15'796
Aareland	1'819	8'968	8'896
Nord-Est de la Suisse	5'279	17'095	16'641
Gothard	1'479	2'816	3'392
Alpes occidentales	2'672	9'929	9'632
Alpes orientales	4'560	5'583	5'687
Ne sait pas / pas de réponse	192	-	-
TOTAL	108'701	210'048	191'964

Tableau 90 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements analysés par année selon les territoires d'action

Notons que la base de données du MRMT 2005 comporte 195 déplacements qui ne sont pas géographiquement référencés (pas de réponse/ne sait pas) au domicile de la personne interrogée.

Attention : les résultats présentés dans les prochaines sections peuvent présenter, dans les analyses fines et pour certains territoires d'action, des marges d'erreurs importantes, dues à de faibles effectifs de déplacements.

5.4 STRUCTURE DES DÉPLACEMENTS

5.4.1 Etat 2015

Le tableau ci-dessous présente le nombre moyen d'étapes des déplacements effectués pour les loisirs en fonction des différents territoires d'action.

		Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Nombre moyen d'étapes par déplacement	Espace métropolitain de Zurich	1.44	1.50	1.43	1.45
	Espace métropolitain trinational de Bâle	1.52	1.54	1.37	1.49
	Espace métropolitain lémanique	1.41	1.44	1.36	1.41
	Région de la ville fédérale	1.42	1.41	1.38	1.42
	Lucerne	1.35	1.43	1.35	1.37
	Città Ticino	1.27	1.27	1.31	1.27
	Arc jurassien	1.31	1.36	1.31	1.32
	Aareland	1.28	1.35	1.26	1.29
	Nord-Est de la Suisse	1.30	1.33	1.27	1.30
	Gothard	1.28	1.30	1.20	1.27
	Alpes occidentales	1.26	1.36	1.25	1.28
	Alpes orientales	1.25	1.31	1.25	1.26

Tableau 91 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs selon les territoires d'action - 2015

Les territoires d'action reposant sur de grands centres urbains comptent, en moyenne, un peu plus d'étapes par déplacement de loisirs que les territoires d'action reposant sur un réseau de villes moyennes et petites. Les territoires d'action de l'espace alpin sont ceux qui comptent le moins d'étapes par déplacement de loisirs. Città Ticino est le seul territoire de la catégorie reposant sur un réseau de villes moyennes et petites à avoir des valeurs proches des territoires d'action de l'espace alpin.

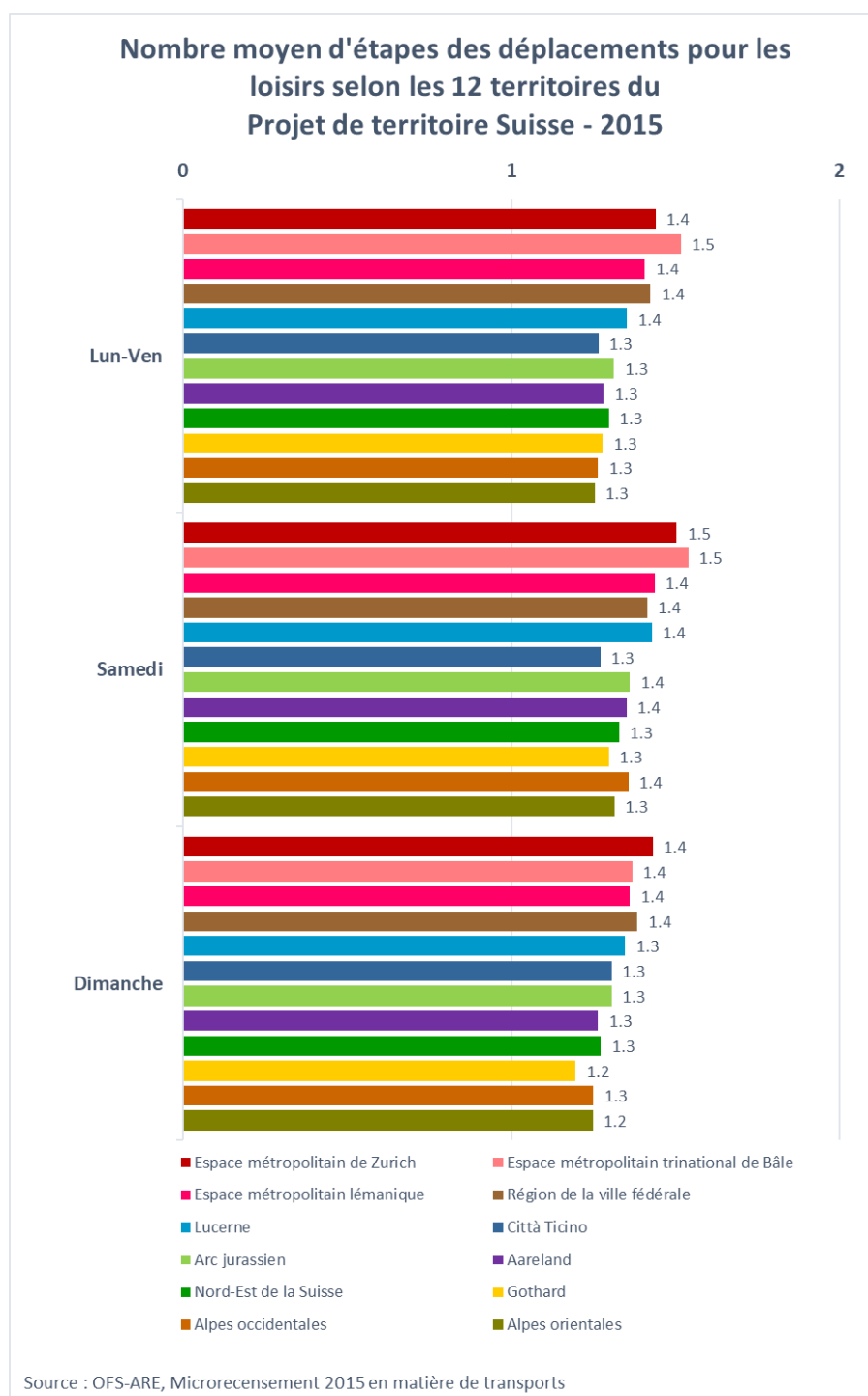


Figure 105 : Nombre moyen d'étapes des déplacements pour les loisirs selon les territoires d'action – 2015

Le tableau ci-dessous présente la longueur moyenne, en kilomètres, des déplacements de loisirs. **Selon les territoires d'action, la valeur moyenne varie de manière importante, entre 8 km et 14.7 km par déplacement.** Aucune tendance ne semble se dégager par catégorie de territoire d'action

		Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Longueur moyenne des déplacements (en km)	Espace métropolitain de Zurich	9.8	13.5	15.9	11.6
	Espace métropolitain trinational de Bâle	8.9	13.0	15.0	10.7
	Espace métropolitain lémanique	8.2	11.7	15.4	10.1
	Région de la ville fédérale	11.2	15.5	16.8	12.9
	Lucerne	10.8	17.3	16.1	13.0
	Città Ticino	6.6	9.1	12.5	8.0
	Arc jurassien	10.2	15.0	16.1	12.0
	Aareland	10.3	16.5	13.8	12.2
	Nord-Est de la Suisse	9.6	13.6	14.8	11.4
	Gothard	9.3	11.6	15.2	10.8
	Alpes occidentales	10.4	18.7	15.6	12.9
	Alpes orientales	12.6	20.5	18.6	14.7

Tableau 92 : Longueur moyenne des déplacements de loisirs selon les territoires d'action – 2015

Cependant, on remarque, à quelques exceptions près, que les déplacements de loisirs en semaine sont globalement, dans tous les territoires considérés, plus courts que les déplacements de loisirs du samedi, qui eux-mêmes sont également un peu plus courts que les déplacements de loisirs du dimanche.

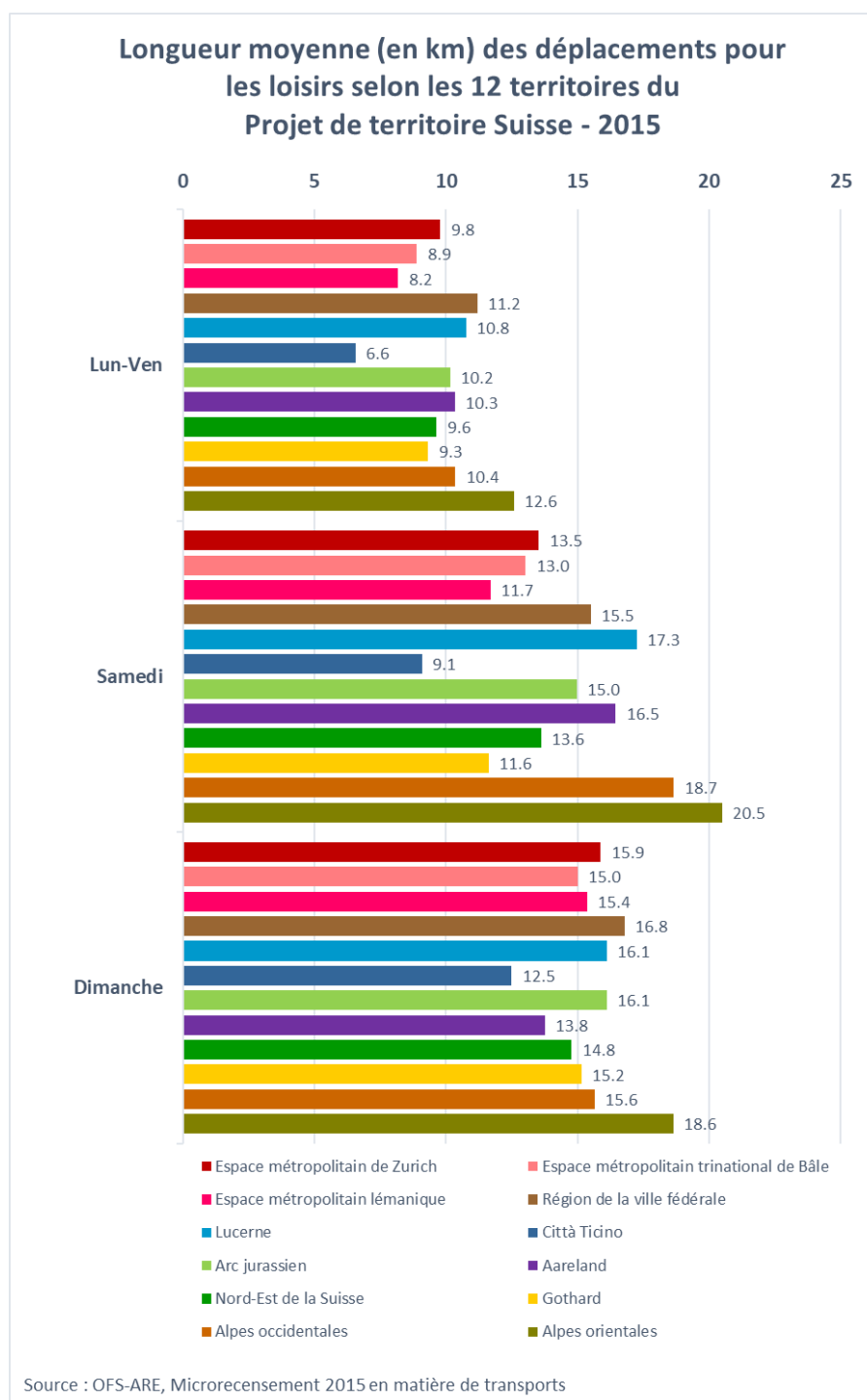


Figure 106 : Longueur moyenne (en km) des déplacements pour les loisirs selon les territoires d'action – 2015

La répartition des déplacements de loisirs par classes de distances ne montre pas de tendances marquées entre les différentes catégories de territoires d'action.

Les territoires avec un pourcentage élevé de déplacements courts (moins de 2 km) sont les territoires d'action de l'espace alpin, Città Ticino, l'Arc jurassien et l'espace métropolitain lémanique avec plus de 40% de ces déplacements. Ceux qui comptent une proportion élevée de longs déplacements de loisirs (plus de 20 km) sont la Région de la ville fédérale, Lucerne, Aareland, les Alpes occidentales et les Alpes orientales.

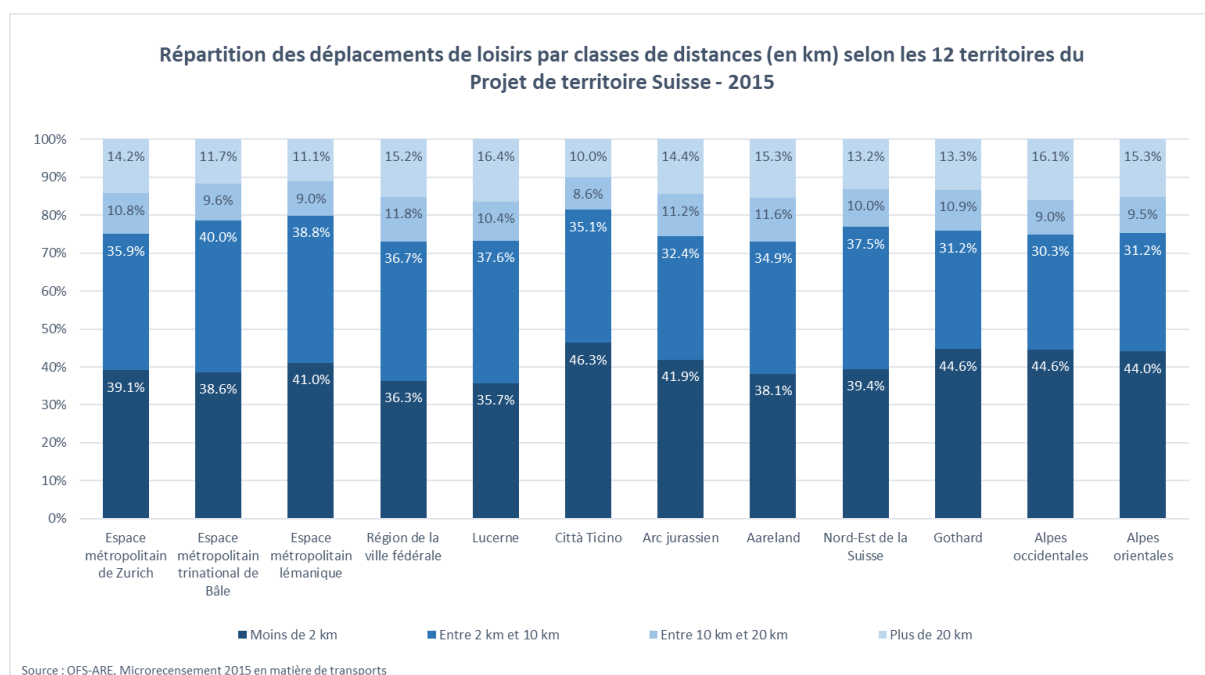


Figure 107 : Répartition des déplacements de loisirs par classes de distances (en km) selon les territoires d'action – 2015

Le tableau ci-dessous présente la durée moyenne, en minutes, des déplacements de loisirs. Selon les territoires d'action, la valeur oscille entre 27 minutes (Città Ticino) et 37 minutes (Alpes orientales) par déplacement. Aucune tendance n'est observée par catégorie de territoire d'action.

Les déplacements de loisirs en semaine restent plus brefs (en minutes), que les déplacements en fin de semaine.

		Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Durée moyenne des déplacements (en min.)	Espace métropolitain de Zurich	28	34	44	32
	Espace métropolitain trinational de Bâle	28	32	39	31
	Espace métropolitain lémanique	26	32	37	29
	Région de la ville fédérale	29	33	43	32
	Lucerne	31	37	48	35
	Città Ticino	25	28	37	27
	Arc jurassien	27	35	41	31
	Aareland	28	35	37	31
	Nord-Est de la Suisse	28	33	38	31
	Gothard	29	31	37	31
	Alpes occidentales	29	40	42	34
	Alpes orientales	33	44	48	37

Tableau 93 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements pour les loisirs selon les territoires d'action - 2015

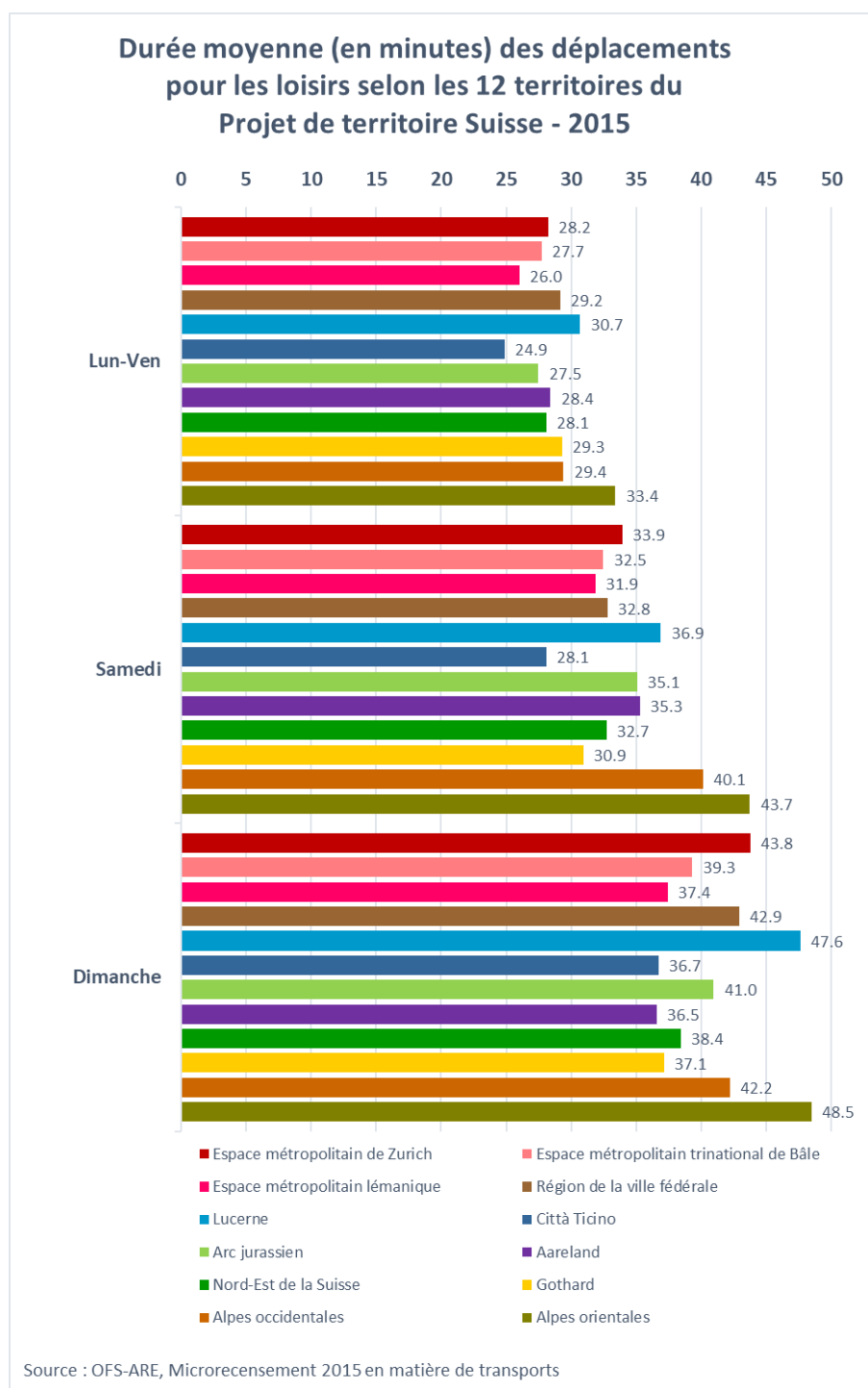


Figure 108 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements pour les selon les territoires d'action – 2015

5.4.2 Evolution 2005-2015

Le nombre moyen d'étapes et la distance moyenne par déplacement de loisir a très peu évolué au cours des 10 dernières années et aucune tendance n'est observable par catégorie de territoires d'action.

Seule la durée moyenne des déplacements de loisirs à diminuer entre 2005 et 2015 mais là aussi aucune tendance n'est observable par catégorie de territoires d'action.

5.5 DÉPLACEMENTS PAR JOUR ET PAR PERSONNE

5.5.1 Etat 2015

Le tableau ci-dessous indique le nombre moyen de déplacements de loisirs effectués par jour et par personne. Les valeurs moyennes sont comprises entre 1.24 déplacements de loisirs par jour et par personne (Espace métropolitain de Zurich et Aareland) et 1.41 (Città Ticino).

Aucune tendance n'est observée par catégorie de territoires d'action.

		Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Nombre moyen de déplacements par jour / personne	Espace métropolitain de Zurich	1.10	1.58	1.60	1.24
	Espace métropolitain trinational de Bâle	1.12	1.72	1.50	1.26
	Espace métropolitain lémanique	1.17	1.81	1.56	1.32
	Région de la ville fédérale	1.17	1.64	1.49	1.28
	Lucerne	1.11	1.64	1.54	1.25
	Città Ticino	1.28	1.72	1.81	1.41
	Arc jurassien	1.19	1.51	1.54	1.29
	Aareland	1.08	1.70	1.52	1.24
	Nord-Est de la Suisse	1.13	1.80	1.75	1.31
	Gothard	1.18	1.79	1.57	1.33
	Alpes occidentales	1.10	1.62	1.55	1.25
	Alpes orientales	1.27	1.44	1.58	1.34

Tableau 94 : Nombre moyen de déplacements par jour et personne selon les territoires d'action – 2015

Le nombre moyen de déplacements moyen par jour et par personne à l'étranger montre des différences entre les 12 territoires. Les jours ouvrables le nombre moyen oscille entre 0.01 déplacements par jour et par personne (Espace métropolitain de Zurich, Région de la ville fédérale, ...) et 0.04 (Città Ticino). Le samedi, le nombre de déplacements de loisirs par jour et par personne varie entre moins de 0.01 (Gothard, Région de la ville fédérale) et 0.14 (Città Ticino) et le dimanche entre 0.01 (Alpes orientales, Aareland) et 0.07 (Città Ticino).

Logiquement, on retrouve les valeurs les plus élevées chez les habitants des territoires avec une forte orientation transfrontalière (Espace métropolitain trinational de Bâle, Espace métropolitain lémanique et Città Ticino).

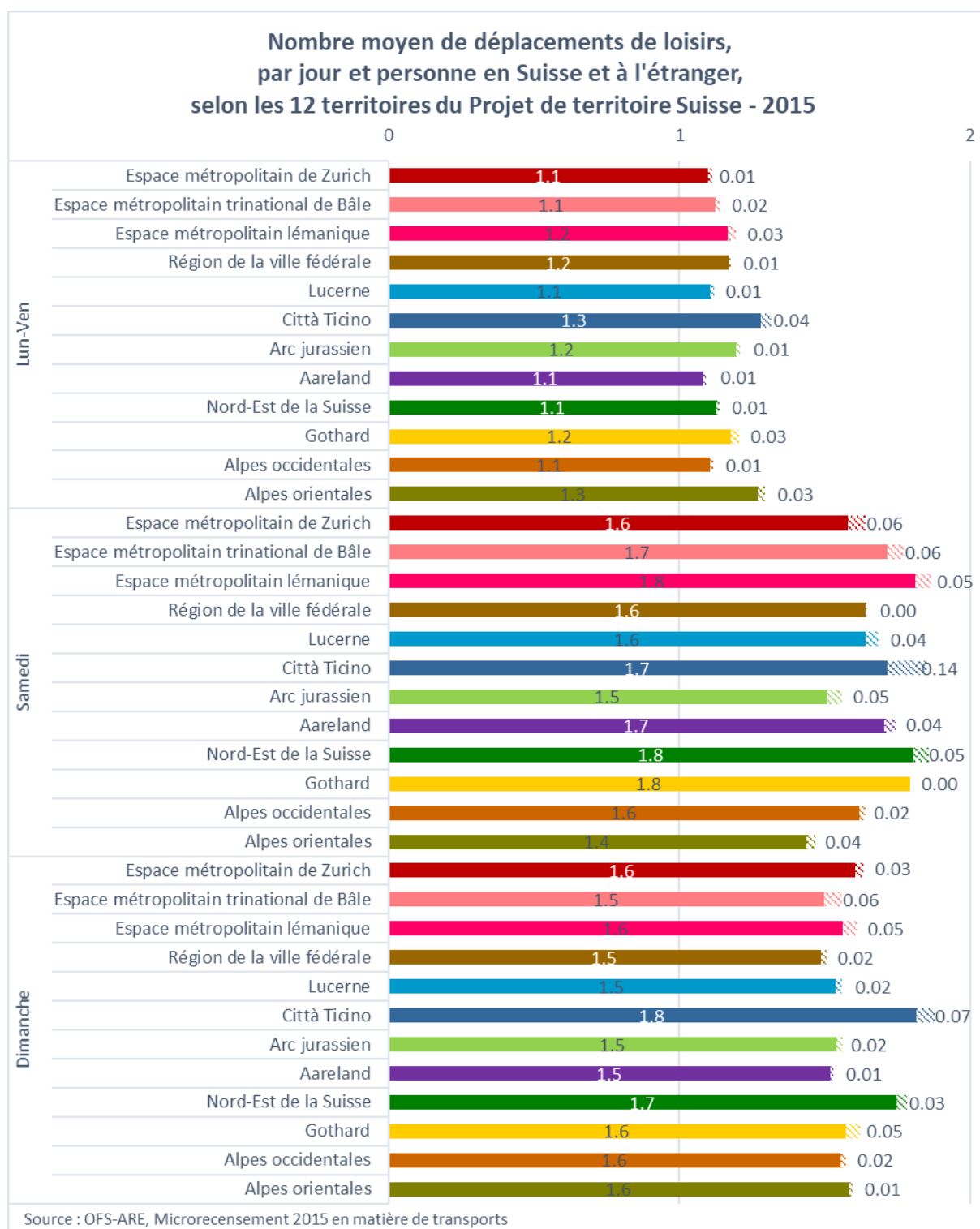


Figure 109 : Nombre moyen des déplacements de loisirs, par jour et personne en Suisse et à l'étranger, selon les territoires d'action - 2015

La distance moyenne par jour et personne consacrée aux déplacements de loisirs varie de manière significative en fonction des territoires d'action, entre 11.2 km par jour et par personne (Città Ticino) et 19.6 km par jour et par personne (Alpes orientales). Ici encore aucune tendance n'est observable par catégorie de territoires d'action.

		Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Distance moyenne (en km) par jour / personne	Espace métropolitain de Zurich	10.7	21.4	25.5	14.3
	Espace métropolitain trinational de Bâle	10.0	22.4	22.5	13.5
	Espace métropolitain lémanique	9.5	21.2	24.0	13.4
	Région de la ville fédérale	13.1	25.5	25.0	16.6
	Lucerne	11.9	28.3	24.8	16.2
	Città Ticino	8.4	15.6	22.7	11.2
	Arc jurassien	12.1	22.6	24.8	15.5
	Aareland	11.1	28.0	20.9	15.1
	Nord-Est de la Suisse	10.8	24.6	25.8	15.0
	Gothard	11.0	20.8	23.8	14.3
	Alpes occidentales	11.4	30.2	24.3	16.1
	Alpes orientales	16.0	29.4	29.5	19.6

Tableau 95 : Distance moyenne (en km) par jour et personne selon les territoires d'action - 2015

Les distances effectuées par jour et par personne pour les loisirs à l'étranger montrent également des valeurs élevées chez les habitants des territoires avec une forte orientation transfrontalière (Espace métropolitain trinational de Bâle, Espace métropolitain lémanique et Città Ticino).

On note également des valeurs élevées chez les habitants de l'espace métropolitain de Zurich et de Lucerne, en particulier le week-end, qui s'expliquent par l'usage des transports aériens.

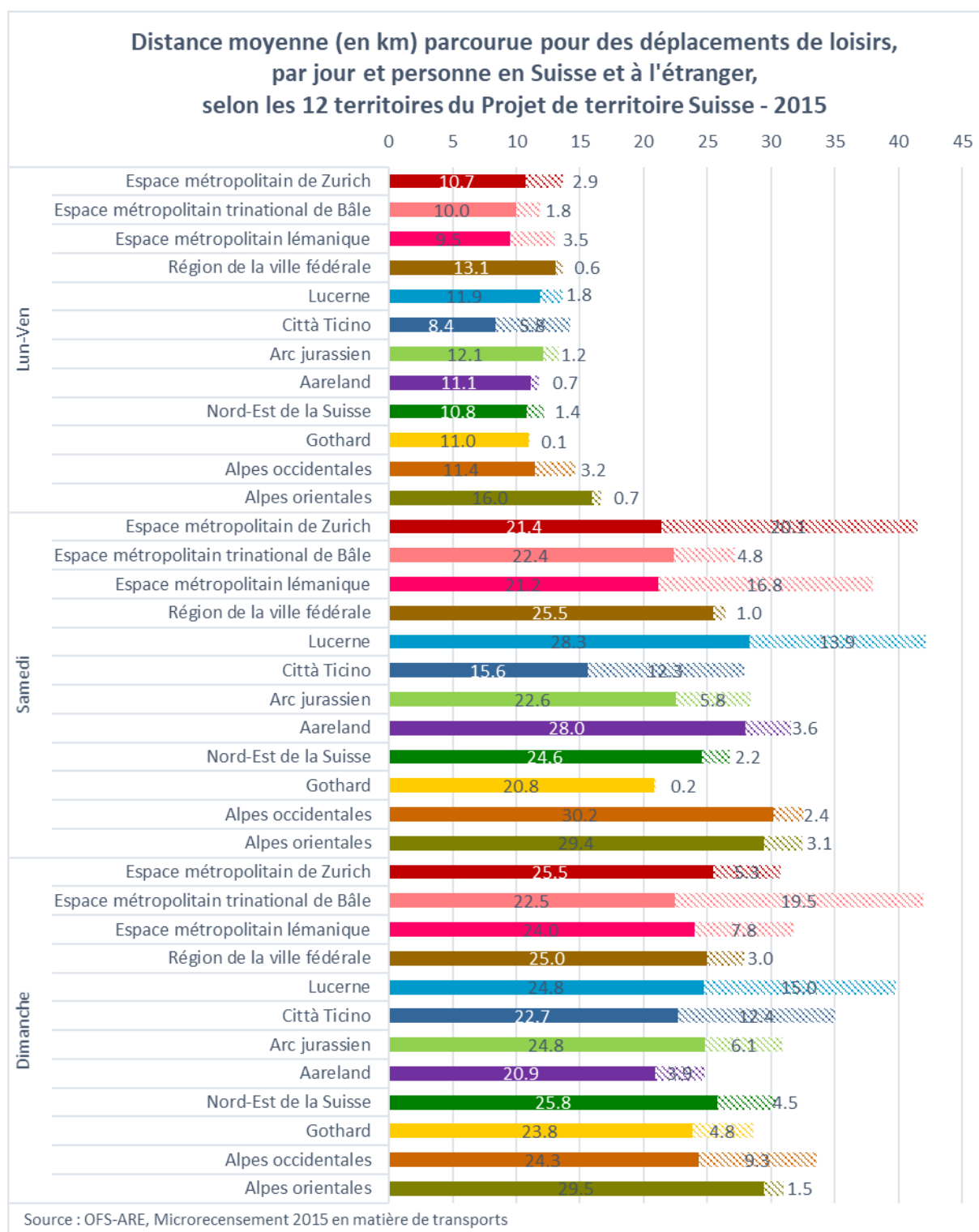


Figure 110 : Distance moyenne (en km) parcourues pour des déplacements de loisirs, par jour et personne en Suisse et à l'étranger, selon les territoires d'action – 2015

La durée moyenne par jour et par personne générée par les déplacements de loisirs varie, selon les territoires d'action, entre 41 minutes par jour et par personne (Espace métropolitain trinational de Bâle, Espace métropolitain lémanique, Città Ticino et Aareland) à 46 minutes par jour et par personne (Lucerne). Aucune tendance n'est observable par type de territoires d'action.

		Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Durée moyenne (en min.) par jour / personne	Espace métropolitain de Zurich	33	58	74	43
	Espace métropolitain trinational de Bâle	33	60	62	41
	Espace métropolitain lémanique	32	62	61	41
	Région de la ville fédérale	37	58	67	44
	Lucerne	36	66	76	46
	Città Ticino	34	50	70	41
	Arc jurassien	34	56	65	42
	Aareland	32	64	58	41
	Nord-Est de la Suisse	33	64	69	43
	Gothard	36	59	60	43
	Alpes occidentales	34	70	68	45
	Alpes orientales	45	67	82	53

Tableau 96 : Durée moyenne (en minutes) pour des déplacements loisirs, par jour et personne selon les territoires d'action – 2015

La durée moyenne par jour et par personne générée par les déplacements de loisirs à l'étranger suit la même logique que les distances moyennes effectuées à l'étranger.

Le ratio entre les distances moyennes et les temps moyens par jour et par personne le week-end confirme l'utilisation de modes de transports plus rapides chez les habitants de l'espace métropolitain de Zurich, de Lucerne et, dans une moindre mesure, chez les habitants de l'espace métropolitain lémanique.

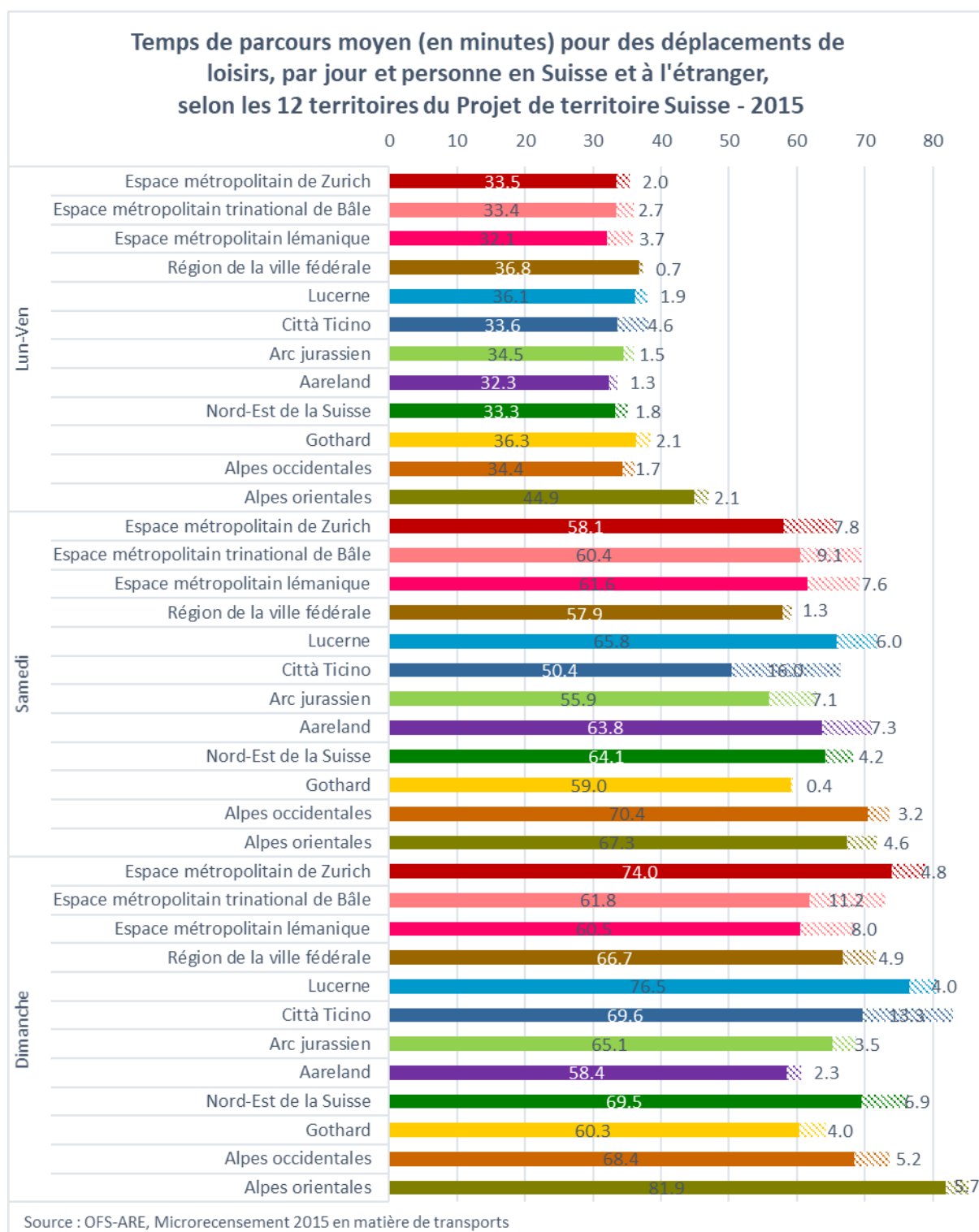


Figure 111 : Temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs, par jour et personne en Suisse et à l'étranger, selon les territoires d'action – 2015

5.5.2 Evolution 2005-2015

L'évolution du nombre moyen de déplacements de loisirs effectué par jour et par personne est resté plus ou moins stable au cours des dix dernières années. Aucune tendance par catégorie d'espaces d'action n'est observée.

		2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Nombre moyen de déplacements par jour / personne	Espace métropolitain de Zurich	1.34	1.26	1.24	-0.10
	Espace métropolitain trinational de Bâle	1.41	1.24	1.26	-0.15
	Espace métropolitain lémanique	1.29	1.23	1.32	+0.03
	Région de la ville fédérale	1.36	1.28	1.28	-0.07
	Lucerne	1.38	1.27	1.25	-0.14
	Città Ticino	1.24	1.43	1.41	+0.17
	Arc jurassien	1.35	1.26	1.29	-0.06
	Aareland	1.37	1.30	1.24	-0.14
	Nord-Est de la Suisse	1.39	1.31	1.31	-0.08
	Gothard	1.38	1.32	1.33	-0.05
	Alpes occidentales	1.29	1.34	1.25	-0.04
	Alpes orientales	1.40	1.33	1.34	-0.07

Tableau 97 : Nombre moyen de déplacements par jour et personne selon les territoires d'action – 2005-2010-2015

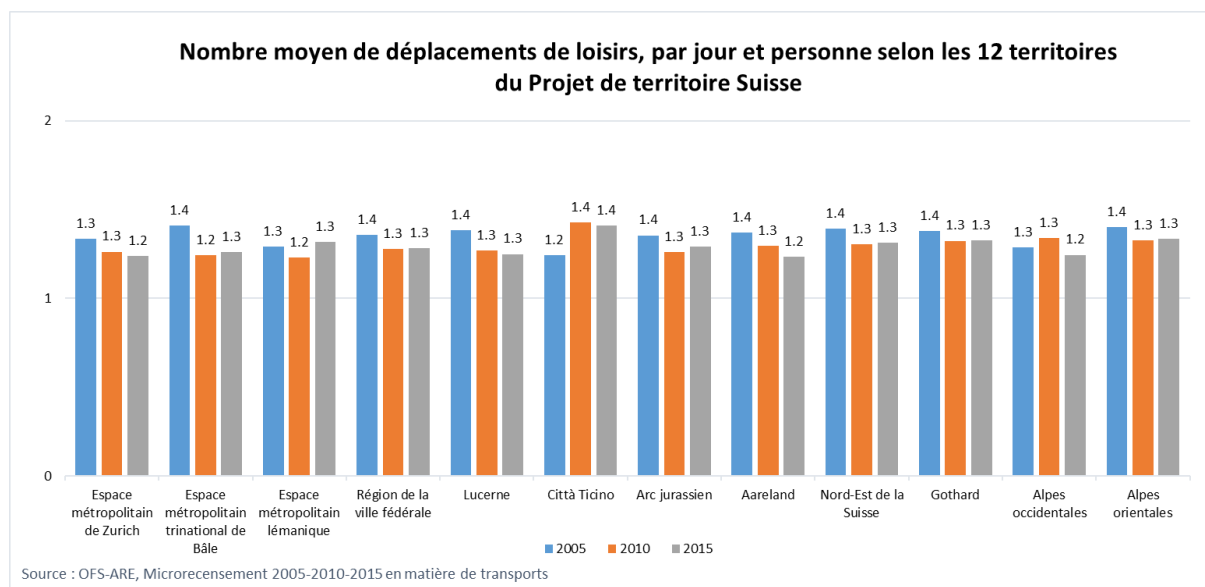


Figure 112 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne selon les territoires d'action - 2005-2010-2015

L'évolution de la distance moyenne parcourue pour des déplacements de loisirs montre des variations irrégulières parmi les territoires d'action et aucune tendance par catégorie d'espaces d'action n'est constatée.

		2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Distance moyenne (en km) des déplacements pour les loisirs, par jour / personne	Espace métropolitain de Zurich	16.7	15.2	14.3	-2.4
	Espace métropolitain trinational de Bâle	12.6	13.1	13.5	+0.9
	Espace métropolitain lémanique	13.1	12.1	13.4	+0.2
	Région de la ville fédérale	18.9	16.7	16.6	-2.3
	Lucerne	16.5	14.1	16.2	-0.3

	Città Ticino	10.3	10.7	11.2	+0.9
	Arc jurassien	16.8	16.1	15.5	-1.3
	Aareland	18.8	15.3	15.1	-3.8
	Nord-Est de la Suisse	16.1	16.8	15.0	-1.1
	Gothard	18.0	15.0	14.3	-3.7
	Alpes occidentales	15.8	16.5	16.1	+0.3
	Alpes orientales	15.0	15.1	19.6	+4.6

Tableau 98 : Distance moyenne (en km) par jour et personne selon les territoires d'action - 2005-2010-2015

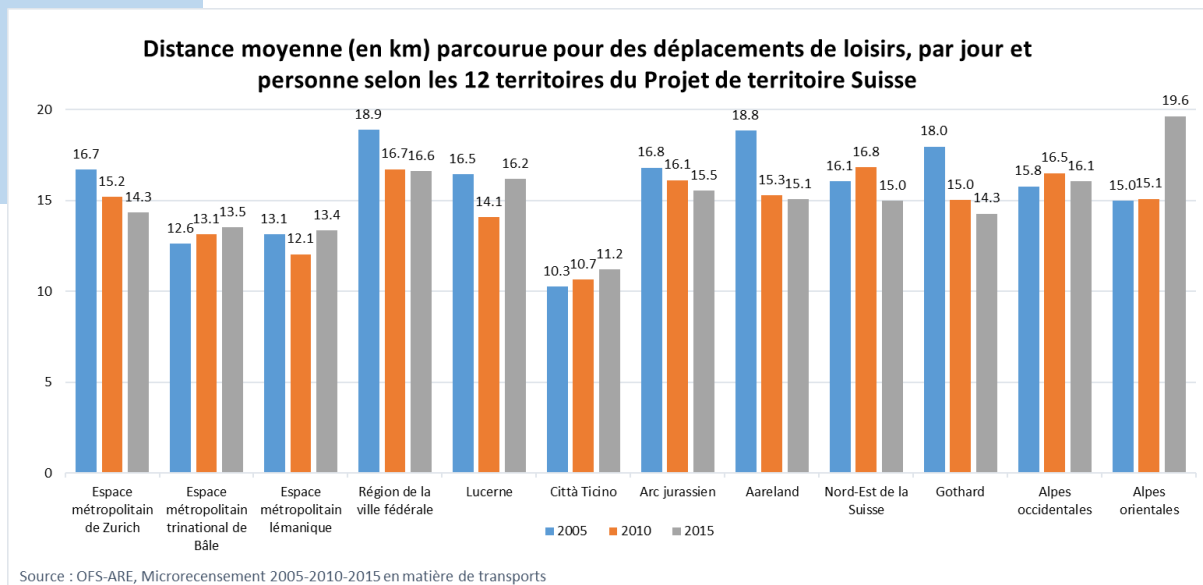


Figure 113 : Distance moyenne (en km) parcourue pour des déplacements de loisirs, par jour et personne selon les territoires d'action - 2005-2010-2015

L'évolution du temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs, par jour et par personne a diminué dans l'ensemble des territoires d'action sauf pour le territoire Città Ticino qui voit une augmentation entre 2005 et 2015 de 2 minutes par jour et par personne. Les diminutions vont de 2 minutes par jour et par personne (Espace métropolitain lémanique) à 11 minutes par jour et par personne (Espace métropolitain trinational de Bâle et Gothard).

		2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Durée moyenne (en min.) des déplacements pour les loisirs, par jour / personne	Espace métropolitain de Zurich	52	45	43	-9
	Espace métropolitain trinational de Bâle	52	43	41	-11
	Espace métropolitain lémanique	43	38	41	-2
	Région de la ville fédérale	53	46	44	-9
	Lucerne	56	44	46	-9
	Città Ticino	39	40	41	+2
	Arc jurassien	49	42	42	-7
	Aareland	50	42	41	-9
	Nord-Est de la Suisse	50	44	43	-7

	Gothard	54	45	43	-11
	Alpes occidentales	53	44	45	-8
	Alpes orientales	56	49	53	-3

Tableau 99 : Durée moyenne (en minutes) pour des déplacements loisirs, par jour et personne selon les territoires d'action - 2005-2010-2015

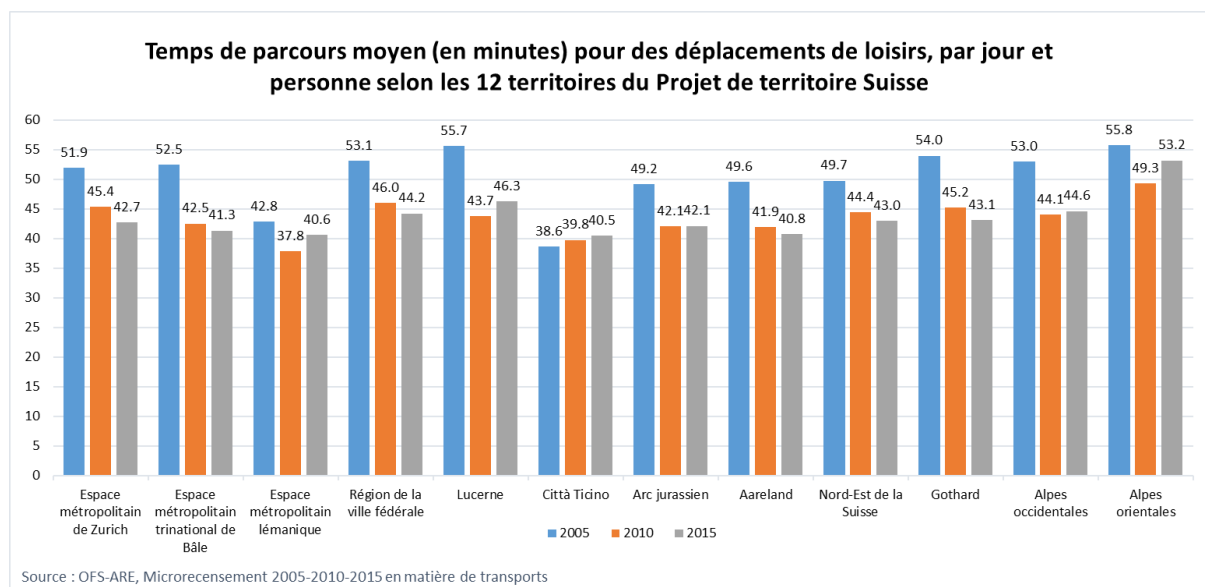


Figure 114 : Evolution du temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs, par jour et personne selon les territoires d'action - 2005-2010-2015

5.6 PART RELATIVE DES DÉPLACEMENTS DE LOISIRS

5.6.1 Etat 2015

Le tableau ci-dessous indique la part relative des déplacements consacrés aux loisirs par rapport aux autres motifs (% du total des déplacements), en 2015, en fonction des jours de semaine pour les différents espaces d'action. La part des déplacements de loisirs se situe autour des 40% de l'ensemble des déplacements. Proche des 30% pendant la semaine, ils atteignent un peu plus de 50% le samedi et environ 75% les dimanches et cela pour l'ensemble des territoires d'action (à quelques points de pourcentage près).

		Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% de tous les déplacements	Espace métropolitain de Zurich	30.6%	50.8%	78.0%	37.5%
	Espace métropolitain trinational de Bâle	32.2%	53.3%	75.8%	39.0%
	Espace métropolitain lémanique	30.5%	53.7%	74.9%	37.7%
	Région de la ville fédérale	32.2%	51.7%	72.8%	38.6%
	Lucerne	30.5%	51.2%	77.1%	37.5%
	Città Ticino	32.7%	52.0%	78.3%	38.9%
	Arc jurassien	31.0%	52.1%	73.7%	37.5%
	Aareland	29.8%	53.9%	78.2%	37.3%
	Nord-Est de la Suisse	30.8%	54.8%	80.3%	38.8%
	Gothard	33.0%	56.1%	72.5%	40.0%

	Alpes occidentales	29.9%	51.7%	71.7%	36.8%
	Alpes orientales	33.7%	46.8%	72.3%	38.8%

Tableau 100 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% du total des déplacements) selon les territoires d'action – 2015

En ce qui concerne la part de la distance journalière, les valeurs pour l'ensemble des jours de la semaine diffèrent en fonction des territoires d'actions et tourne autour des 40%. Du lundi au vendredi les valeurs vont de 27.5% (Aareland) à 35.3% (Alpes orientales), le samedi de 53.4% (Città Ticino) à 65.4% (Nord-Est de la Suisse) et le dimanche de 65.9% (Aareland) à 76.2% (Lucerne).

		Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% de la distance journalière	Espace métropolitain de Zurich	29.4%	56.4%	73.8%	39.3%
	Espace métropolitain trinational de Bâle	30.9%	61.8%	69.3%	41.2%
	Espace métropolitain lémanique	28.7%	57.6%	71.6%	39.5%
	Région de la ville fédérale	32.7%	60.7%	66.8%	41.6%
	Lucerne	31.5%	57.5%	76.2%	41.8%
	Città Ticino	29.7%	53.4%	74.8%	39.2%
	Arc jurassien	31.8%	59.1%	72.3%	41.3%
	Aareland	27.5%	63.1%	65.9%	37.8%
	Nord-Est de la Suisse	28.4%	65.4%	72.8%	39.8%
	Gothard	28.7%	54.1%	66.1%	37.6%
	Alpes occidentales	28.3%	62.3%	69.0%	39.4%
	Alpes orientales	35.3%	63.7%	71.5%	43.9%

Tableau 101 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% de la distance journalière) selon les territoires d'action – 2015

En termes de durée de déplacement, pour l'ensemble des jours de la semaine, la part des loisirs varie peu selon les territoires, entre 45.6% (Espace métropolitain lémanique) et 52.6% (Alpes orientales). Du lundi au vendredi, cette part va de 35.5% (Espace métropolitain lémanique) à 44.5% (Alpes orientales), le samedi de 60.5% (Lucerne) à 70.8% (Nord-Est de la Suisse) et pour le dimanche, de 73.3% (Gothard) à 82.5% (Nord-Est de la Suisse).

		Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% de la durée de déplacement	Espace métropolitain de Zurich	36.5%	61.9%	80.2%	46.4%
	Espace métropolitain trinational de Bâle	38.2%	65.2%	76.7%	47.4%
	Espace métropolitain lémanique	35.5%	64.3%	79.6%	45.6%
	Région de la ville fédérale	39.2%	62.6%	78.0%	47.9%
	Lucerne	39.8%	60.5%	81.0%	49.4%
	Città Ticino	39.6%	63.4%	84.7%	48.4%
	Arc jurassien	39.7%	63.4%	81.4%	48.9%
	Aareland	36.4%	67.6%	77.6%	46.5%
	Nord-Est de la Suisse	38.0%	70.8%	82.5%	49.1%
	Gothard	40.5%	65.9%	73.3%	48.7%
	Alpes occidentales	37.6%	69.9%	77.3%	48.3%
	Alpes orientales	44.5%	66.9%	78.8%	52.6%

Tableau 102 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% de la durée de déplacement) selon les territoires d'action - 2015

5.6.2 Evolution 2005-2015

Les évolutions entre 2005 et 2015 de la part des déplacements de loisirs par rapport à l'ensemble des déplacements a tendance à diminuer sur l'ensemble des territoires d'action à des degrés plus ou moins élevés. Il en va de même pour la part de la distance journalière qui diminue partout sauf dans les Alpes orientales. L'évolution de la part de la durée de déplacement varie de manière hétérogène suivant les territoires.

5.7 DÉPLACEMENTS SELON L'HEURE DE LA JOURNÉE

L'analyse des déplacements de loisirs par tranche horaire ne donne pas de résultats concluants car la variabilité est trop importante à cause des effectifs souvent faibles suivant les tranches horaires.

5.8 DÉPLACEMENTS SELON LES MODES DE TRANSPORT

5.8.1 Etat 2015

Le tableau ci-dessous présente les parts modales en 2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs **en pourcentage du total des déplacements** et en fonction des jours de semaine pour les différents territoires d'action.

		Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des déplacements de loisirs en TIM	Espace métropolitain de Zurich	39.4%	46.6%	46.8%	42.1%
	Espace métropolitain trinational de Bâle	35.6%	41.8%	43.9%	38.2%
	Espace métropolitain lémanique	42.7%	51.9%	59.0%	47.4%
	Région de la ville fédérale	44.1%	51.6%	52.6%	47.0%
	Lucerne	45.4%	55.8%	51.7%	48.6%
	Città Ticino	48.1%	57.7%	54.3%	50.8%
	Arc jurassien	48.1%	56.1%	58.0%	51.2%
	Aareland	46.9%	62.5%	55.7%	51.7%
	Nord-Est de la Suisse	48.6%	49.8%	50.4%	49.2%
	Gothard	45.8%	43.9%	50.4%	46.2%
	Alpes occidentales	45.5%	58.7%	53.1%	49.4%
	Alpes orientales	42.4%	52.1%	51.6%	45.3%
% des déplacements de loisirs en TP	Espace métropolitain de Zurich	13.8%	15.0%	11.4%	13.6%
	Espace métropolitain trinational de Bâle	17.5%	20.7%	12.0%	17.1%
	Espace métropolitain lémanique	11.7%	10.7%	7.6%	10.8%
	Région de la ville fédérale	12.8%	12.3%	9.9%	12.2%
	Lucerne	10.6%	10.5%	8.2%	10.2%
	Città Ticino	5.5%	6.3%	4.7%	5.5%
	Arc jurassien	7.8%	8.8%	7.5%	7.9%
	Aareland	7.3%	9.8%	5.8%	7.5%
	Nord-Est de la Suisse	8.1%	7.8%	5.6%	7.6%
	Gothard	6.7%	6.0%	3.7%	6.1%
	Alpes occidentales	6.1%	6.8%	6.4%	6.3%
	Alpes orientales	7.0%	6.3%	6.2%	6.8%
% des déplacements	Espace métropolitain de Zurich	45.0%	36.4%	39.6%	42.4%
	Espace métropolitain trinational de Bâle	44.8%	36.2%	42.0%	42.7%

de loisirs en MD	Espace métropolitain lémanique	44.3%	34.7%	31.9%	40.2%
	Région de la ville fédérale	41.1%	33.9%	35.7%	38.8%
	Lucerne	41.8%	31.3%	36.7%	38.8%
	Città Ticino	45.3%	34.7%	39.0%	42.4%
	Arc jurassien	42.3%	32.2%	32.9%	38.9%
	Aareland	44.5%	26.8%	36.9%	39.5%
	Nord-Est de la Suisse	41.8%	41.1%	42.1%	41.7%
	Gothard	44.1%	48.4%	43.2%	44.8%
	Alpes occidentales	46.5%	31.0%	39.1%	42.2%
	Alpes orientales	48.9%	39.4%	41.0%	46.2%
% des déplacements de loisirs en autres modes	Espace métropolitain de Zurich	1.8%	2.0%	2.1%	1.9%
	Espace métropolitain trinational de Bâle	2.1%	1.4%	2.0%	2.0%
	Espace métropolitain lémanique	1.3%	2.6%	1.4%	1.6%
	Région de la ville fédérale	2.0%	2.2%	1.8%	2.0%
	Lucerne	2.2%	2.3%	3.4%	2.4%
	Città Ticino	1.1%	1.3%	2.0%	1.2%
	Arc jurassien	1.8%	2.9%	1.7%	2.0%
	Aareland	1.3%	0.9%	1.6%	1.3%
	Nord-Est de la Suisse	1.5%	1.2%	1.9%	1.5%
	Gothard	3.4%	1.7%	2.7%	2.9%
	Alpes occidentales	1.9%	3.5%	1.4%	2.1%
	Alpes orientales	1.7%	2.1%	1.2%	1.7%

Tableau 103 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des déplacements selon les territoires d'action - 2015

Les répartitions modales en pourcentage des déplacements montrent des différences entre les catégories de territoires d'action. Ces différences ne sont pas très marquées d'une catégorie à une autre. En effet, les profils des territoires d'action peuvent être assez hétérogènes à l'intérieur d'une même catégorie.

Les territoires d'action structurés par de grands centres urbains sont caractérisés par des parts modales des transports publics un peu plus élevées que dans les autres catégories (exception faite de Lucerne) et dont la valeur est supérieure à la moyenne nationale.

Les territoires d'action reposant sur un réseau de villes moyennes et petites ont des parts un peu plus importantes pour les transports individuels motorisés avec des valeurs en-dessus de la moyenne nationale et un peu moins importantes pour les mobilités douces. La part des transports publics est en-dessous de la moyenne nationale.

Les territoires d'action de l'espace alpin sont caractérisés par une part des transports publics plutôt faible en comparaison aux autres catégories et la part des mobilités douces est en-dessus de la moyenne nationale.

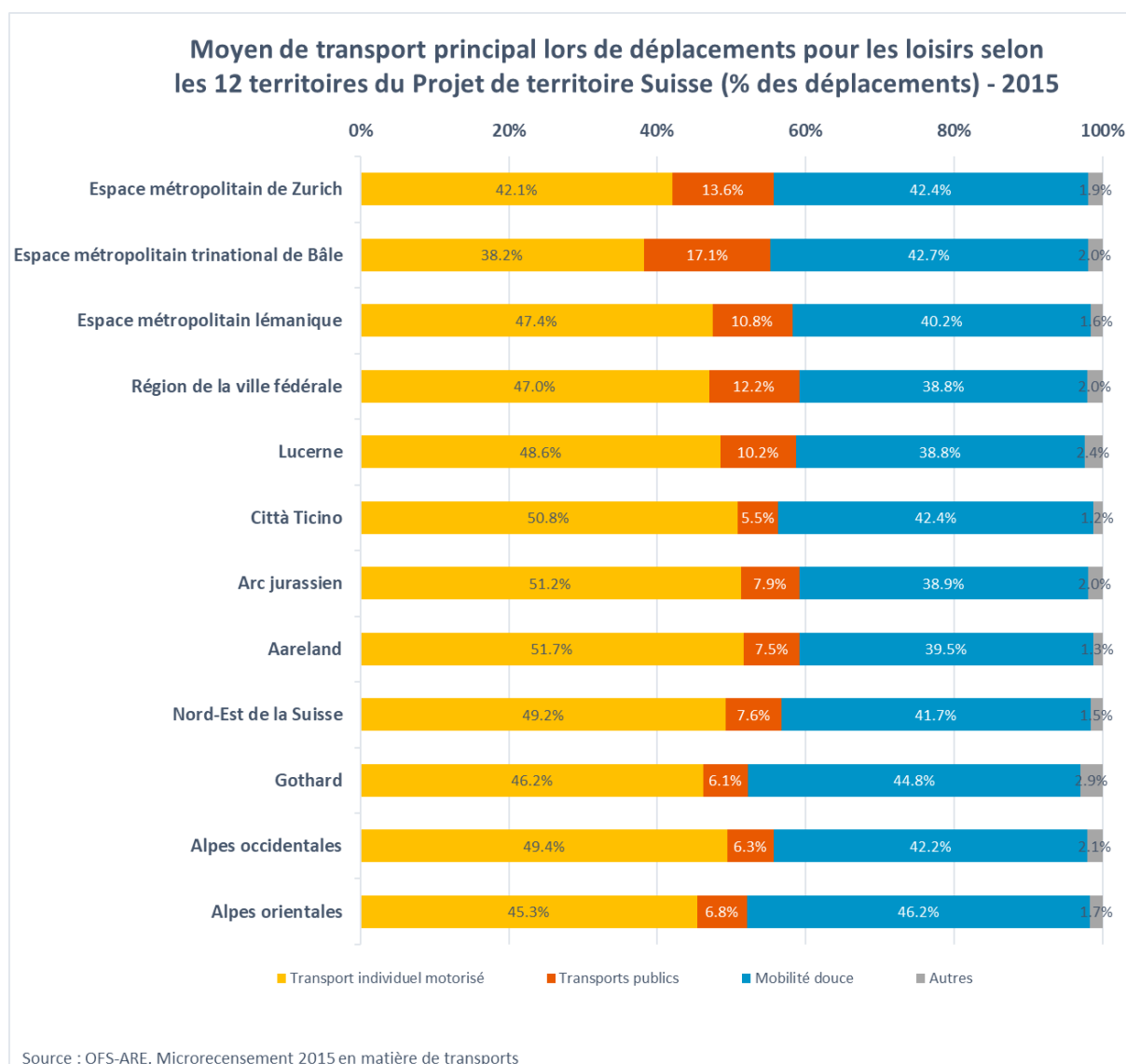


Figure 115 : Moyen de transport principal lors de déplacements pour les loisirs selon les territoires d'action (% des déplacements) – 2015

Le tableau ci-dessous présente les parts modales en 2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs **en pourcentage des distances parcourues** et en fonction des jours de semaine pour les différents territoires d'action.

		Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
% des distances parcourues pour loisirs en TIM	Espace métropolitain de Zurich	58.2%	65.2%	64.8%	61.4%
	Espace métropolitain trinational de Bâle	51.7%	62.5%	68.8%	58.6%
	Espace métropolitain lémanique	68.3%	77.5%	78.9%	73.4%
	Région de la ville fédérale	55.2%	76.1%	67.3%	62.5%
	Lucerne	58.9%	69.2%	67.0%	63.5%
	Città Ticino	65.7%	76.3%	70.9%	69.2%
	Arc jurassien	63.8%	73.1%	76.8%	68.9%
	Aareland	57.0%	67.0%	63.8%	61.2%
	Nord-Est de la Suisse	61.9%	61.9%	70.4%	64.1%
	Gothard	61.9%	72.4%	79.4%	68.2%
	Alpes occidentales	61.7%	62.6%	71.9%	64.2%

	Alpes orientales	54.8%	77.0%	69.9%	62.4%
% des distances parcourues pour loisirs en TP	Espace métropolitain de Zurich	27.9%	24.3%	23.6%	26.0%
	Espace métropolitain trinational de Bâle	32.6%	29.3%	20.8%	28.8%
	Espace métropolitain lémanique	20.5%	13.2%	12.7%	16.6%
	Région de la ville fédérale	32.8%	15.1%	22.9%	26.7%
	Lucerne	26.9%	22.4%	16.1%	23.2%
	Città Ticino	20.1%	11.1%	21.0%	18.5%
	Arc jurassien	24.7%	12.1%	12.1%	19.0%
	Aareland	27.1%	28.9%	26.6%	27.5%
	Nord-Est de la Suisse	23.5%	25.2%	17.6%	22.3%
	Gothard	21.6%	14.1%	11.8%	17.7%
	Alpes occidentales	26.8%	27.6%	19.9%	25.5%
	Alpes orientales	33.8%	16.9%	22.6%	28.1%
% des distances parcourues pour loisirs en MD	Espace métropolitain de Zurich	9.4%	7.2%	7.6%	8.5%
	Espace métropolitain trinational de Bâle	9.7%	6.2%	7.6%	8.4%
	Espace métropolitain lémanique	8.8%	5.8%	5.1%	7.1%
	Région de la ville fédérale	7.9%	5.0%	6.1%	6.9%
	Lucerne	9.2%	4.7%	9.5%	8.1%
	Città Ticino	10.4%	9.9%	6.6%	9.3%
	Arc jurassien	8.5%	5.2%	5.9%	7.2%
	Aareland	9.5%	4.0%	7.3%	7.6%
	Nord-Est de la Suisse	9.6%	7.9%	8.5%	8.9%
	Gothard	9.9%	7.0%	5.3%	8.2%
	Alpes occidentales	8.1%	5.4%	6.2%	7.0%
	Alpes orientales	7.7%	4.0%	6.1%	6.7%
% des distances parcourues pour loisirs en autres modes	Espace métropolitain de Zurich	4.5%	3.3%	3.9%	4.1%
	Espace métropolitain trinational de Bâle	6.0%	2.0%	2.7%	4.2%
	Espace métropolitain lémanique	2.4%	3.6%	3.3%	2.9%
	Région de la ville fédérale	4.0%	3.8%	3.8%	3.9%
	Lucerne	5.0%	3.8%	7.3%	5.2%
	Città Ticino	3.8%	2.7%	1.6%	3.0%
	Arc jurassien	3.0%	9.6%	5.1%	4.9%
	Aareland	6.4%	0.1%	2.2%	3.8%
	Nord-Est de la Suisse	5.1%	5.1%	3.5%	4.7%
	Gothard	6.6%	6.4%	3.6%	5.8%
	Alpes occidentales	3.4%	4.5%	2.0%	3.3%
	Alpes orientales	3.7%	2.1%	1.4%	2.8%

Tableau 104 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues selon les territoires d'action - 2015

Les parts modales en pourcentage des distances parcourues pour les déplacements de loisirs ne montrent aucune tendance entre les différentes catégories de territoire d'actions.

La part des transports individuels motorisés varie entre 58.6% (Espace métropolitain trinational de Bâle) et 73.4% (Espace métropolitain lémanique) de la distance parcourue. La part des transports publics varie entre 16.6% (Espace métropolitain lémanique) et 28.8% (Espace métropolitain trinational de Bâle) et celle des mobilités douces entre 6.7% (Alpes orientales) et 9.3% (Città Ticino).

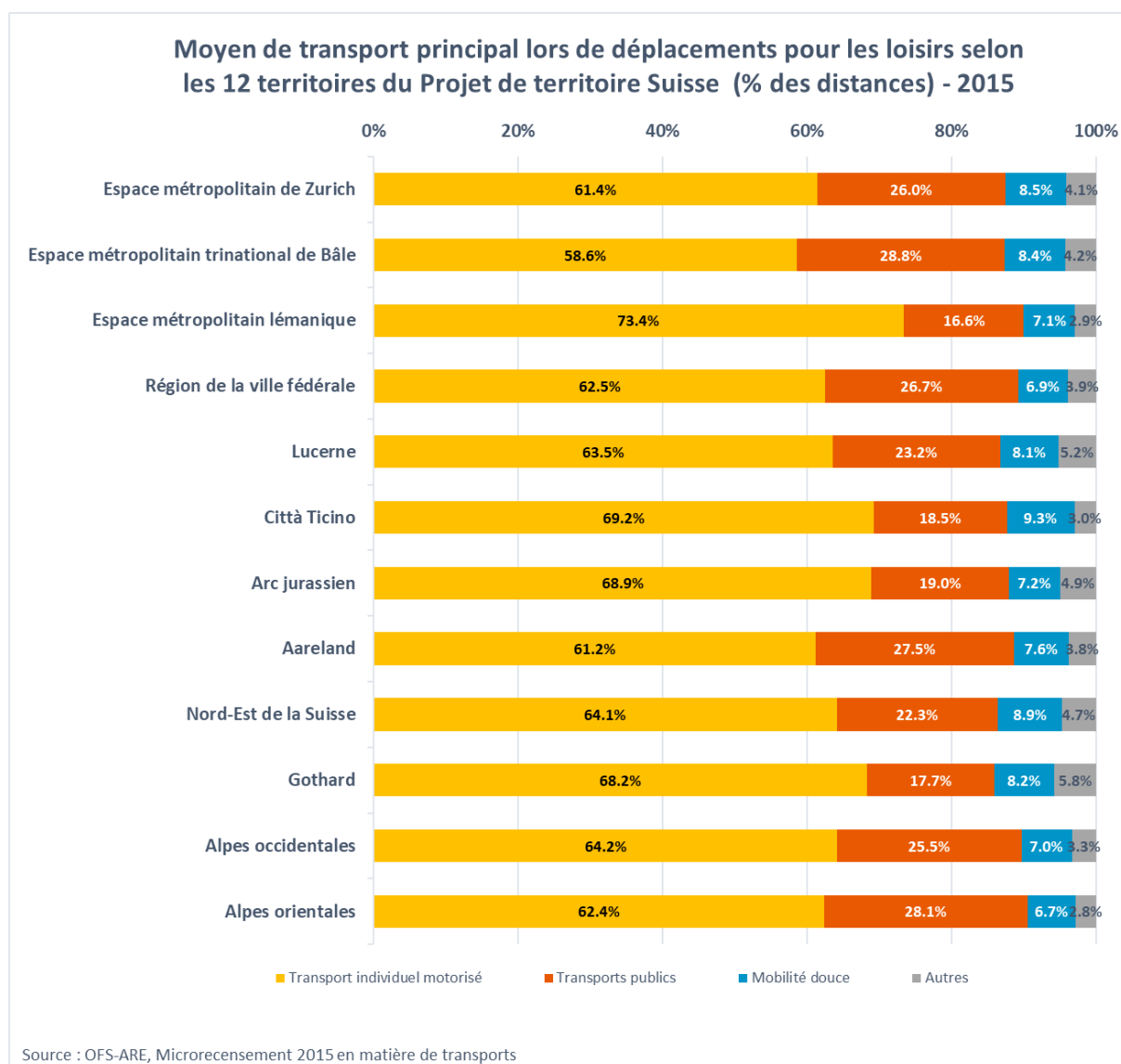


Figure 116 : Moyen de transport principal lors de déplacements pour les loisirs selon les territoires d'action (% des distances) – 2015

5.8.2 Evolution 2005-2015

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des parts modales 2005-2010-2015, par grands modes agrégés, des déplacements de loisirs **en pourcentage du total des déplacements**, tous jours de semaine confondus selon les territoires d'action.

Cette évolution des parts modales ne montre pas de différences entre les catégories de territoires d'action. On remarque une diminution entre 2005 et 2015 de la part des transports individuels motorisés pour l'ensemble des territoires d'action. La part des transports publics a tendance à légèrement augmenter ou à être stable suivant les territoires d'action. Quant à la part de la mobilité douce, les évolutions sont hétérogènes suivant les territoires d'action.

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Espace métropolitain de Zurich	48.4%	42.5%	42.1%	-6.3

% des déplacements de loisirs en TIM	Espace métropolitain trinational de Bâle	39.8%	36.9%	38.2%	-1.6
	Espace métropolitain lémanique	51.3%	47.8%	47.4%	-3.9
	Région de la ville fédérale	50.9%	45.8%	47.0%	-4.0
	Lucerne	49.9%	46.2%	48.6%	-1.4
	Città Ticino	57.2%	52.0%	50.8%	-6.4
	Arc jurassien	56.7%	51.7%	51.2%	-5.4
	Aareland	55.0%	49.7%	51.7%	-3.3
	Nord-Est de la Suisse	51.7%	49.7%	49.2%	-2.6
	Gothard	54.1%	44.8%	46.2%	-7.9
	Alpes occidentales	54.2%	50.4%	49.4%	-4.8
	Alpes orientales	45.6%	42.3%	45.3%	-0.3
% des déplacements de loisirs en TP	Espace métropolitain de Zurich	11.5%	13.5%	13.6%	+2.1
	Espace métropolitain trinational de Bâle	15.8%	16.5%	17.1%	+1.3
	Espace métropolitain lémanique	9.2%	8.9%	10.8%	+1.6
	Région de la ville fédérale	8.8%	11.0%	12.2%	+3.4
	Lucerne	8.0%	9.3%	10.2%	+2.2
	Città Ticino	2.4%	3.9%	5.5%	+3.2
	Arc jurassien	5.2%	6.7%	7.9%	+2.7
	Aareland	5.2%	6.5%	7.5%	+2.3
	Nord-Est de la Suisse	6.8%	7.2%	7.6%	+0.8
	Gothard	5.6%	3.1%	6.1%	+0.5
	Alpes occidentales	4.0%	5.3%	6.3%	+2.3
	Alpes orientales	4.8%	5.5%	6.8%	+2.0
% des déplacements de loisirs en MD	Espace métropolitain de Zurich	38.8%	42.2%	42.4%	+3.6
	Espace métropolitain trinational de Bâle	43.0%	45.2%	42.7%	-0.3
	Espace métropolitain lémanique	38.6%	42.1%	40.2%	+1.7
	Région de la ville fédérale	39.0%	41.9%	38.8%	-0.1
	Lucerne	39.6%	42.5%	38.8%	-0.8
	Città Ticino	39.8%	43.4%	42.4%	+2.7
	Arc jurassien	35.9%	40.2%	38.9%	+2.9
	Aareland	37.9%	42.3%	39.5%	+1.7
	Nord-Est de la Suisse	40.2%	41.2%	41.7%	+1.5
	Gothard	38.2%	49.1%	44.8%	+6.6
	Alpes occidentales	40.1%	43.1%	42.2%	+2.1
	Alpes orientales	47.4%	49.8%	46.2%	-1.2
% des déplacements de loisirs en autres modes	Espace métropolitain de Zurich	1.2%	1.8%	1.9%	+0.7
	Espace métropolitain trinational de Bâle	1.4%	1.5%	2.0%	+0.6
	Espace métropolitain lémanique	0.9%	1.2%	1.6%	+0.6
	Région de la ville fédérale	1.3%	1.3%	2.0%	+0.7
	Lucerne	2.5%	1.9%	2.4%	-0.1
	Città Ticino	0.7%	0.8%	1.2%	+0.6
	Arc jurassien	2.2%	1.4%	2.0%	-0.3
	Aareland	1.9%	1.5%	1.3%	-0.6
	Nord-Est de la Suisse	1.3%	1.9%	1.5%	+0.3
	Gothard	2.1%	3.0%	2.9%	+0.8
	Alpes occidentales	1.6%	1.3%	2.1%	+0.5
	Alpes orientales	2.2%	2.5%	1.7%	-0.5

Tableau 105 : Parts modales (catégories agrégées) des déplacements de loisirs en pourcentage des déplacements selon les territoires d'action - 2005-2010-2015

En ce qui concerne l'évolution entre 2005 et 2015 des parts modales en pourcentage de la distance totale parcourue, on retrouve les mêmes tendances que pour l'évolution des parts modales en pourcentage du total des déplacements.

		2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
% des distances parcourues pour loisirs en TIM	Espace métropolitain de Zurich	67.1%	59.2%	61.4%	-5.8
	Espace métropolitain trinational de Bâle	58.3%	62.7%	58.6%	+0.3
	Espace métropolitain lémanique	76.2%	73.9%	73.4%	-2.8
	Région de la ville fédérale	69.3%	62.3%	62.5%	-6.8
	Lucerne	70.1%	63.8%	63.5%	-6.6
	Città Ticino	86.2%	78.0%	69.2%	-17.1
	Arc jurassien	80.2%	75.2%	68.9%	-11.3
	Aareland	75.9%	67.1%	61.2%	-14.7
	Nord-Est de la Suisse	71.7%	67.9%	64.1%	-7.6
	Gothard	75.6%	66.2%	68.2%	-7.4
	Alpes occidentales	72.3%	70.4%	64.2%	-8.1
	Alpes orientales	67.5%	70.8%	62.4%	-5.1
% des distances parcourues pour loisirs en TP	Espace métropolitain de Zurich	22.8%	28.6%	26.0%	+3.2
	Espace métropolitain trinational de Bâle	25.2%	25.5%	28.8%	+3.6
	Espace métropolitain lémanique	14.1%	16.5%	16.6%	+2.5
	Région de la ville fédérale	18.9%	25.9%	26.7%	+7.8
	Lucerne	16.0%	23.1%	23.2%	+7.2
	Città Ticino	2.4%	7.6%	18.5%	+16.1
	Arc jurassien	8.5%	15.9%	19.0%	+10.5
	Aareland	12.4%	18.4%	27.5%	+15.1
	Nord-Est de la Suisse	17.2%	19.2%	22.3%	+5.1
	Gothard	12.5%	12.7%	17.7%	+5.2
	Alpes occidentales	19.3%	18.0%	25.5%	+6.2
	Alpes orientales	13.2%	15.4%	28.1%	+14.9
% des distances parcourues pour loisirs en MD	Espace métropolitain de Zurich	7.9%	7.9%	8.5%	+0.6
	Espace métropolitain trinational de Bâle	12.4%	9.4%	8.4%	-4.0
	Espace métropolitain lémanique	7.4%	8.2%	7.1%	-0.3
	Région de la ville fédérale	6.8%	8.8%	6.9%	+0.1
	Lucerne	8.4%	8.5%	8.1%	-0.3
	Città Ticino	10.3%	10.3%	9.3%	-1.0
	Arc jurassien	6.4%	6.6%	7.2%	+0.7
	Aareland	5.9%	9.7%	7.6%	+1.7
	Nord-Est de la Suisse	9.1%	8.2%	8.9%	-0.2
	Gothard	7.6%	8.3%	8.2%	+0.6
	Alpes occidentales	7.2%	7.1%	7.0%	-0.2
	Alpes orientales	10.7%	10.6%	6.7%	-4.0
% des distances parcourues pour loisirs en autres modes	Espace métropolitain de Zurich	2.2%	4.4%	4.1%	+2.0
	Espace métropolitain trinational de Bâle	4.2%	2.4%	4.2%	0.0
	Espace métropolitain lémanique	2.3%	1.4%	2.9%	+0.6
	Région de la ville fédérale	5.0%	3.0%	3.9%	-1.1
	Lucerne	5.5%	4.5%	5.2%	-0.3
	Città Ticino	1.0%	4.1%	3.0%	+2.0
	Arc jurassien	4.8%	2.3%	4.9%	+0.1
	Aareland	5.8%	4.8%	3.8%	-2.0
	Nord-Est de la Suisse	2.0%	4.7%	4.7%	+2.6

	Gothard	4.3%	12.9%	5.8%	+1.5
	Alpes occidentales	1.1%	4.5%	3.3%	+2.2
	Alpes orientales	8.6%	3.2%	2.8%	-5.8

Tableau 106 : Parts modales (catégories agrégées) des déplacements de loisirs en pourcentage des distances parcourues selon les territoires d'action - 2005-2010-2015

Le tableau suivant présente l'évolution des distances moyennes (en km) parcourues pour les loisirs par jour et par personne en 2005-2010-2015, par grands modes agrégés, selon les territoires d'action.

On remarque que la distance moyenne effectuée en transports individuels motorisés par jour et par personne diminue entre 2005 et 2015 dans l'ensemble des territoires d'action sauf dans l'espace métropolitain trinational de Bâle et dans les Alpes orientales.

Les distances effectuées en transports publics par jour et par personne augmentent partout sauf dans l'espace métropolitain de Zürich (-0.1 km par jour et par personne). Les modes doux restent quant à eux plus ou moins stables entre 2005 et 2015.

TOUS LES JOURS		2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Distances moyennes parcourues pour loisirs en TIM, par jour / personne	Espace métropolitain de Zurich	11.2	9.0	8.8	-2.4
	Espace métropolitain trinational de Bâle	7.3	8.2	7.9	+0.6
	Espace métropolitain lémanique	10.0	8.9	9.8	-0.1
	Région de la ville fédérale	13.1	10.4	10.4	-2.7
	Lucerne	11.6	9.0	10.3	-1.3
	Città Ticino	8.9	8.3	7.7	-1.1
	Arc jurassien	13.5	12.1	10.7	-2.8
	Aareland	14.3	10.3	9.2	-5.0
	Nord-Est de la Suisse	11.5	11.4	9.6	-1.9
	Gothard	13.6	9.9	9.8	-3.9
	Alpes occidentales	11.4	11.6	10.3	-1.1
	Alpes orientales	10.1	10.7	12.2	+2.1
Distances moyennes parcourues pour loisirs en TP, par jour / personne	Espace métropolitain de Zurich	3.8	4.3	3.7	-0.1
	Espace métropolitain trinational de Bâle	3.2	3.3	3.9	+0.7
	Espace métropolitain lémanique	1.8	2.0	2.2	+0.4
	Région de la ville fédérale	3.6	4.3	4.4	+0.9
	Lucerne	2.6	3.3	3.8	+1.1
	Città Ticino	0.3	0.8	2.1	+1.8
	Arc jurassien	1.4	2.6	2.9	+1.5
	Aareland	2.3	2.8	4.1	+1.8
	Nord-Est de la Suisse	2.8	3.2	3.4	+0.6
	Gothard	2.2	1.9	2.5	+0.3
	Alpes occidentales	3.1	3.0	4.1	+1.0
	Alpes orientales	2.0	2.3	5.5	+3.5
Distances moyennes parcourues pour loisirs en MD, par	Espace métropolitain de Zurich	1.3	1.2	1.2	-0.1
	Espace métropolitain trinational de Bâle	1.6	1.2	1.1	-0.4
	Espace métropolitain lémanique	1.0	1.0	0.9	0.0
	Région de la ville fédérale	1.3	1.5	1.1	-0.1
	Lucerne	1.4	1.2	1.3	-0.1
	Città Ticino	1.1	1.1	1.0	0.0

jour / personne	Arc jurassien	1.1	1.1	1.1	0.0
	Aareland	1.1	1.5	1.1	0.0
	Nord-Est de la Suisse	1.5	1.4	1.3	-0.1
	Gothard	1.4	1.2	1.2	-0.2
	Alpes occidentales	1.1	1.2	1.1	0.0
	Alpes orientales	1.6	1.6	1.3	-0.3
Distances moyennes parcoursues pour loisirs en autres modes, par jour / personne	Espace métropolitain de Zurich	0.4	0.7	0.6	+0.2
	Espace métropolitain trinational de Bâle	0.5	0.3	0.6	0.0
	Espace métropolitain lémanique	0.3	0.2	0.4	+0.1
	Région de la ville fédérale	0.9	0.5	0.6	-0.3
	Lucerne	0.9	0.6	0.8	-0.1
	Città Ticino	0.1	0.4	0.3	+0.2
	Arc jurassien	0.8	0.4	0.8	-0.1
	Aareland	1.1	0.7	0.6	-0.5
	Nord-Est de la Suisse	0.3	0.8	0.7	+0.4
	Gothard	0.8	1.9	0.8	+0.1
	Alpes occidentales	0.2	0.7	0.5	+0.4
	Alpes orientales	1.3	0.5	0.6	-0.7

Tableau 107: Distances parcourues par jour et par personne (en km), pour le motif loisirs, selon le mode de transport et les territoires d'action

5.9 SYNTHÈSE

- **La longueur moyenne des déplacements de loisirs varie de manière importante selon les territoires d'action, entre 8 km et 14.7 km par déplacement. Il en va de même pour les temps moyens de parcours (entre 27 minutes et 37 minutes).** Cependant, aucune tendance ne semble se dégager par catégorie spécifique de territoire d'action.
- **La distance moyenne par jour et personne consacrée aux déplacements de loisirs en Suisse est très variable selon les territoires d'action considérés :** entre 11.2 km par jour et par personne (Città Ticino) et 19.6 km (Alpes orientales). Les habitants des territoires avec une forte orientation transfrontalière (Espace métropolitain trinational de Bâle, Espace métropolitain lémanique et Città Ticino) effectuent par ailleurs un peu plus de déplacements et de distances à l'étranger par jour et par personne, pour les loisirs, que ceux résidants dans d'autres espaces.
- **Les territoires d'action structurés par de grands centres urbains sont caractérisés par des parts modales des transports publics un peu plus élevées que celles observées dans les autres catégories de territoires, avec une valeur supérieure à la moyenne nationale.** Les territoires reposant sur un réseau de villes petites et moyennes ont des parts un peu plus importantes pour les transports individuels motorisés, avec des valeurs en-dessus de la moyenne nationale, alors que la part des transports publics et des mobilités douces est en-dessous de la moyenne nationale.

6 MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : FLUX TERRITORIAUX ENTRE AIRES DU PROJET DE TERRITOIRE SUISSE

6.1 INTRODUCTION

Cette analyse vise à caractériser les flux de loisirs existants **entre les aires du projet de territoire suisse** (PTS). Elle est réalisée selon le **principe de territorialité** (le lieu de départ et d'arrivée du déplacement, et non le lieu de résidence de la personne qui se déplace).

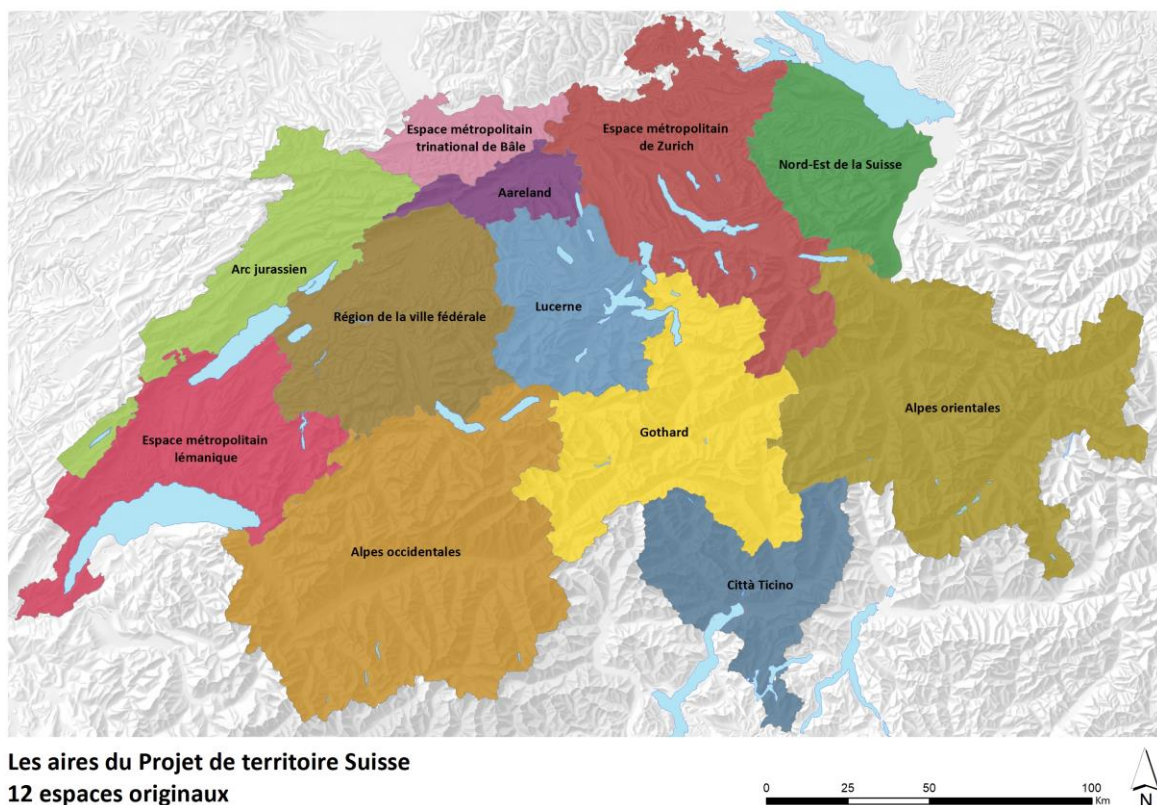


Figure 117 : Aires du projet de territoire Suisse : découpage original à 12 aires

6.1.1 Méthodologie

Une rapide évaluation des flux de mobilité quotidienne entre les aires, sur la base des données du MRMT 2015, montre que les effectifs analysables sont très faibles. Cette remarque s'applique également pour les recensements précédents (en particulier le MRMT 2005). **En effet, globalement, plus de 90% des déplacements de loisirs du jour de référence ont leur origine et destination au sein de la même aire**, ce qui est cohérent avec les distances moyennes parcourues par déplacement de loisirs.

La présente étude a cependant privilégié dans un premier temps l'option de garder les 12 aires originales comme référentiel à l'analyse, notamment dans la perspective de pouvoir conserver le même découpage que les analyses des chapitres précédents effectuées sur le principe de résidence.

Toutefois, les faibles effectifs de flux de loisirs entre aires ont nécessité des ajustements, faute de quoi la faiblesse des effectifs de déplacements à analyser augmentent au-delà d'un seuil acceptable les marges d'erreur. C'est particulièrement le cas pour certaines aires PTS (Alpes occidentales, Alpes orientales, Gothard, Città Ticino), caractérisés par des flux sortants très peu nombreux.

Une première option évaluée pour résoudre ce problème a été une augmentation des effectifs de déplacements entre aires analysés, en intégrant les voyages sans nuitées et avec nuitée. Ce choix aurait impliqué de cumuler des mobilités de type différent, et de travailler nécessairement sur une mobilité annuelle (compte tenu des diverses échelles temporelles auxquels se rapportent les déplacements du quotidiens et les voyages sans nuitée et avec nuitées). Après réflexion, cette option a été écartée, les voyages faisant l'objet d'une analyse séparée.

Une seconde option évaluée a été la réduction du nombre d'aires PTS, par agrégation. Après l'examen de plusieurs scénarios en la matière (réduction à 10 aires, 8 aires, 6 aires, 5 aires), avec estimation des flux entre les espaces résultants, **l'option d'une analyse des flux du jour de référence entre 6 aires a été retenue.**

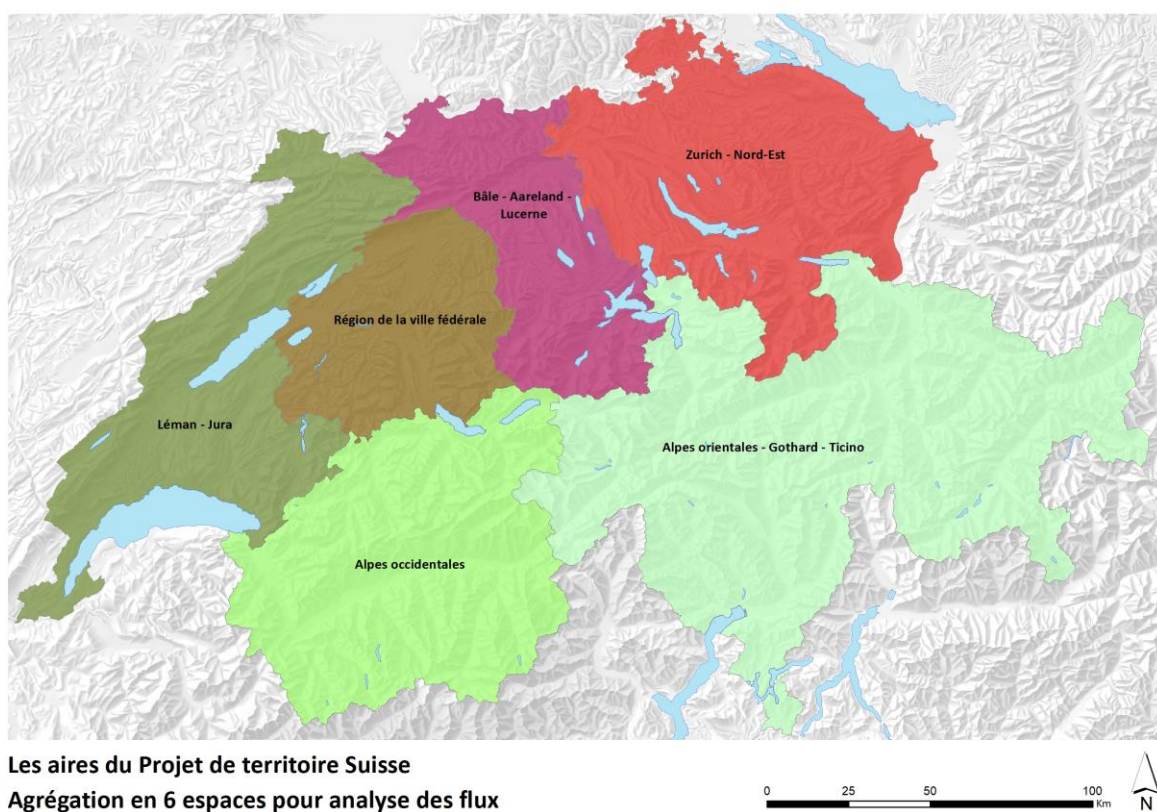


Figure 118 : Aires du projet de territoire Suisse : agrégation en 6 espace pour analyse des flux entrants et sortants

Par ailleurs, par rapport aux premières analyses prévues, il a été décidé d'intégrer également **les flux ayant pour destination l'étranger**, en les distinguant en fonction des pays de destination (Allemagne, France, Italie et Autriche – cette dernière comprenant également la principauté du Liechtenstein ; les déplacements vers les pays non limitrophes ont été écartés en raison d'effectifs insignifiants).

Dès lors, contrairement aux chapitres précédents, les **wege** du MRMT (déplacements en Suisse et à l'étranger du jour de référence) constituent les données de base pour les analyses suivantes, et non pas les wegeinland (déplacements en Suisse uniquement).

6.1.2 Effectifs

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements analysés, par année et par espace d'origine :

Espace d'origine du déplacement	2005		2010		2015	
	Total	<i>dont flux sortants</i>	Total	<i>dont flux sortants</i>	Total	<i>dont flux sortants</i>
Espace Zurich – Nord-Est	14'984	570	27'442	1'126	24'632	1114
Espace Bâle – Aareland - Lucerne	7'975	519	13'467	949	11'965	978
Espace Léman - Jura	8'387	372	15'871	677	15'168	696
Espace Berne	6'077	495	10'315	792	9'334	801
Espace Alpes occidentales	2'549	281	4'730	392	4'282	403
Espace Alpes orientales – Gothard - Ticino	3'929	277	7'698	458	6'719	439
TOTAL	43'902	2'514	79'524	4'394	72'100	4'431

Tableau 108 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements pour le motif loisirs analysés par année, selon l'espace d'origine

6.2 RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS DE LOISIRS PAR SECTEURS D'ORIGINE ET DE DESTINATION

Les graphiques suivants représentent les flux de loisirs au départ de chacun des espaces analysés, répartis en fonction des différents espaces de destinations. Les pourcentages sont exprimés par rapport au total des flux sortants. Les flux inverses (entrants dans l'espace analysé depuis les espaces extérieurs) ne sont pas représentés, mais dans tous les cas les valeurs sont sensiblement similaires (en considérant les marges d'erreurs) à celles des flux sortants.

6.2.1 Déplacements au départ de l'espace Zurich – Nord-Est

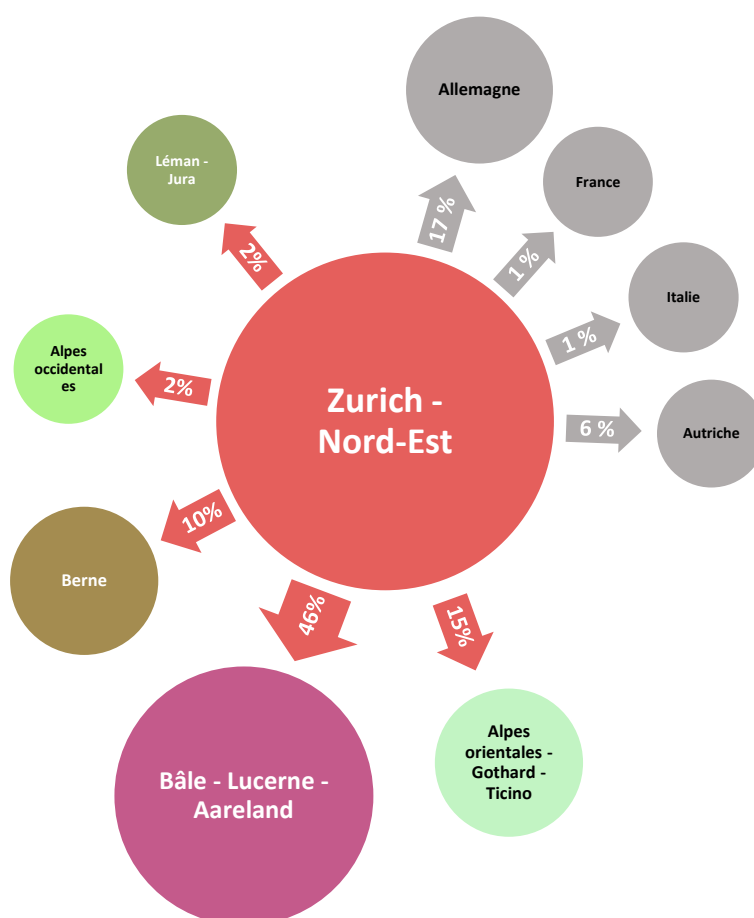


Figure 119 : Répartition des flux de loisirs sortants de l'espace Zurich – Nord-Est - 2015

La très grande majorité des flux de loisirs du jour de référence restent au sein même de l'espace Zurich – Nord-Est (96% du total).

Les flux de loisirs sortants ont pour destination principale l'espace Bâle – Lucerne – Aareland, pour près de la moitié des déplacements (46% du total). Une part significative des déplacements a lieu également vers l'Allemagne (17%). Les autres destinations importantes sont l'espace Alpes orientales – Gothard – Ticino (15%) et l'espace Berne (10%), les autres espaces se partageant les flux restants.

La répartition des flux entre ces destinations reste stable entre 2010 et 2015.

6.2.2 Déplacements au départ de l'espace Bâle – Lucerne - Aareland

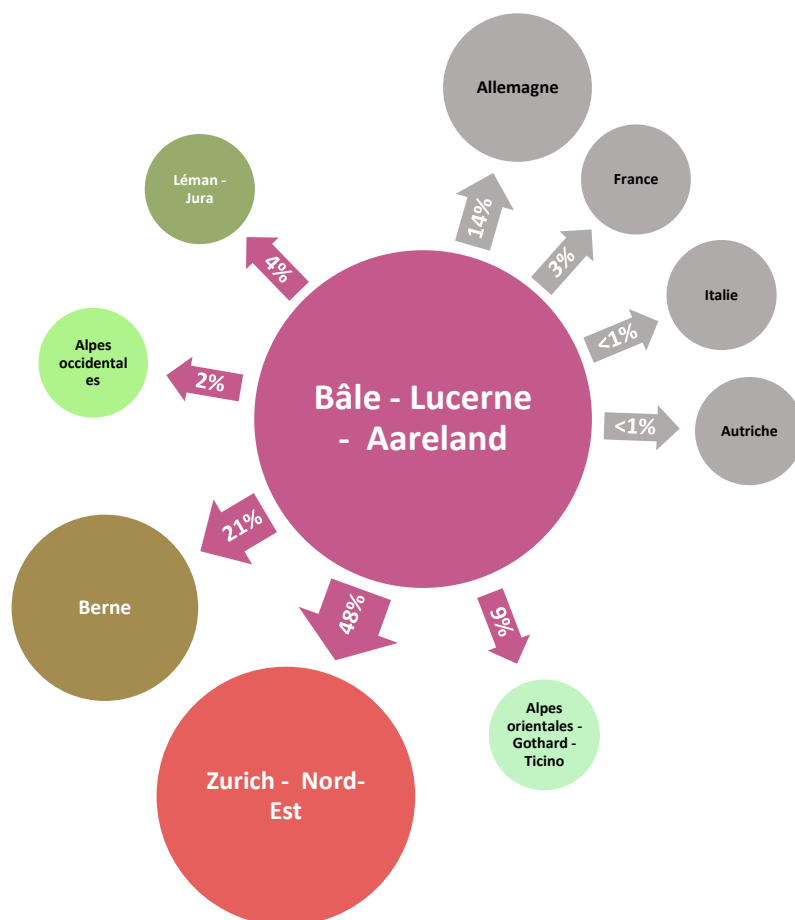


Figure 120 : Répartition des flux de loisirs sortants de l'espace Bâle – Lucerne - Aareland - 2015

La très grande majorité des flux de loisirs du jour de référence restent au sein même de l'espace Bâle – Lucerne - Aareland (92% du total).

Les flux de loisirs sortants ont pour destination principale l'espace Zurich – Nord-Est, pour près de la moitié des déplacements (48% du total). Les autres destinations significatives sont l'espace Berne (21%), l'Allemagne (14%) et l'espace Alpes orientales – Gothard - Ticino (9%). Les autres espaces constituent des destinations moins importantes en termes de flux.

La répartition des flux entre ces destinations reste globalement stable entre 2010 et 2015, malgré une légère augmentation de la part des flux en direction de l'Allemagne.

6.2.3 Déplacements au départ de l'espace Léman - Jura

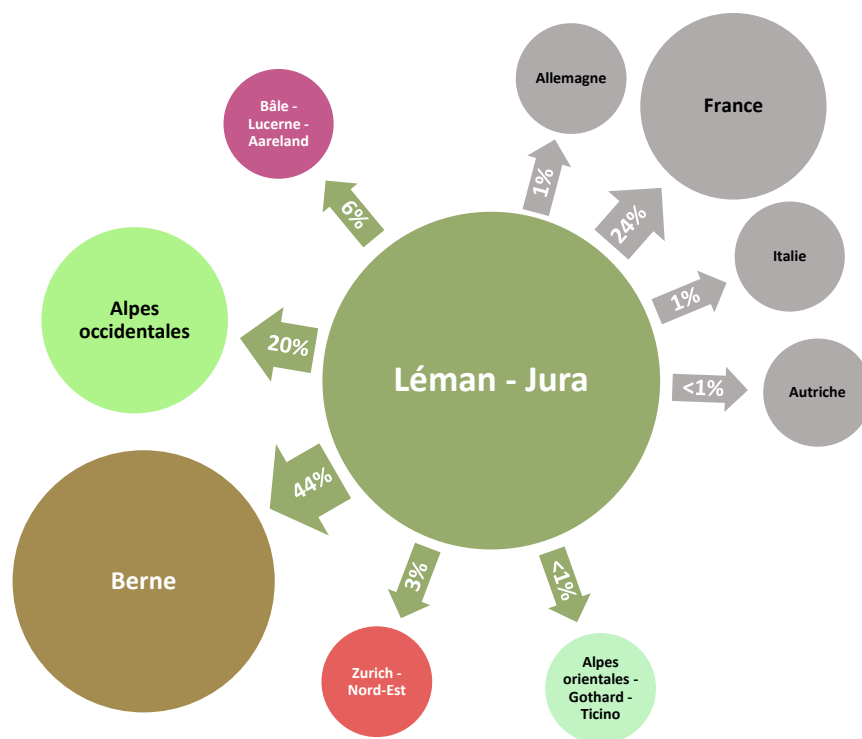


Figure 121 : Répartition des flux de loisirs sortants de l'espace Léman - Jura - 2015

La très grande majorité des flux de loisirs du jour de référence restent au sein même de l'espace Léman – Jura (95% du total).

Les flux de loisirs sortants ont pour destination principale l'espace Berne (44% du total). La France constitue également une destination de poids (24% des déplacements sortants), tout comme les Alpes occidentales (20%). Les autres espaces constituent des destinations moins importantes en termes de flux.

La répartition des flux entre ces destinations reste globalement stable entre 2010 et 2015.

6.2.4 Déplacements au départ de l'espace Berne

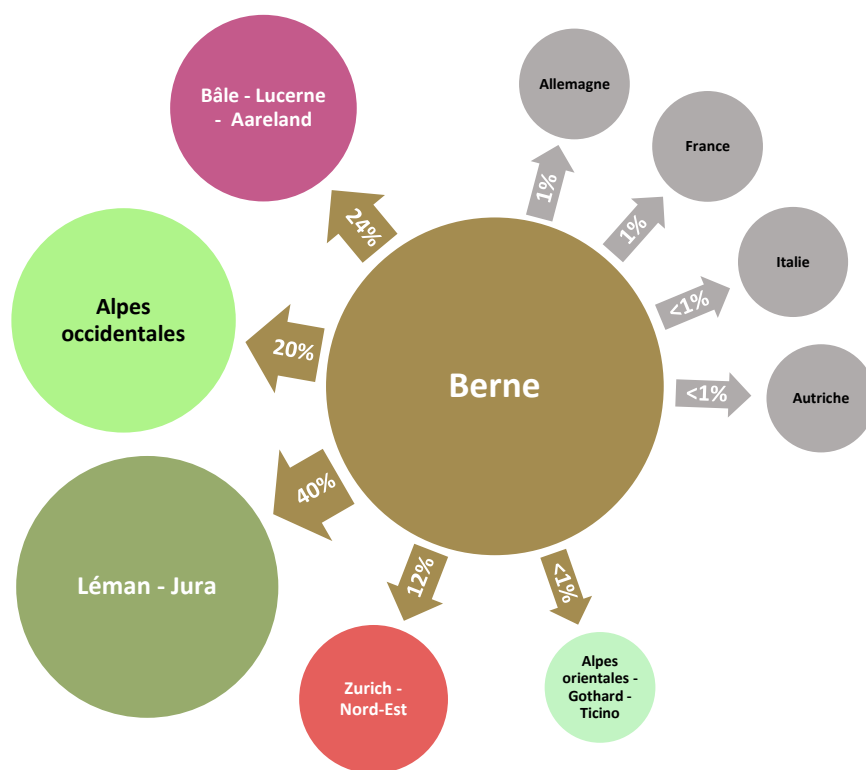


Figure 122 : Répartition des flux de loisirs sortants de l'espace Berne - 2015

La très grande majorité des flux de loisirs du jour de référence restent au sein même de l'espace Berne (91% du total). Il s'agit de l'espace caractérisé par une des parts plus importantes de flux sortants par rapport au total des déplacements de loisirs, à un niveau équivalent à l'espace Alpes occidentales.

Les flux de loisirs sortants ont pour destination principale l'espace Léman - Jura (40% du total). L'espace Bâle – Lucerne – Aareland constitue également une destination significative (24%), tout comme les Alpes occidentales (20%) et, dans une moindre mesure, l'espace Zurich – Nord-Est (12%). Les autres espaces, ainsi que tous les pays limitrophes, constituent des destinations moins importantes en termes de flux.

La répartition des flux entre ces destinations reste globalement stable entre 2010 et 2015.

6.2.5 Déplacements au départ de l'espace Alpes occidentales

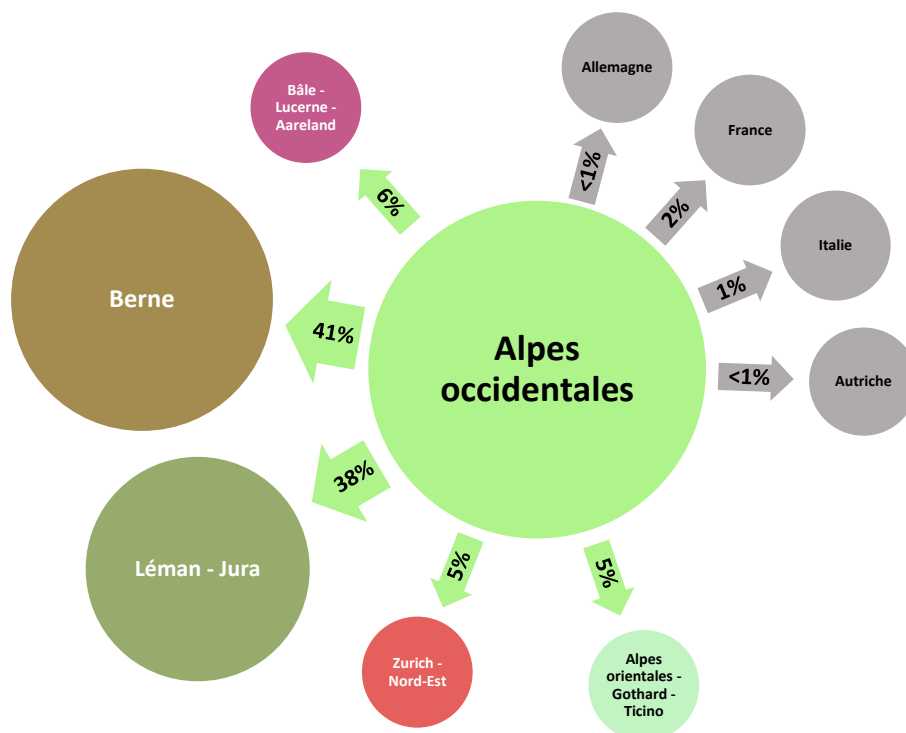


Figure 123 : Répartition des flux de loisirs sortants de l'espace Alpes occidentales - 2015

La très grande majorité des flux de loisirs du jour de référence restent au sein même de l'espace Alpes occidentales (91% du total). Il s'agit de l'espace caractérisé par la part la plus importante de flux sortants par rapport au total des déplacements de loisirs, à un niveau équivalent à l'espace Berne.

Les flux de loisirs sortant se caractérisent par deux grandes destinations : l'espace Berne (41% du total) et, dans une mesure équivalente, l'espace Léman – Jura (38%). Les autres espaces en Suisse regroupent chacun environ 5-6% du total des déplacements sortants. Les pays limitrophes constituent des destinations très marginales.

La répartition des flux entre ces destinations reste globalement stable entre 2010 et 2015.

6.2.6 Déplacements au départ de l'espace Alpes orientales – Gothard - Ticino

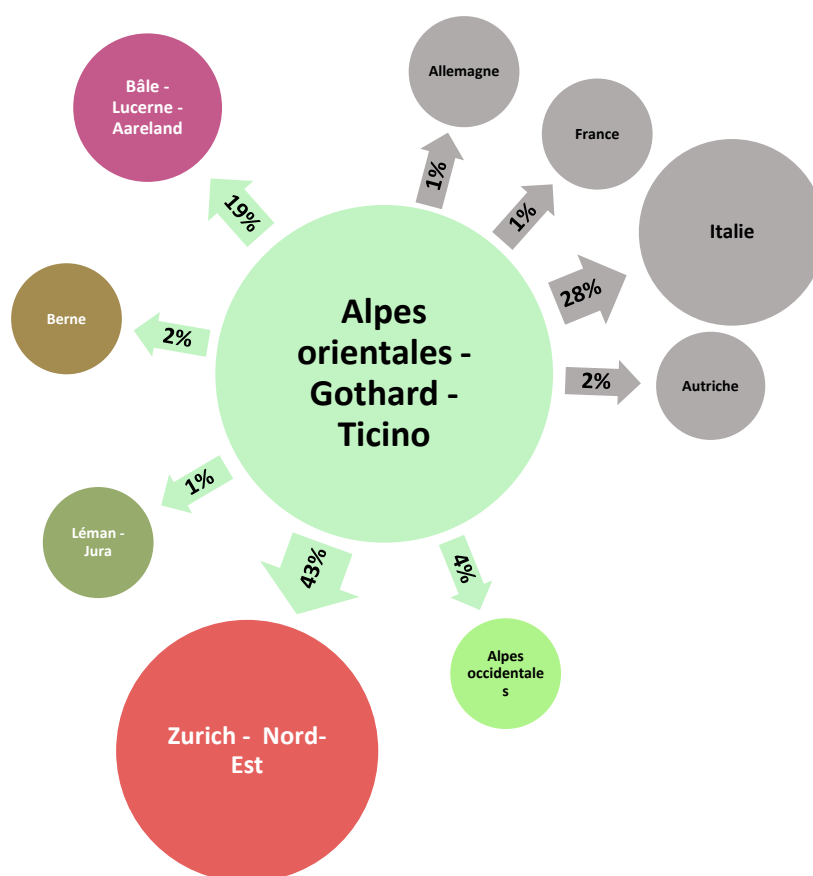


Figure 124 : Répartition des flux de loisirs sortants de l'espace Alpes orientales – Gothard - Ticino - 2015

La très grande majorité des flux de loisirs du jour de référence restent au sein même de l'espace Alpes orientales – Gothard - Ticino (94% du total).

Les flux de loisirs sortants ont pour destination principale l'espace Zurich – Nord-Est (43% du total). L'Italie constitue également une destination importante par rapport à l'ensemble des flux sortants (28%). L'espace Bâle – Lucerne – Aareland tient également une place significative comme destination de loisirs (19%). Les autres espaces, ainsi que les autres pays limitrophes, constituent des destinations moins importantes en termes de flux.

Cette répartition des flux reste globalement stable entre 2010 et 2015. Il faut toutefois remarquer que la part des flux de loisirs en direction de Zurich – Nord-Est a toutefois diminué durant cette période (- 7 points de pourcentage), alors que celle en direction de l'Italie a fortement augmenté (de 16% du total en 2010 à 28% en 2015).

6.3 LONGUEURS MOYENNES DES DÉPLACEMENTS

L'analyse des longueurs moyennes des déplacements entre les espaces montre, sans surprise, que les déplacements à destination des espaces adjacents sont globalement plus courts, alors que les déplacements à destination des espaces plus éloignés sont plus longs.

A noter que, compte tenu des faibles effectifs, les marges d'erreurs sont importantes.

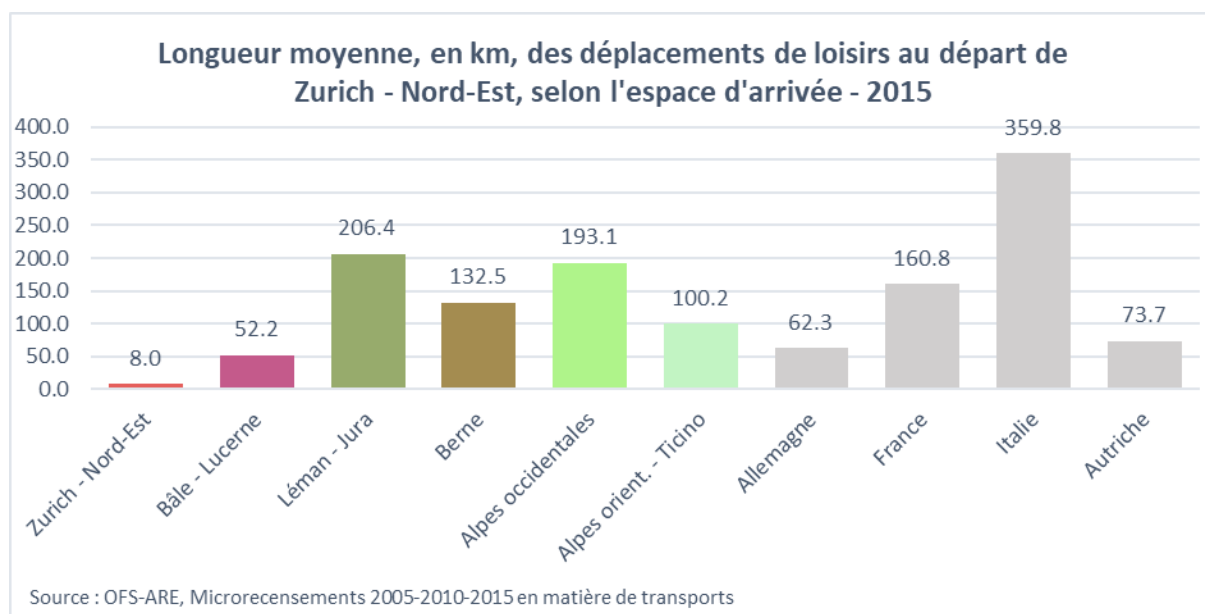


Figure 125 : Longueur moyenne des flux de loisirs sortants de l'espace Zurich – Nord-Est, selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée - 2015

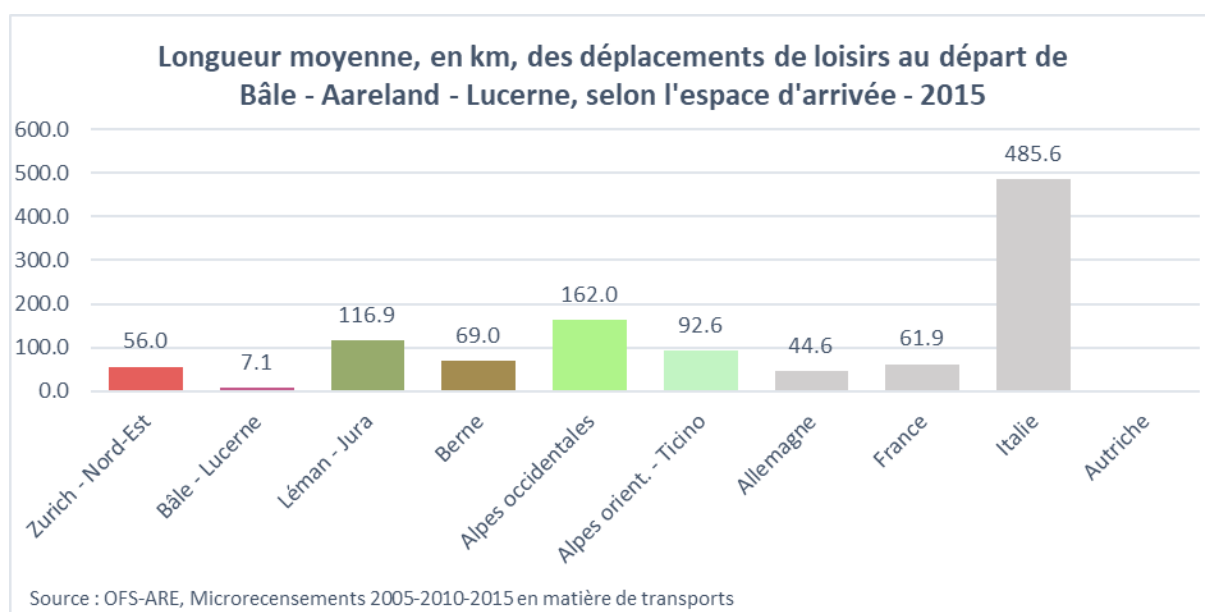


Figure 126 : Longueur moyenne des flux de loisirs sortants de l'espace Bâle – Aareland - Lucerne, selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée – 2015 (pas de données pour l'Autriche)

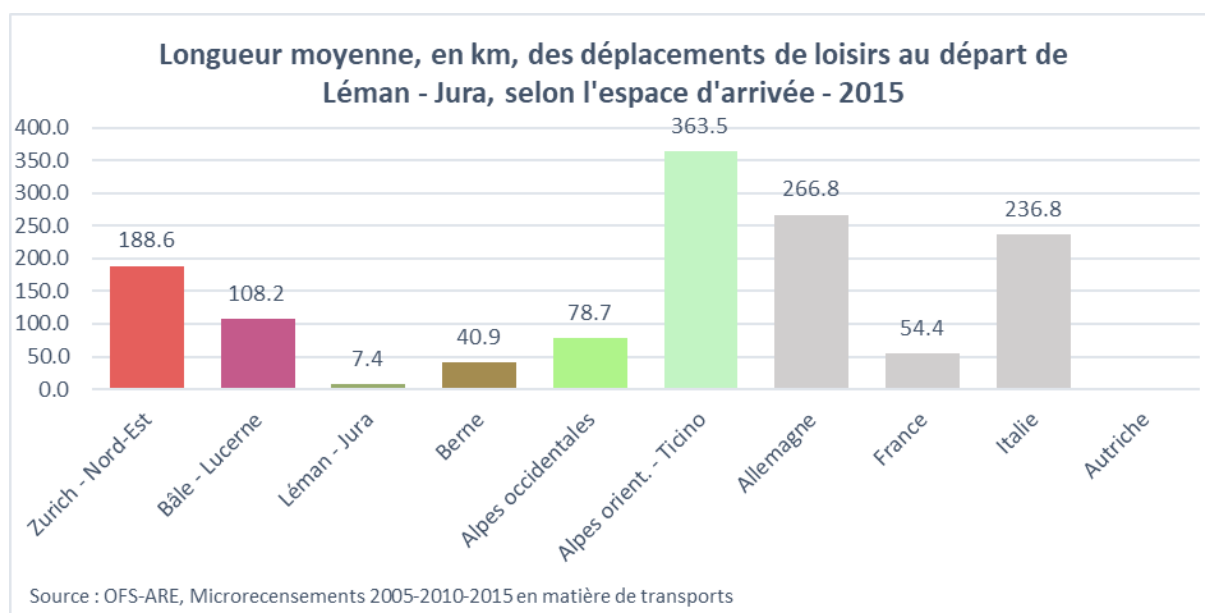


Figure 127 : Longueur moyenne des flux de loisirs sortants de l'espace Léman - Jura, selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée – 2015 (pas de données pour l'Autriche)

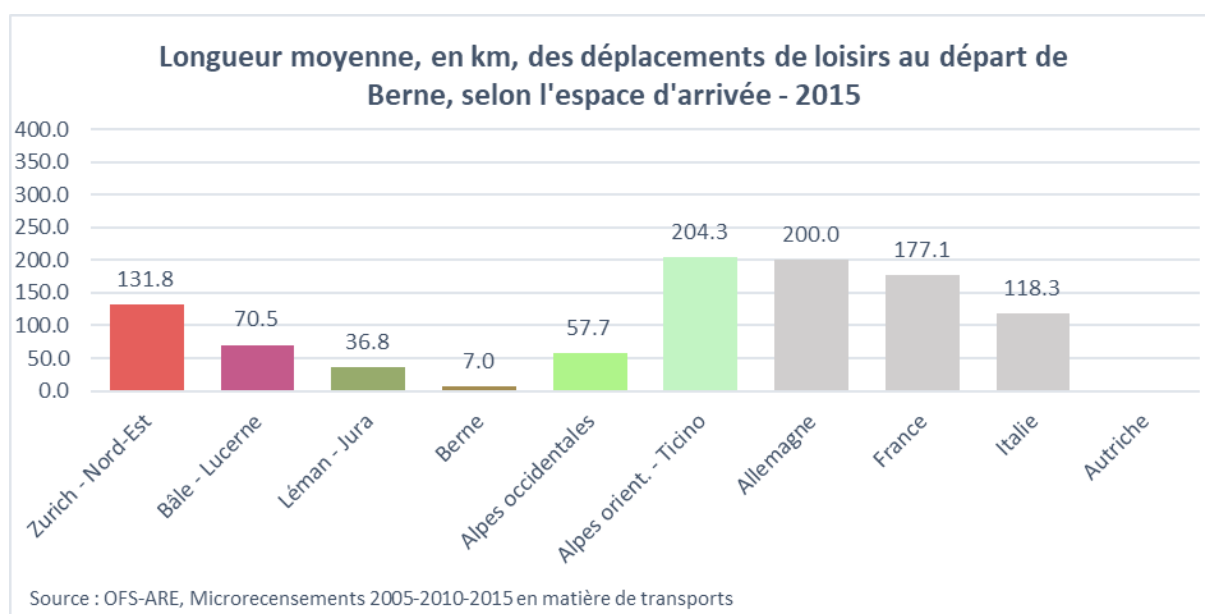


Figure 128 : Longueur moyenne des flux de loisirs sortants de l'espace Berne, selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée – 2015 (pas de données pour l'Autriche)

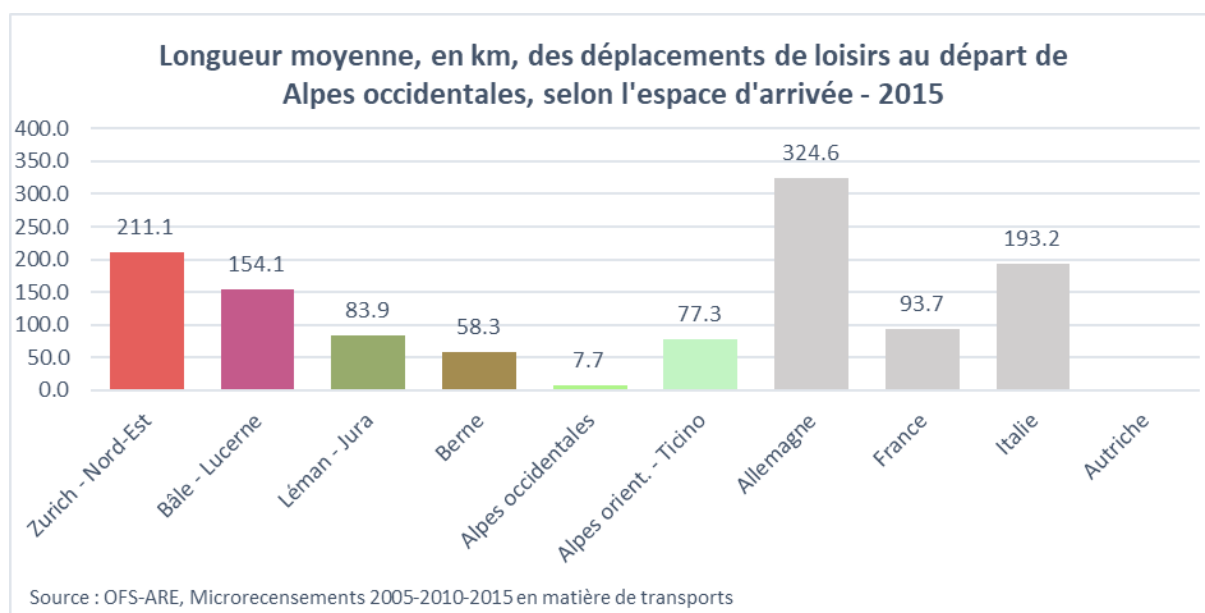


Figure 129 : Longueur moyenne des flux de loisirs sortants de l'espace Alpes occidentales, selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée – 2015 (pas de données pour l'Autriche)

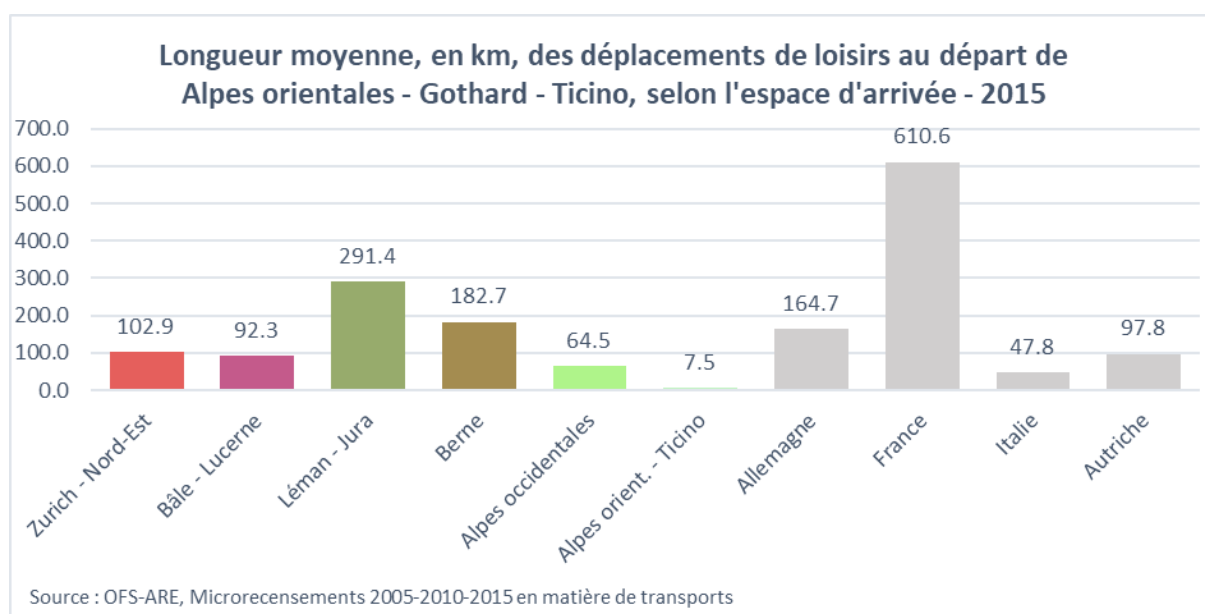


Figure 130 : Longueur moyenne des flux de loisirs sortants de l'espace Alpes orientales – Gothard - Ticino, selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée - 2015

6.4 PARTS MODALES

L'analyse des parts modales des déplacements entre les espaces étudiés montre que la part modale des mobilités douces est d'une certaine importance uniquement dans les déplacements internes aux espaces, qui sont par ailleurs, logiquement, beaucoup plus courts en moyenne.

Les flux entre espaces sont caractérisés par des parts modales où les TIM sont souvent prépondérants, même si les TP (train) ont dans certains des parts importantes.

A noter que, compte tenu des faibles effectifs, les marges d'erreurs sont importantes.

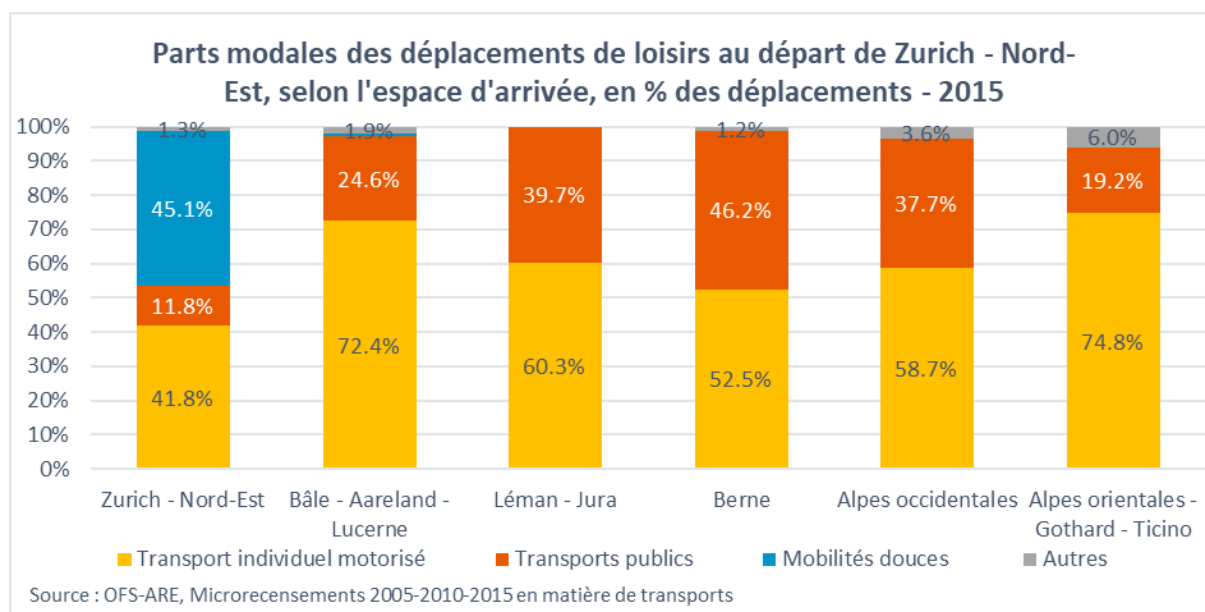


Figure 131 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'espace Zurich – Nord-Est, selon l'espace d'arrivée, en % des déplacements – 2015

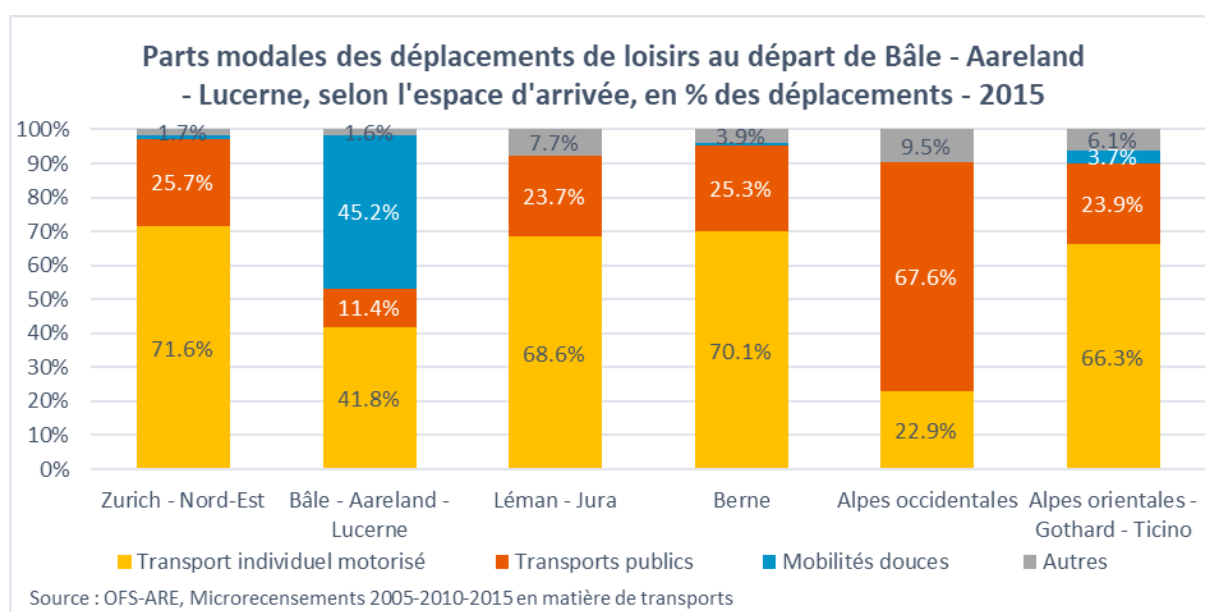


Figure 132 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'espace Bâle – Aareland - Lucerne, selon l'espace d'arrivée, en % des déplacements – 2015

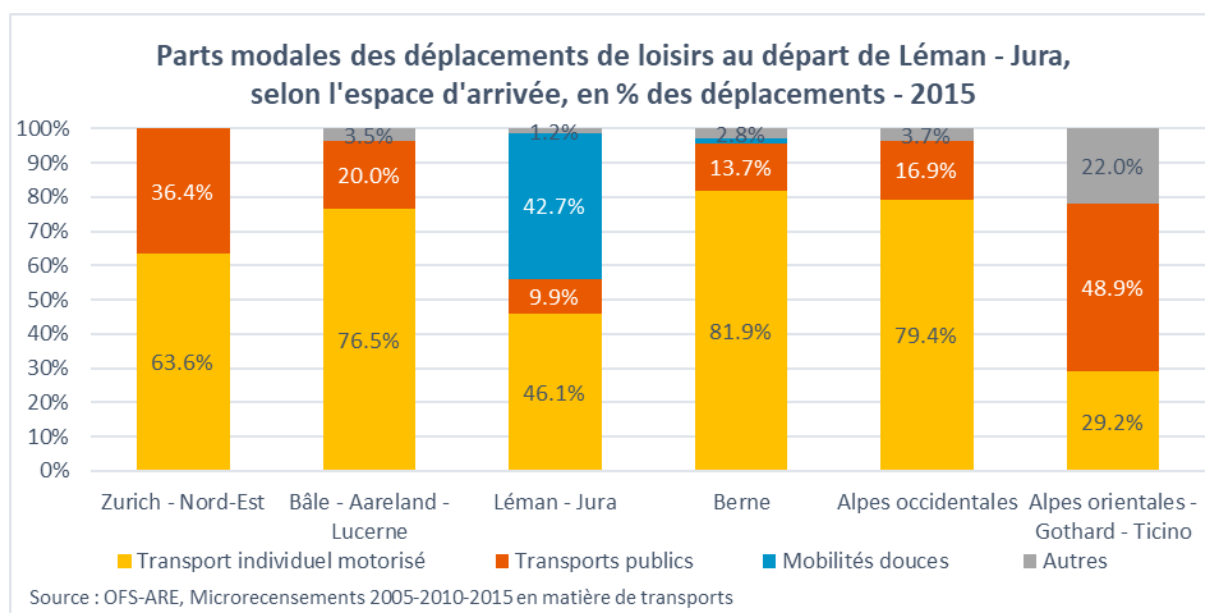


Figure 133 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'espace Léman - Jura, selon l'espace d'arrivée, en % des déplacements – 2015

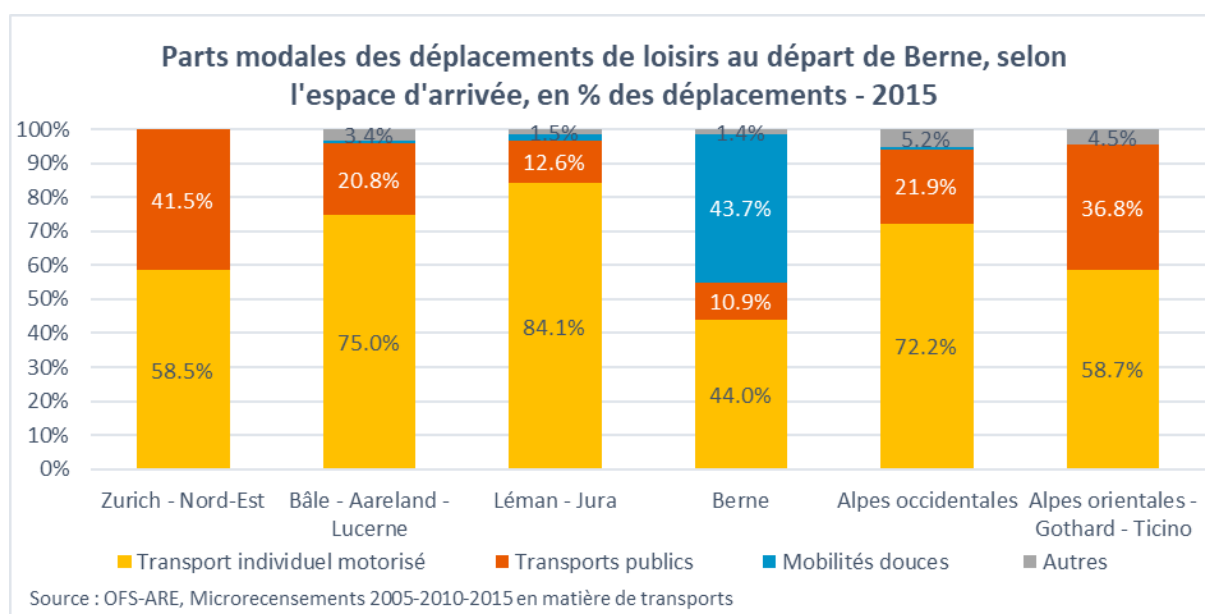


Figure 134 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'espace Berne, selon l'espace d'arrivée, en % des déplacements – 2015

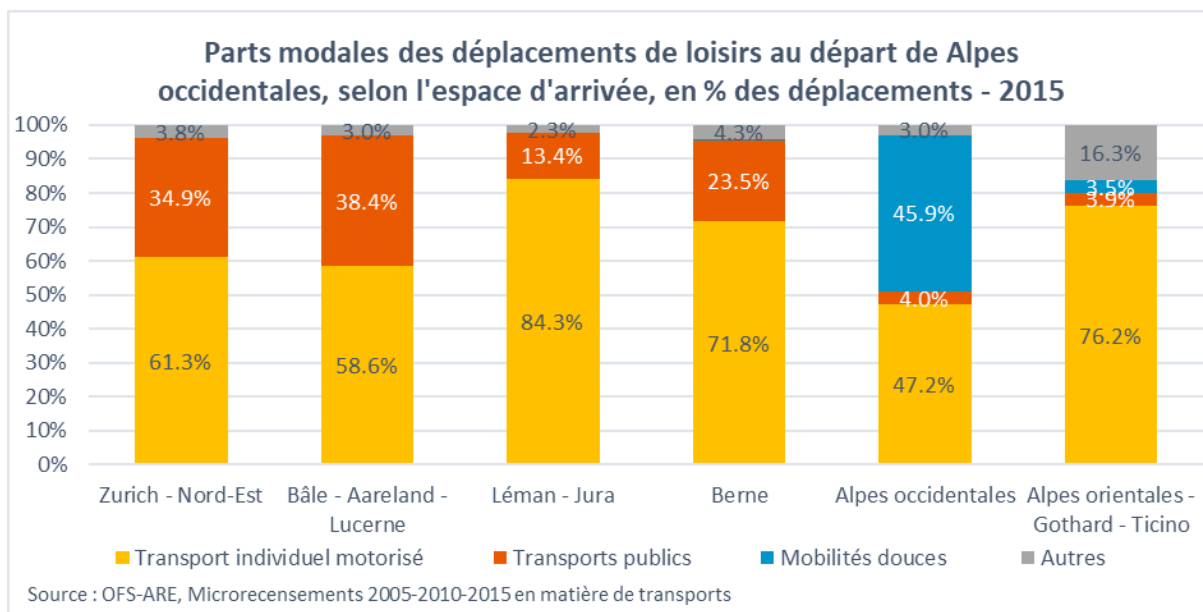


Figure 135 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'espace Alpes occidentales, selon l'espace d'arrivée, en % des déplacements – 2015

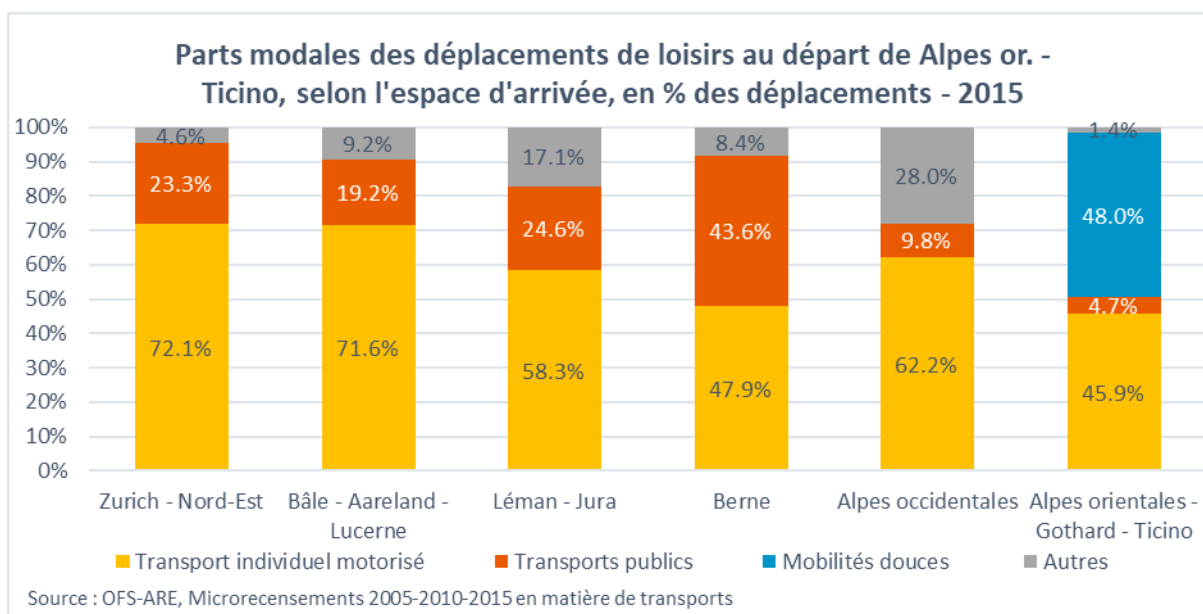


Figure 136 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'espace Alpes orientales – Gothard - Ticino, selon l'espace d'arrivée, en % des déplacements – 2015

6.5 SYNTHÈSE

- 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 km en moyenne suisse, en 2015.
- Pour l'espace Zurich – Nord-Est, Les flux de loisirs sortants ont pour destination principale l'espace Bâle – Lucerne – Aareland, pour près de la moitié des déplacements (46% du total).

Une part significative des déplacements a lieu également vers l'Allemagne (17%). Les autres destinations importantes sont l'espace Alpes orientales – Gothard – Ticino (15%) et l'espace Berne (10%),

- **Les flux de loisirs sortants de l'espace Bâle – Aareland – Lucerne ont pour destination principale l'espace Zurich – Nord-Est, pour près de la moitié des déplacements (48% du total).** Les autres destinations significatives sont l'espace Berne (21%), l'Allemagne (14%) et l'espace Alpes orientales – Gothard - Ticino (9%).
- **Une grande partie des flux de loisirs sortant de l'espace Léman – Jura ont pour destination principale l'espace Berne (44% du total).** La France constitue également une destination de poids (24% des déplacements sortants), tout comme les Alpes occidentales (20%).
- **La très grande majorité des flux de loisirs du jour de référence restent au sein même de l'espace Berne, même si cet espace est caractérisé par l'une des parts plus importantes de flux sortants par rapport au total des déplacements de loisirs. Les flux de loisirs sortants ont pour destination principale l'espace Léman - Jura (40% du total).** L'espace Bâle – Lucerne – Aareland constitue également une destination significative (24%).
- **Tout comme l'espace Berne, les Alpes occidentales est l'un des espaces caractérisés par la part la plus importante de flux sortants par rapport au total des déplacements de loisirs du jour de référence. Les flux de loisirs sortants ont deux destinations principales : l'espace Berne (41% du total) et, dans une mesure équivalente, l'espace Léman – Jura (38%).**
- **Les flux de loisirs sortant de l'espace Alpes orientales – Gothard - Ticino ont pour destination principale l'espace Zurich – Nord-Est (43% du total).** L'Italie constitue également une destination importante par rapport à l'ensemble des flux sortants (28%).
- **Entre 2005 et 2015, pour tous les espaces analysés, la répartition des flux entre origines et destinations évolue très peu.**
- **L'analyse des parts modales des déplacements entre les espaces considérés montre que la part modale des mobilités douces est d'une certaine importance uniquement dans les déplacements internes aux espaces, qui sont par ailleurs, logiquement, beaucoup plus courts en moyenne.**

7 MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : FLUX TERRITORIAUX ENTRE SECTEURS D'AGGLOMERATION

7.1 INTRODUCTION

Cette analyse vise à quantifier et définir les flux de loisirs existants **au sein des agglomérations suisses, en particulier entre les différents espaces qui les caractérisent** (suivant la définition 2012 de l'Espace à caractère urbain, cf. OFS (2012) *L'espace à caractère urbain 2012 : Rapport explicatif*. Neuchâtel).

7.1.1 Méthodologie

Comme la partie précédente, elle est réalisée selon le **principe de territorialité** (le lieu de départ et d'arrivée du déplacement, et non le lieu de résidence de la personne qui se déplace).

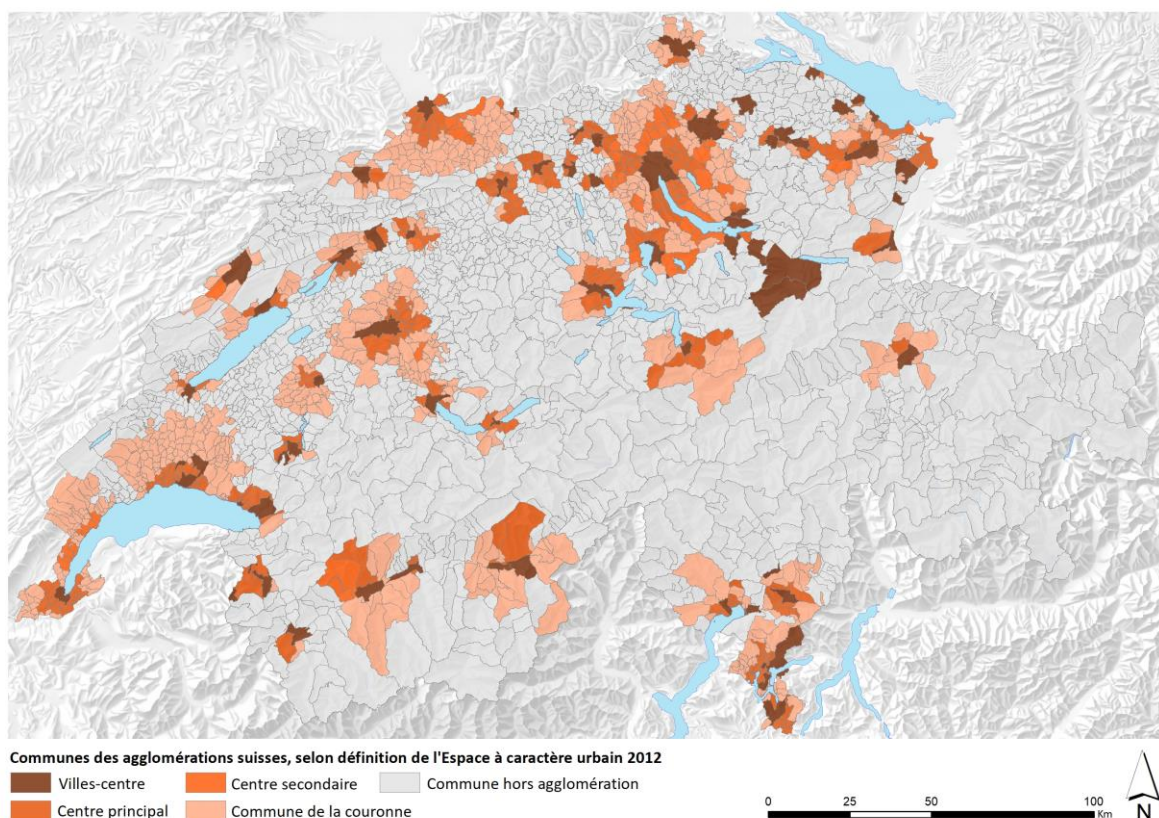


Figure 137 : Agglomérations suisses, selon définition 2012 de l'Espace à caractère urbain

La présente partie prend en considération **l'ensemble des flux de loisirs de mobilité quotidienne ayant pour origine ou destination une commune appartenant à une agglomération, en distinguant les différents secteurs (ville-centre, centres principaux, centres secondaires, communes de couronne), ainsi que les déplacements entrant et sortant des agglomérations dans leur ensemble.**

Certaines analyses se concentrent par ailleurs plus spécifiquement sur les flux de loisirs entrants, sortants et internes des quatre agglomérations suisses les plus peuplées, ainsi que la plus grande agglomération tessinoise (8^{ème} agglomération de Suisse par population) : **Zurich** (1'280'944 hab. en

2012), **Berne** (398'873 hab.), **Bâle** (527'225 hab., partie suisse uniquement), **Genève** (552'305 hab., partie suisse uniquement) et **Lugano** (145'576 hab., partie suisse uniquement).

Les analyses considèrent également **les flux ayant pour destination l'étranger**, afin de tenir compte du caractère transfrontalier de certaines agglomérations analysées plus en détail (Bâle, Genève, Lugano).

7.1.2 Effectifs

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements analysés, par année et par espace d'origine :

Espace d'origine du déplacement	2005	2010	2015
Ville-centre	14'719	27'115	24'998
Centre principal d'agglomération	9'237	17'152	15'383
Centre secondaire d'agglomération	2'607	4'995	4'581
Commune de couronne d'agglomération	5'414	10'157	9'184
Commune hors agglomération	11'887	20'719	18'780

Tableau 109 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements pour le motif loisirs analysés par année, selon l'espace d'origine

Espace d'origine du déplacement	2015
Agglomération de Zurich	12'086
Agglomération de Berne	4'437
Agglomération de Bâle	5'017
Agglomération de Genève	5'368
Agglomération de Lugano	1'396

Tableau 110 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements pour le motif loisirs entrants et sortants, par année, selon l'agglomération analysée

7.2 RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS DE LOISIRS PAR ESPACES D'ORIGINE ET DE DESTINATION

7.2.1 Ensemble des espaces appartenant aux agglomérations

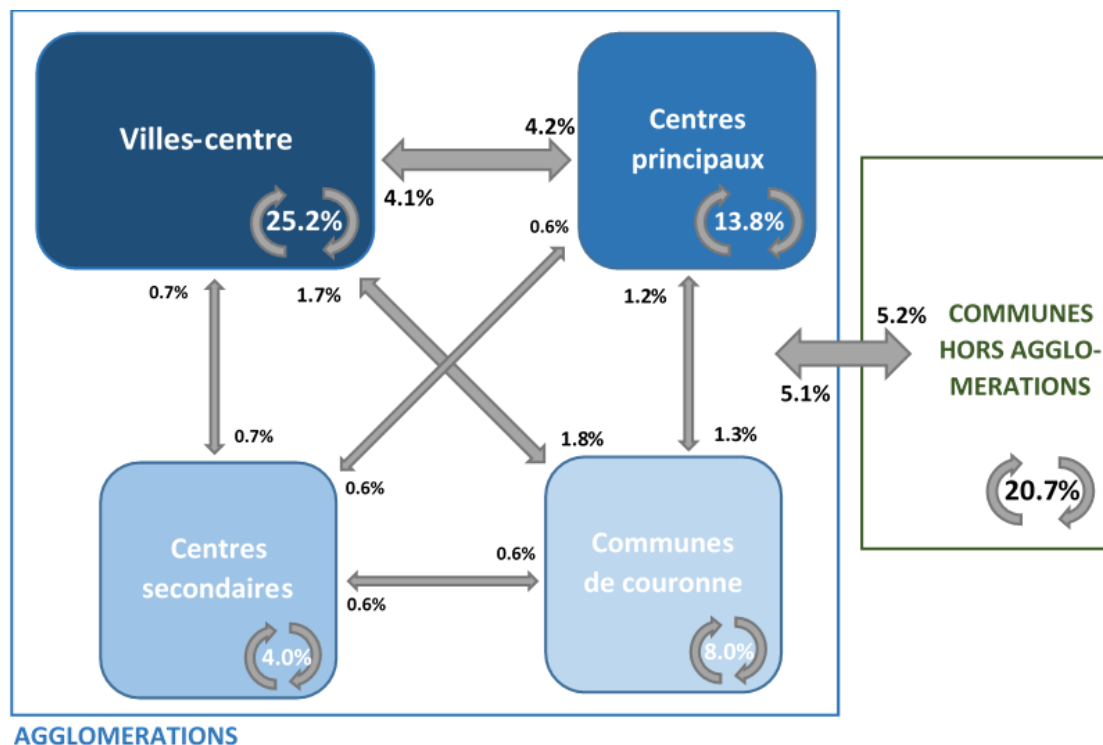


Figure 138 : Répartition des flux des déplacements de loisirs au sein des agglomérations suisses, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015

En considérant l'ensemble des flux, il apparaît que près de 80% des déplacements de loisirs se produisent au sein des agglomérations ou entre les agglomérations (en tant qu'origine ou destination) et les autres espaces. D'un autre côté, près d'un déplacement de loisirs sur 5 a pour origine et destination les communes hors agglomération.

Globalement, environ un quart de l'ensemble des déplacements de loisirs réalisés en 2015 a pour origine et destination une ville-centre (25.2% du total), alors que plus de 38% a soit pour origine, soit pour destination ces mêmes villes-centre. Près de 14% ont lieu au sein des centres principaux mêmes, environ 4% au sein des centres secondaires et 8% dans les communes de couronne d'agglomération.

Environ 71% des déplacements de loisirs ont pour origine et destination les mêmes types d'espaces, alors que près de 30% des déplacements ont lieu entre deux types d'espaces différents ; par ailleurs près de 18% de l'ensemble des déplacements de loisirs se produisent entre des espaces distincts au sein des agglomérations.

Cette structure des déplacements de loisirs au sein des espaces d'agglomération est cohérente avec le fait que les déplacements de loisirs sont en moyenne des déplacements plutôt courts, qui ont tendance à rester au sein des mêmes espaces de référence.

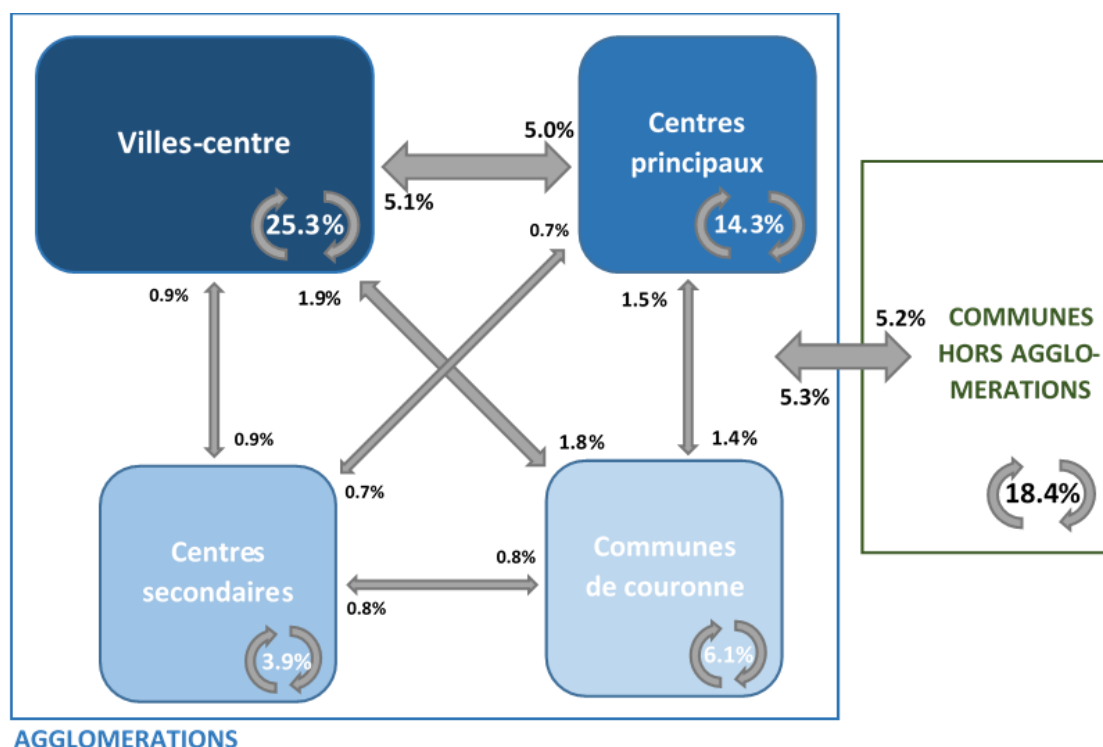


Figure 139 : Répartition des flux des déplacements pour des motifs autres que les loisirs au sein des agglomérations suisses, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015

En considérant la répartition de l'ensemble des déplacements, il apparaît que la distribution spatiale des flux de loisirs est globalement similaire à celle des autres motifs.

Il semble toutefois y avoir une part légèrement plus importante de flux de loisirs « internes » au sein des espaces plus périphériques (communes de couronne, communes hors agglomération) par rapport aux autres motifs de déplacement, ce qui s'explique notamment par une part plus significative de flux pendulaires pour ces territoires (à destination des espaces centraux des agglomérations).

Par ailleurs, il faut souligner que cette répartition des flux de loisirs entre espaces des agglomérations ne semble pas évoluer beaucoup au cours du temps. On observe toutefois entre 2005 et 2015 une légère tendance à l'augmentation des flux qui ont pour origine et destination les mêmes types d'espaces, au détriment des flux entre espaces, avec un renforcement en particulier de la part des flux internes aux villes-centres.

7.2.2 Agglomération de Zurich

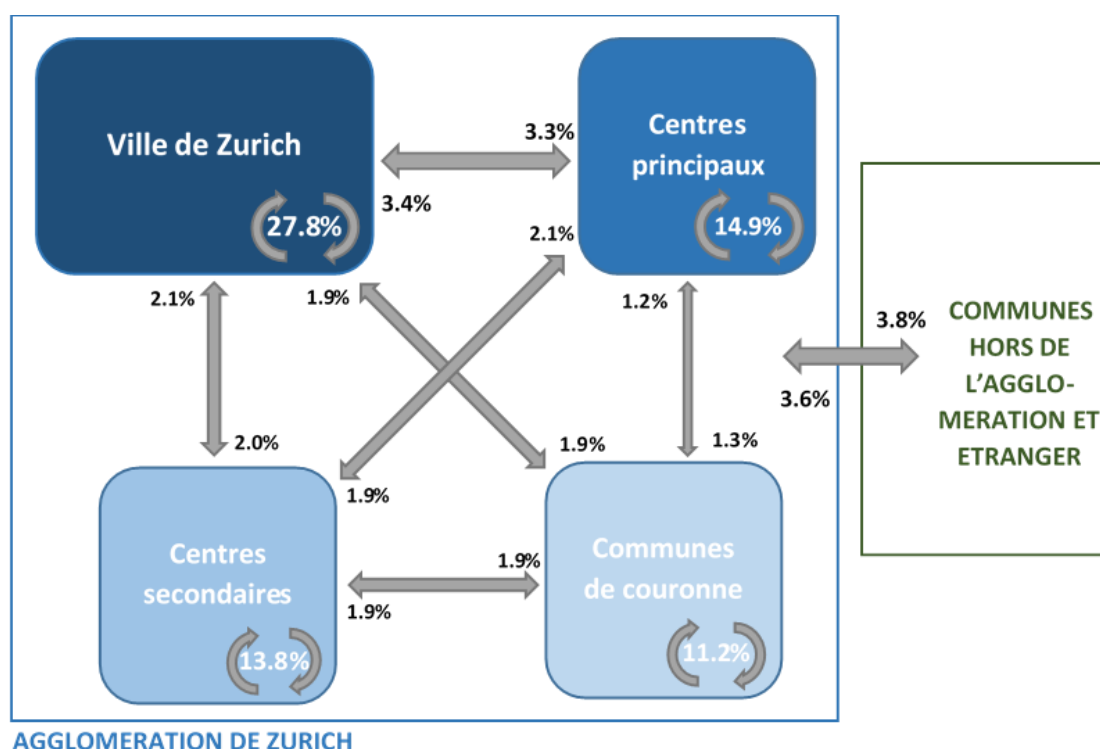


Figure 140 : Répartition des flux des déplacements de loisirs au sein de l'agglomération de Zurich, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015

L'analyse des flux dans l'agglomération de Zurich montre qu'environ 28% de l'ensemble des déplacements de loisirs réalisés en 2015 a pour origine et destination la ville-centre, alors que plus de 4 déplacements sur 10 ont soit pour origine, soit pour destination la ville de Zurich. Près de 15% ont lieu au sein même des centres principaux, une part similaire du total au sein des centres secondaires (13.8%) et 11.2% dans les communes de couronne d'agglomération. Un peu moins de 8% de l'ensemble des déplacements de loisirs de l'agglomération proviennent ou ont pour destination des communes hors de l'agglomération.

Environ deux-tiers des déplacements de loisirs de l'agglomération de Zurich ont pour origine et destination les mêmes types d'espaces, un déplacement sur quatre ayant lieu entre deux types d'espaces différents dans l'agglomération.

En considérant chaque espace d'origine au sein de l'agglomération, il apparaît que plus de 3 déplacements de loisirs sur 4 au départ de la ville de Zurich restent en ville même. Cette concentration des flux très importante est nettement moins forte dans les autres espaces de l'agglomération zurichoise : dans les centres principaux, secondaires et les communes de couronne seuls 2 déplacements sur 3 environ restent au sein du même espace, alors qu'environ 1 déplacement de loisirs sur 10 au départ de ces espaces a pour destination la ville-centre.

A noter par ailleurs que près d'un quart des déplacements de loisirs en provenance de l'extérieur de l'agglomération a pour destination finale la ville de Zurich, dans une proportion similaire à celle des communes de couronne, alors que plus d'un déplacement sur trois a pour destination un centre secondaire de l'agglomération. Globalement, près de 4 déplacements de loisirs sur 10 au sein de l'agglomération ont pour destination finale la Ville de Zurich, indépendamment du lieu de départ.

AGGLOMERATION DE ZURICH 2015		Espace d'arrivée				
		Ville de Zurich	Centres principaux	Centres secondaires	Communes de couronne	Hors agglomération et étranger
Espace de départ	Ville de Zurich	77.3%	9.2%	5.6%	5.3%	2.7%
	Centres principaux	15.4%	67.1%	8.6%	5.8%	3.1%
	Centres secondaires	10.1%	9.7%	65.0%	9.1%	6.0%
	Communes de couronne	11.3%	7.2%	10.9%	65.3%	5.3%
	Hors agglomération et étranger	23.7%	15.4%	35.3%	25.6%	-
	TOUTES ORIGINES	37.6%	22.9%	21.6%	17.9%	-

Tableau 111 : Répartition des déplacements de loisirs pour chaque espace d'origine, en fonction des différents espaces d'arrivée, dans l'agglomération de Zurich, en % des déplacements - 2015

7.2.3 Agglomération de Berne

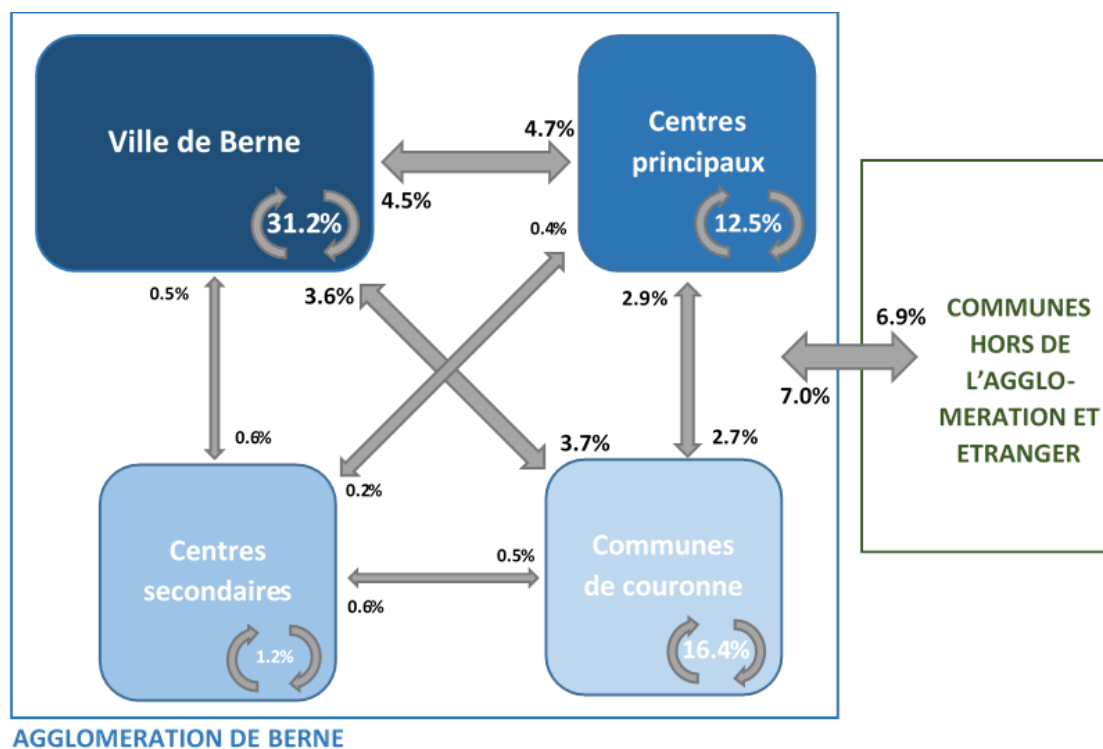


Figure 141 : Répartition des flux des déplacements de loisirs au sein de l'agglomération de Berne, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015

Un peu plus de 3 déplacements de loisirs sur 10 au sein de l'agglomération de Berne en 2015 (31.2%) ont pour origine et destination la ville-centre, alors que près de la moitié des déplacements de loisirs ont soit pour origine, soit pour destination la ville de Berne. Dans l'agglomération de Berne, les déplacements de loisirs se concentrent plus spécifiquement dans la ville-centre, par rapport à ce qui est observé dans les autres agglomérations analysées. Cette différence s'explique notamment par leurs différences de taille et de structure urbaine.

Par ailleurs, près de 12.5% des déplacements de loisirs ont lieu au sein même des centres principaux, et près de 16.4% dans les communes de couronne d'agglomération. Une part importante des déplacements de l'agglomération de Berne provient ou a pour destination des communes hors de l'agglomération : 13.9% du total, une proportion significativement plus élevée que dans les autres agglomérations.

Un peu plus de 60% des déplacements de loisirs de l'agglomération de Berne ont pour origine et destination les mêmes types d'espaces, près de 4 déplacements sur 10 ayant lieu entre deux types d'espaces différents dans l'agglomération.

En considérant chaque espace d'origine au sein de l'agglomération, il apparaît qu'un peu moins de 3 déplacements de loisirs sur 4 au départ de la ville de Berne restent en ville même. Cette concentration très importante des flux de loisirs est nettement moins forte dans les autres espaces de l'agglomération : ainsi, près de 1 déplacement sur 5 en provenance des centres principaux et secondaires a pour destination la ville-centre.

Dans l'ensemble, presque la moitié de l'ensemble des déplacements de loisirs (45.5%) au sein de l'agglomération bernoise ont pour destination finale la ville-centre, indépendamment du lieu de départ du déplacement.

AGGLOMERATION DE BERNE 2015		Espace d'arrivée				
		Ville de Berne	Centres principaux	Centres secondaires	Communes de couronne	Hors agglomération et étranger
Espace de départ	Ville de Berne	72.7%	11.0%	1.3%	8.7%	6.3%
	Centres principaux	21.2%	59.3%	1.1%	12.7%	5.8%
	Centres secondaires	19.4%	13.0%	41.2%	17.2%	9.3%
	Communes de couronne	13.8%	11.0%	2.2%	62.7%	10.3%
	Hors agglomération et étranger	36.7%	14.3%	1.3%	47.7%	-
TOUTES ORIGINES		45.5%	23.1%	2.8%	28.6%	-

Tableau 112 : Répartition des déplacements de loisirs pour chaque espace d'origine, en fonction des différents espaces d'arrivée, dans l'agglomération de Berne, en % des déplacements - 2015

7.2.4 Agglomération de Bâle

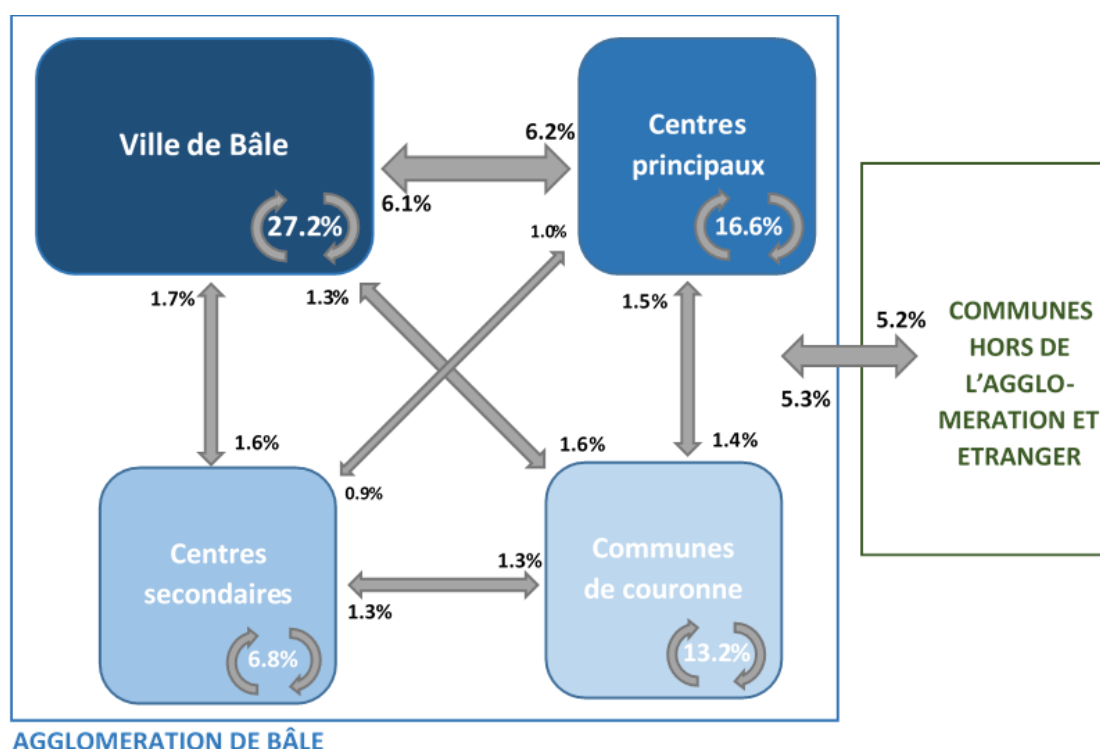


Figure 142 : Répartition des flux des déplacements de loisirs au sein de l'agglomération de Bâle, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015

27.2% des déplacements de loisirs au sein de l'agglomération de Bâle en 2015, soit près du quart du total, ont pour origine et destination la ville-centre. Environ la moitié des déplacements de loisirs a soit pour origine, soit pour destination la ville de Bâle (45.7%).

Près de 16.6% des déplacements de loisirs ont lieu au sein même des centres principaux, environ 6.8% dans les centres secondaires et près de 13.2% dans les communes de couronne d'agglomération. Un peu plus de 10% du total des déplacements proviennent ou aboutissent à des communes hors de l'agglomération, dont une proportion significative concerne l'étranger (compte tenu de la situation frontalière de l'agglomération de Bâle).

Près de deux-tiers des déplacements de loisirs de l'agglomération de Bâle ont pour origine et destination les mêmes types d'espaces, le tiers restant ayant lieu entre deux types d'espaces différents dans l'agglomération.

En considérant chaque espace d'origine au sein de l'agglomération, il faut noter que près de 70% des déplacements au départ de la ville de Bâle restent en ville même. Cette concentration très importante des flux de loisirs est moins forte dans les autres espaces de l'agglomération, excepté pour les communes des couronnes, où près de 3 déplacements de loisirs sur 4 restent au sein du même espace. De fait, les flux de loisirs entre ville-centre et communes de couronne s'avèrent plutôt faibles au sein de l'agglomération de Bâle, une caractéristique spécifique de celle-ci si on la compare avec les autres agglomérations analysées.

Globalement, à l'échelle de l'agglomération de Bâle dans son ensemble, un peu plus de 40% des déplacements de loisirs ont pour destination la ville-centre, et plus du quart les communes constituant des centres principaux.

AGGLOMERATION DE BÂLE 2015		Espace d'arrivée				
		Ville de Bâle	Centres principaux	Centres secondaires	Communes de couronne	Hors agglomération et étranger
Espace de départ	Ville de Bâle	69.7%	15.9%	4.1%	4.2%	6.1%
	Centres principaux	23.4%	63.5%	3.5%	5.4%	4.3%
	Centres secondaires	15.1%	8.4%	58.9%	11.6%	6.0%
	Communes de couronne	7.0%	8.0%	7.1%	72.0%	6.0%
	Hors agglomération et étranger	42.9%	21.7%	11.1%	24.3%	-
	TOUTES ORIGINES	40.5%	27.8%	11.8%	19.9%	-

Tableau 113 : Répartition des déplacements de loisirs pour chaque espace d'origine, en fonction des différents espaces d'arrivée, dans l'agglomération de Bâle, en % des déplacements - 2015

7.2.5 Agglomération de Genève

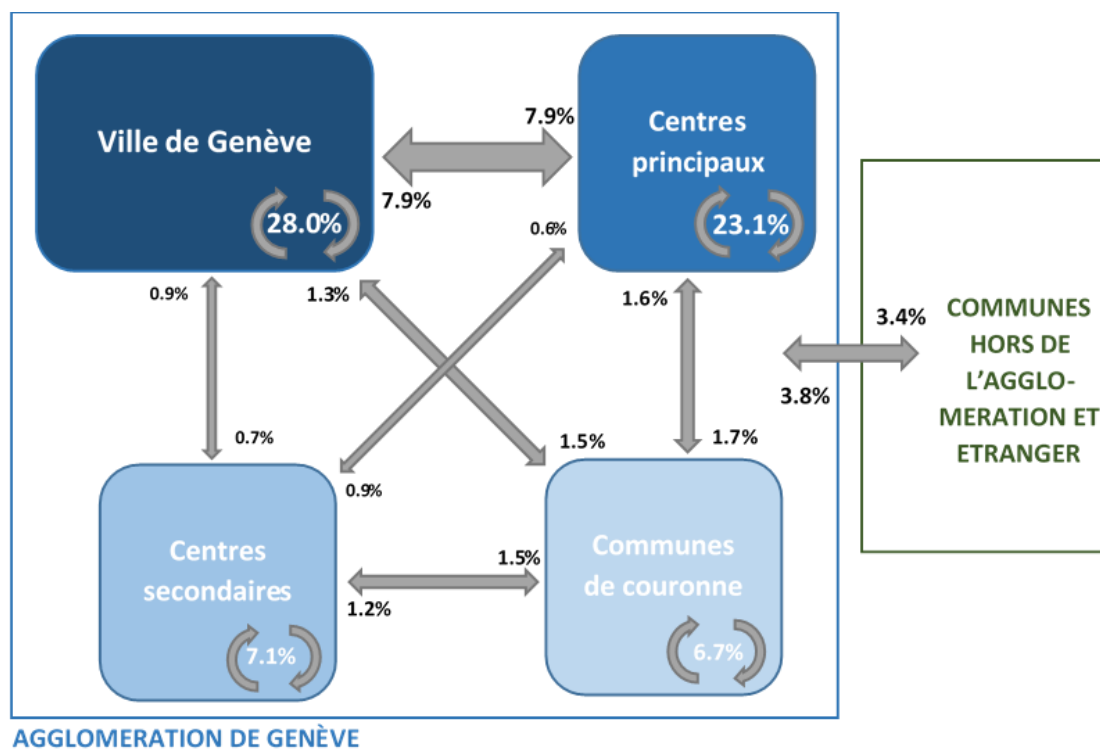


Figure 143 : Répartition des flux des déplacements de loisirs au sein de l'agglomération de Genève, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015

Au sein de l'agglomération genevoise, 28% des déplacements de loisirs ont pour origine et destination la ville-centre, en 2015. Un peu moins de moitié des déplacements de loisirs a soit pour origine, soit pour destination la ville de Genève (48.2%).

Spécificité de l'agglomération de Genève, les communes des centres principaux concernent également des flux significatifs de loisirs (23.1% du total comme origine et destination, 43.1% comme origine ou destination). Un peu plus de 7% du total des déplacements proviennent ou aboutissent à des communes hors de l'agglomération, dont une proportion significative concerne l'étranger (compte tenu de la situation frontalière de l'agglomération genevoise).

Un peu moins des deux-tiers des déplacements de loisirs de l'agglomération genevoise (64.9%) ont pour origine et destination les mêmes types d'espaces, le tiers restant ayant lieu entre deux types d'espaces différents dans l'agglomération.

En considérant chaque espace d'origine au sein de l'agglomération, il faut noter que plus de 70% des déplacements au départ de la ville de Genève restent au sein de la ville même, les flux restants ayant comme principale destination les centres principaux (20.4% du total). Dans les autres zones de l'agglomération, cette concentration interne des flux de loisirs est moins forte, même si dans tous les cas plus de la moitié des déplacements de loisirs restent au sein du même espace.

Globalement, à l'échelle de l'agglomération genevoise dans son ensemble, un peu plus de 40% des déplacements de loisirs ont pour destination la ville-centre, ce qui est toutefois presque autant que les centres principaux (36% du total).

AGGLOMERATION DE GENÈVE 2015		Espace d'arrivée				
		Ville de Genève	Centres principaux	Centres secondaires	Communes de couronne	Hors agglomération et étranger
Espace de départ	Ville de Genève	71.9%	20.4%	1.9%	3.8%	2.0%
	Centres principaux	22.6%	66.1%	2.7%	4.9%	3.6%
	Centres secondaires	8.3%	5.3%	67.8%	14.1%	4.4%
	Communes de couronne	11.1%	13.9%	10.2%	57.6%	7.2%
	Hors agglomération et étranger	23.7%	40.0%	14.4%	21.8%	-
	TOUTES ORIGINES	40.4%	36.0%	10.9%	12.7%	-

Tableau 114 : Répartition des déplacements de loisirs pour chaque espace d'origine, en fonction des différents espaces d'arrivée, dans l'agglomération de Genève, en % des déplacements - 2015

7.2.6 Agglomération de Lugano

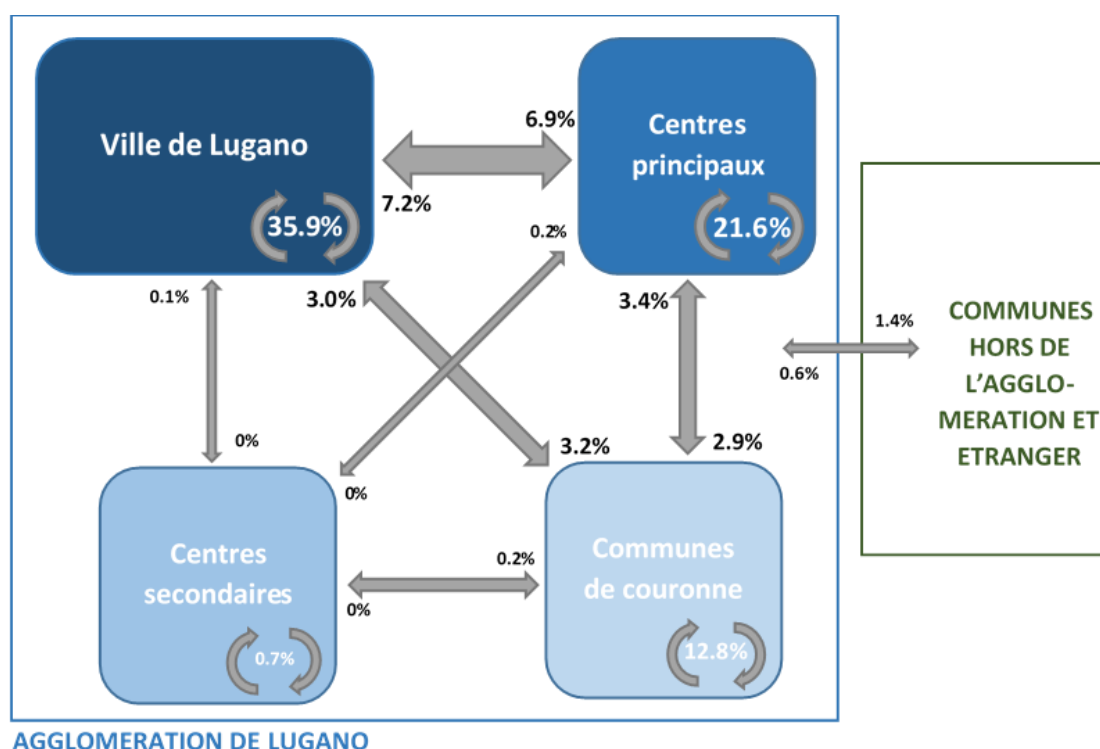


Figure 144 : Répartition des flux des déplacements de loisirs au sein de l'agglomération de Lugano, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015

Plus d'un déplacement de loisirs sur trois (35.9%) au sein de l'agglomération de Lugano a pour origine et destination la ville-centre, en 2015. Environ 56% des déplacements de loisirs ont soit pour origine, soit pour destination la ville de Lugano.

Les communes des centres principaux concernent également des flux significatifs de loisirs (21.6% du total comme origine et destination, 42.2% comme origine ou destination). Spécificité de Lugano, très peu des déplacements proviennent ou aboutissent à des communes hors de l'agglomération (environ 2% du total).

Environ 71% des déplacements de loisirs de l'agglomération de Lugano ont pour origine et destination les mêmes types d'espaces, le reste ayant lieu entre deux types d'espaces différents dans l'agglomération.

En considérant chaque espace d'origine au sein de l'agglomération, la très grande majorité des déplacements au départ de la ville de Lugano restent au sein de la ville même (plus de 77% du total). Dans les autres zones de l'agglomération, cette concentration interne des flux de loisirs est moins forte, même si dans tous les cas près des deux-tiers des déplacements de loisirs restent au sein du même espace. En conclusion, la grande majorité des déplacements de loisirs de l'agglomération de Lugano ont lieu au sein des mêmes espaces.

Globalement, à l'échelle de l'agglomération dans son ensemble, presque la moitié des déplacements de loisirs ont pour destination la ville de Lugano (47.1%).

AGGLOMERATION DE LUGANO 2015		Espace d'arrivée				
		Ville de Lugano	Centres principaux	Centres secondaires	Communes de couronne	Hors agglomération et étranger
Espace de départ	Ville de Lugano	77.3%	14.9%	0%	6.9%	1.0%
	Centres principaux	22.3%	67.0%	0%	8.8%	1.9%
	Centres secondaires	5.0%	14.3%	64.6%	16.1%	0%
	Communes de couronne	15.3%	17.4%	0%	65.4%	1.9%
	Hors agglomération et étranger	37.4%	39.0%	0%	23.6%	-
	TOUTES ORIGINES	47.1%	32.8%	0.7%	19.4%	-

Tableau 115 : Répartition des déplacements de loisirs pour chaque espace d'origine, en fonction des différents espaces d'arrivée, dans l'agglomération de Lugano, en % des déplacements - 2015

7.3 PARTS MODALES

7.3.1 Ensemble des espaces appartenant aux agglomérations

En considérant les parts modales des déplacements de loisirs au départ des villes-centre des agglomérations prises dans leur ensemble, il apparaît qu'une grande partie de ceux qui restent au sein des villes-centre elles-mêmes sont réalisés en mobilité douce (59.7%). Pour ces déplacements internes, la part des TP est plutôt faible (16.3% du total), tout comme celle des TIM (22.8%), même si cette dernière n'est pas insignifiante (1 déplacement de loisirs sur 5 est effectué en TIM, sur des distances souvent courtes et en milieu urbain dense).

La part des TIM croît en revanche fortement dès que les déplacements de loisirs ont pour destination les autres secteurs de l'agglomération (de 59.9% du total pour les lieux d'arrivée situés dans les centres principaux à près de 73% pour ceux des communes de couronne). Il en va de même pour les TP, qui maintiennent une part modale importante dès que le point de départ du déplacement est situé dans la ville-centre.

Les parts modales des déplacements de loisirs au départ des autres secteurs d'agglomération suivent une logique similaire : les trajets ayant pour origine et destination les mêmes espaces sont majoritairement effectués en mobilités douces, même dans les zones moins denses. En revanche la part des déplacements effectués en TP au sein du même espace est beaucoup plus faible par rapport à celle des villes-centre (moins de 5%).

Les TP sont également moins fréquemment utilisés pour rejoindre les autres espaces de l'agglomération lorsque le déplacement débute dans les centres principaux, secondaires ou les communes de couronne, excepté pour les trajets ayant pour destination la ville-centre (entre 35% et

22% des déplacements en fonction des espaces de départ). A noter d'ailleurs qu'une part significative des déplacements de loisirs ayant pour destination les villes-centre, au départ des autres secteurs de l'agglomération, reste réalisée en TIM en 2015.

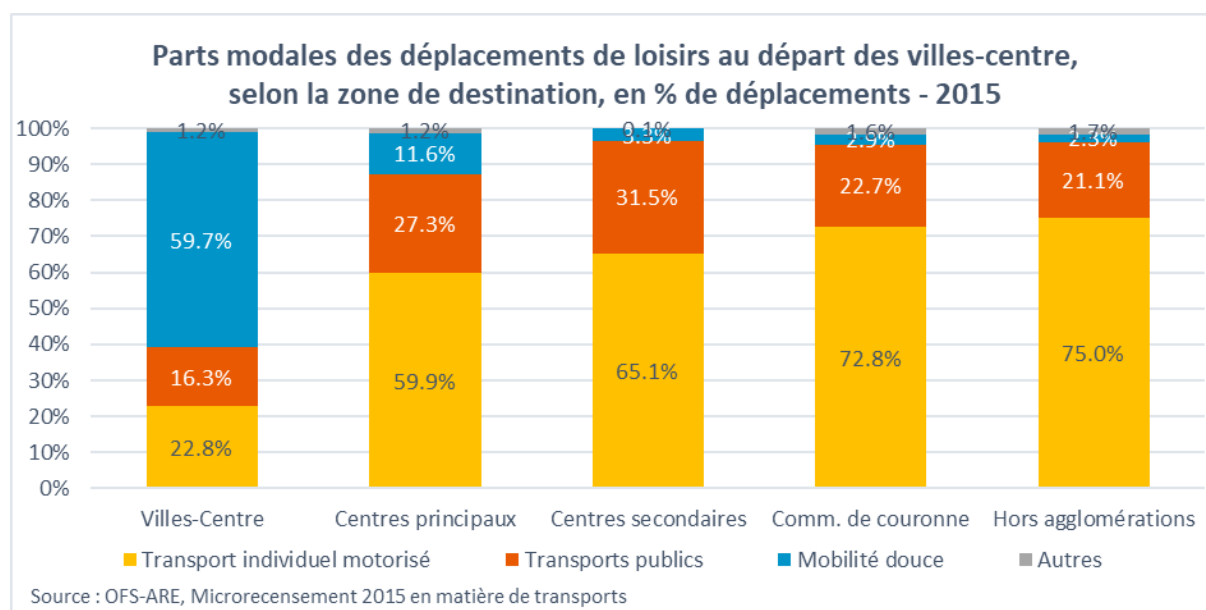


Figure 145 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des villes-centre d'agglomérations, en % des déplacements, selon la zone de destination – 2015

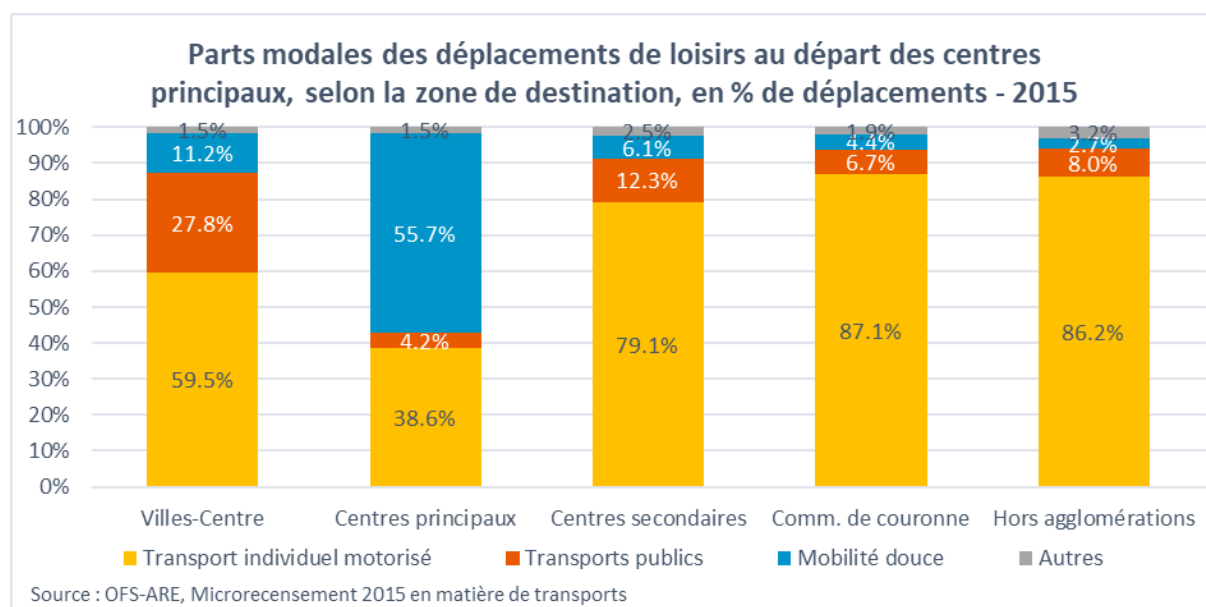


Figure 146 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres principaux d'agglomérations, en % des déplacements, selon la zone de destination – 2015

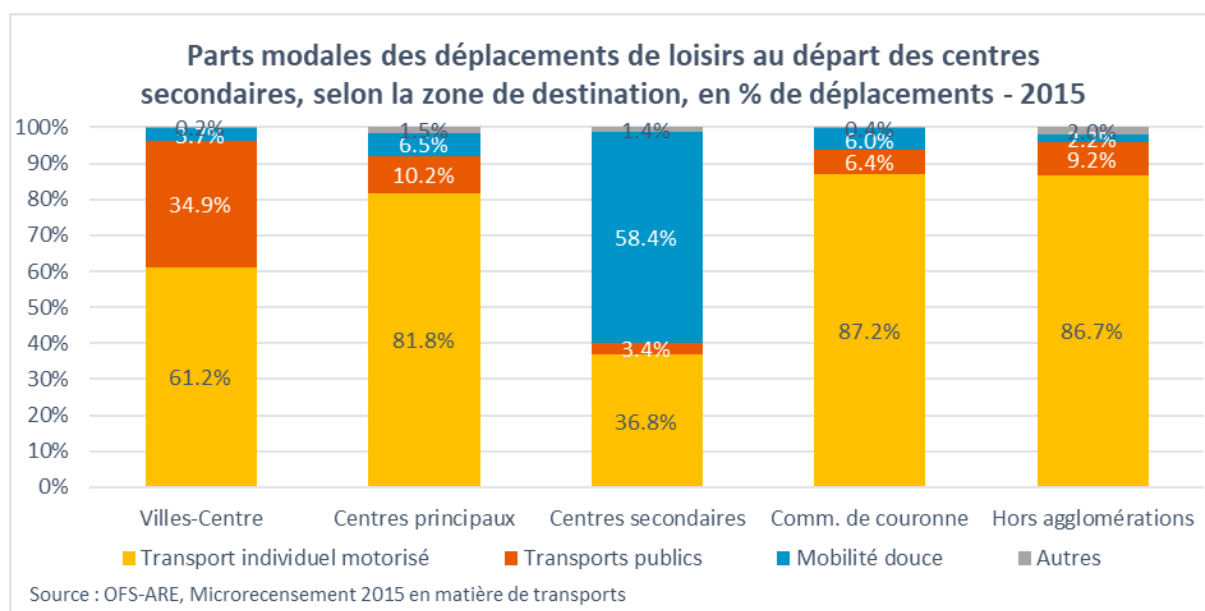


Figure 147 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres secondaires d'agglomérations, en % des déplacements, selon la zone de destination – 2015

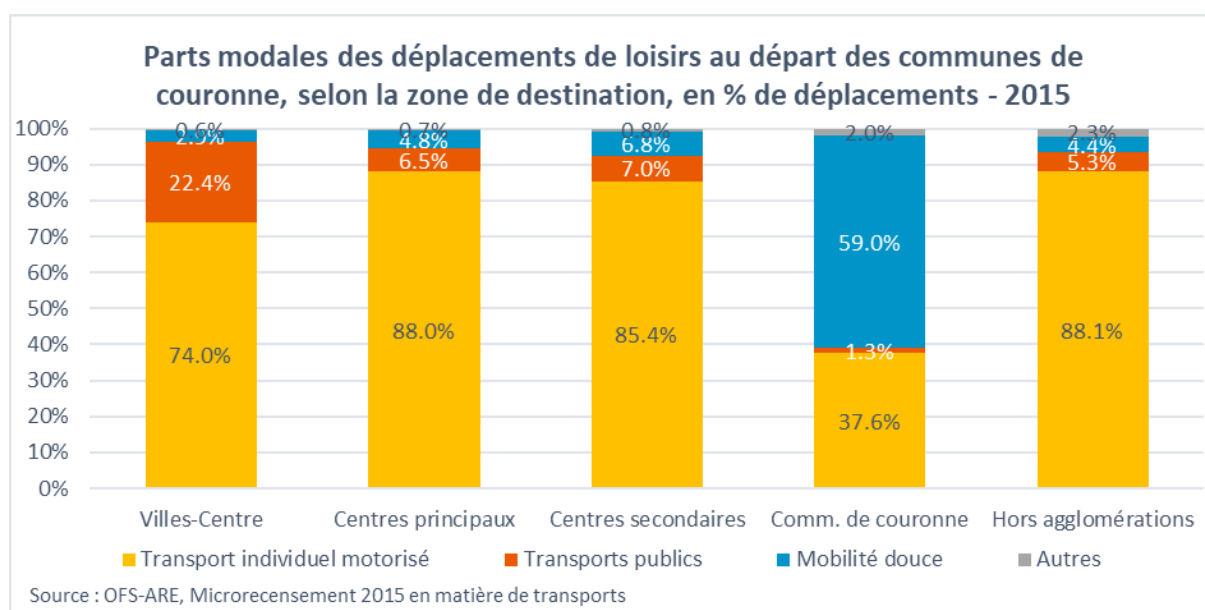


Figure 148 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des communes de couronne d'agglomérations, en % des déplacements, selon la zone de destination – 2015

7.3.2 Agglomération de Zurich

Les parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'agglomération de Zurich suivent les grandes tendances observées pour l'ensemble des agglomérations suisses : les trajets au départ de la ville-centre qui restent au sein du même espace sont principalement effectués en mobilités douces (54.2%), même si la part des déplacements effectués en TP est importante (30.7%). En revanche, s'ils ont pour destination d'autres zones de l'agglomération, ils sont principalement effectués en TIM,

même si à Zurich la part des TP pour les déplacements de loisirs reste importante pour toutes les destinations au départ de la ville-centre.

Les déplacements au départ des autres espaces de l'agglomération zurichoise suivent la même logique : majoritairement réalisés en mobilités douces si leur destination reste au sein du même espace de départ, ils sont essentiellement effectués en TIM lorsqu'ils ont pour destination un autre espace (près de 80% de part modale). Sauf lorsque la destination est la ville de Zurich : dans ce cas, une part significative des déplacements de loisirs est réalisée en TP (environ le tiers), ce qui s'explique notamment par l'efficacité du réseau RER de l'agglomération et par les politiques restrictives d'accès au centre-ville (notamment par le stationnement).

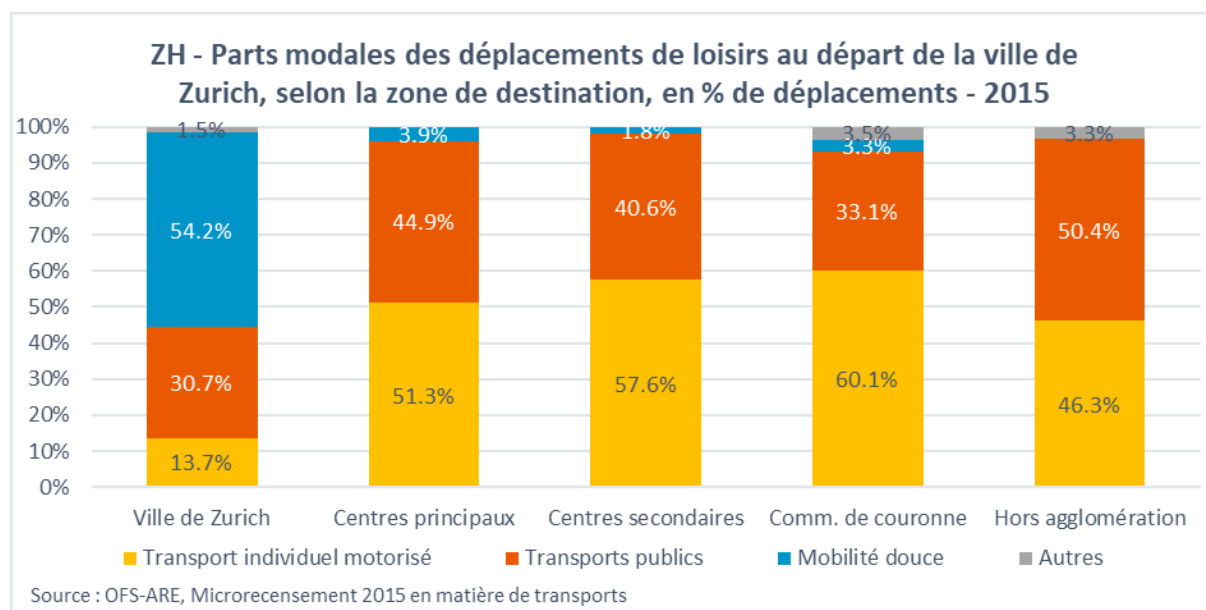


Figure 149 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de la ville-centre de Zurich, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

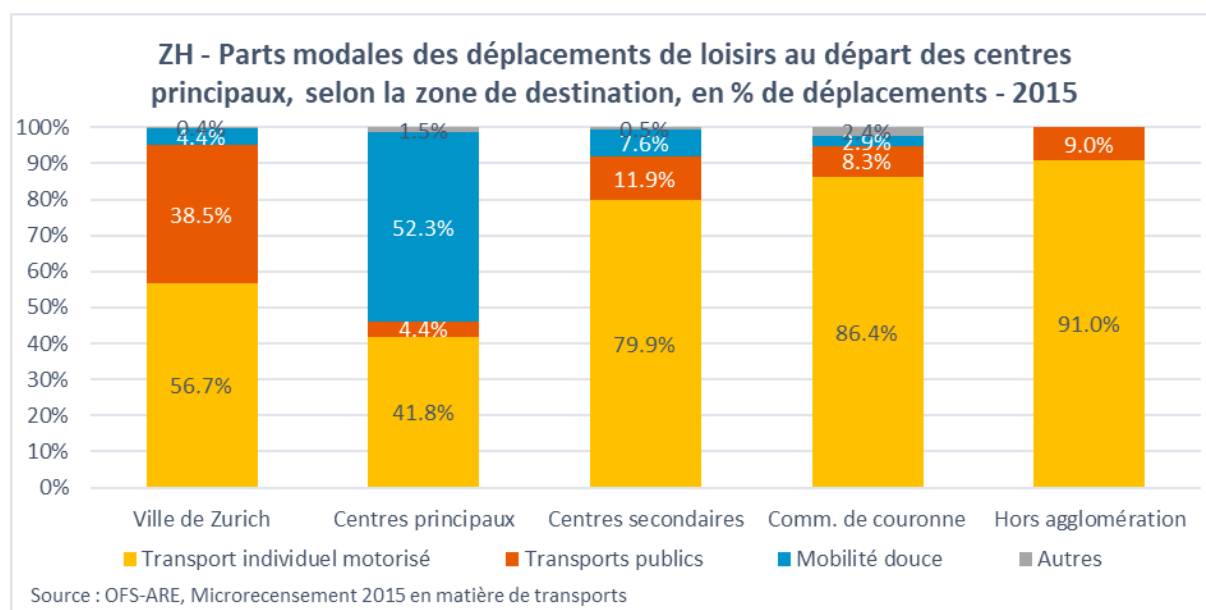


Figure 150 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres principaux de l'agglomération de Zurich, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

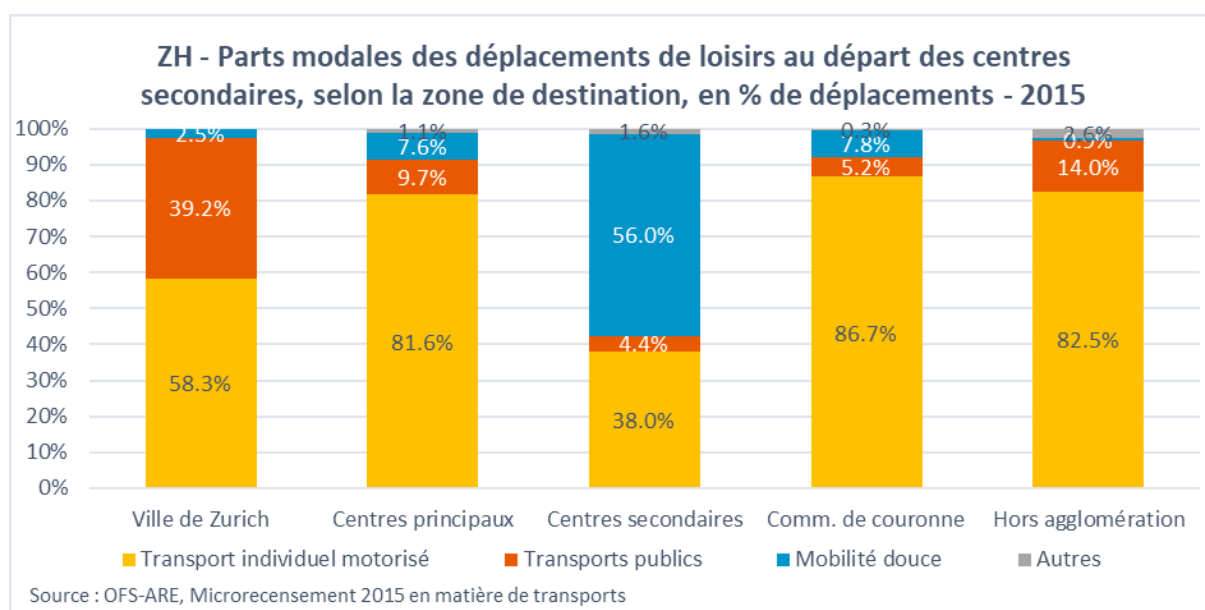


Figure 151 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres secondaires de l'agglomération de Zurich, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

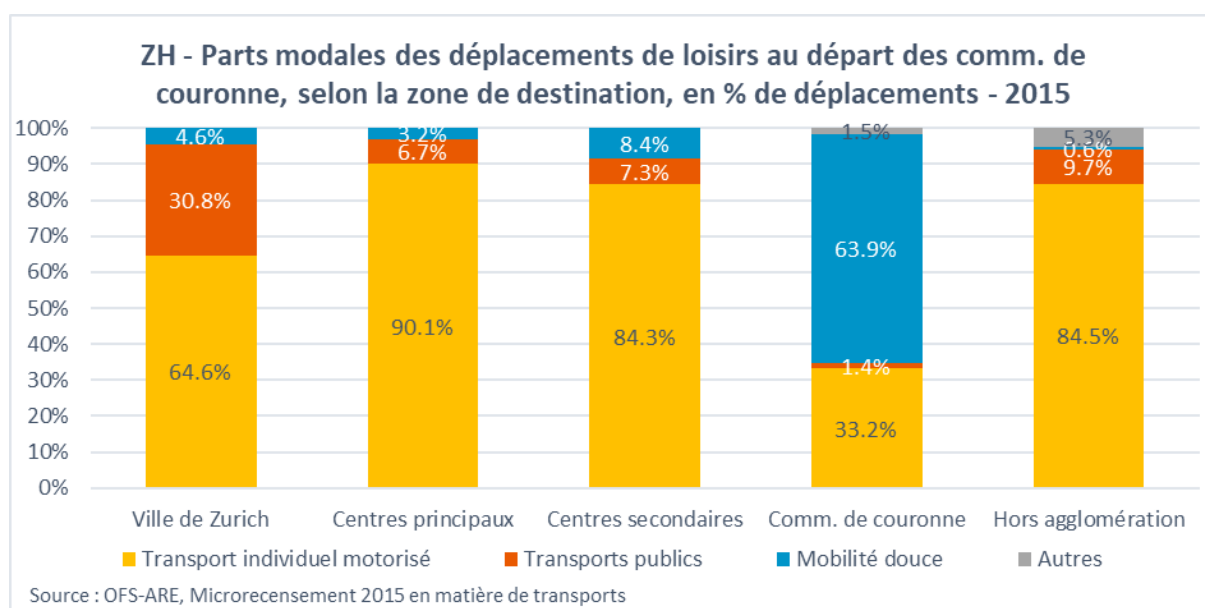


Figure 152 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des communes de la couronne de l'agglomération de Zurich, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

7.3.3 Agglomération de Berne

Les parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'agglomération de Berne suivent aussi les grandes tendances observées pour l'ensemble des agglomérations suisses : les trajets au départ de la ville-centre, qui restent au sein du même espace, sont surtout réalisés en mobilités douces (56.1%), avec une part également importante de TP (27.4%). En revanche, s'ils ont pour destination d'autres zones de l'agglomération, ils sont principalement effectués en TIM, même si les flux de loisirs entre la

ville de Berne et les centres principaux de l'agglomération sont caractérisés par une part importante de déplacements en TP, dans les deux sens (42.3% de part modale au départ de la ville-centre, 40.4% des communes de centres principaux).

Les TP restent d'ailleurs globalement des modes de transport très utilisés pour les trajets de loisirs à destination de la ville de Berne, les TIM étant prépondérants uniquement pour les déplacements au départ des communes de couronne de l'agglomération.

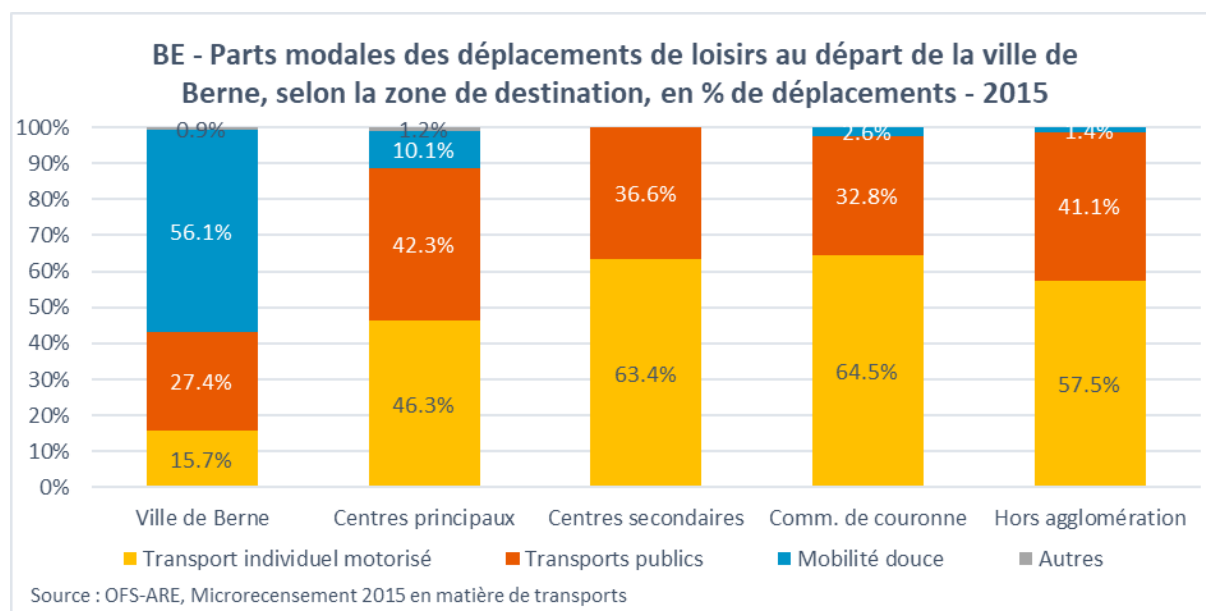


Figure 153 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de la ville-centre de Berne, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

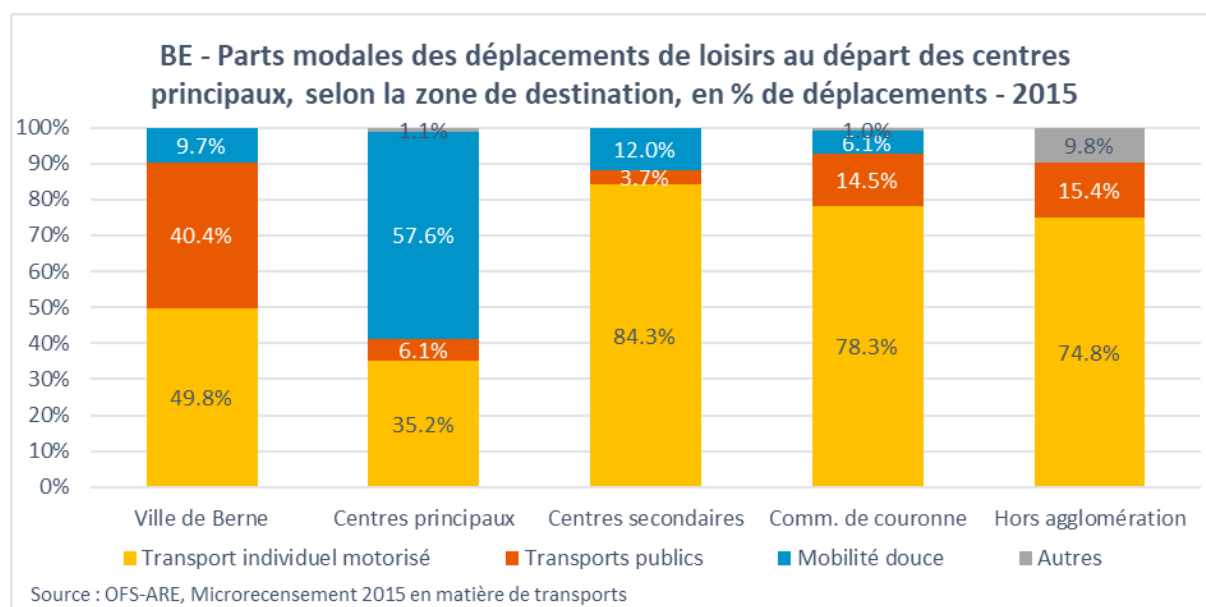


Figure 154 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres principaux de l'agglomération de Berne, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

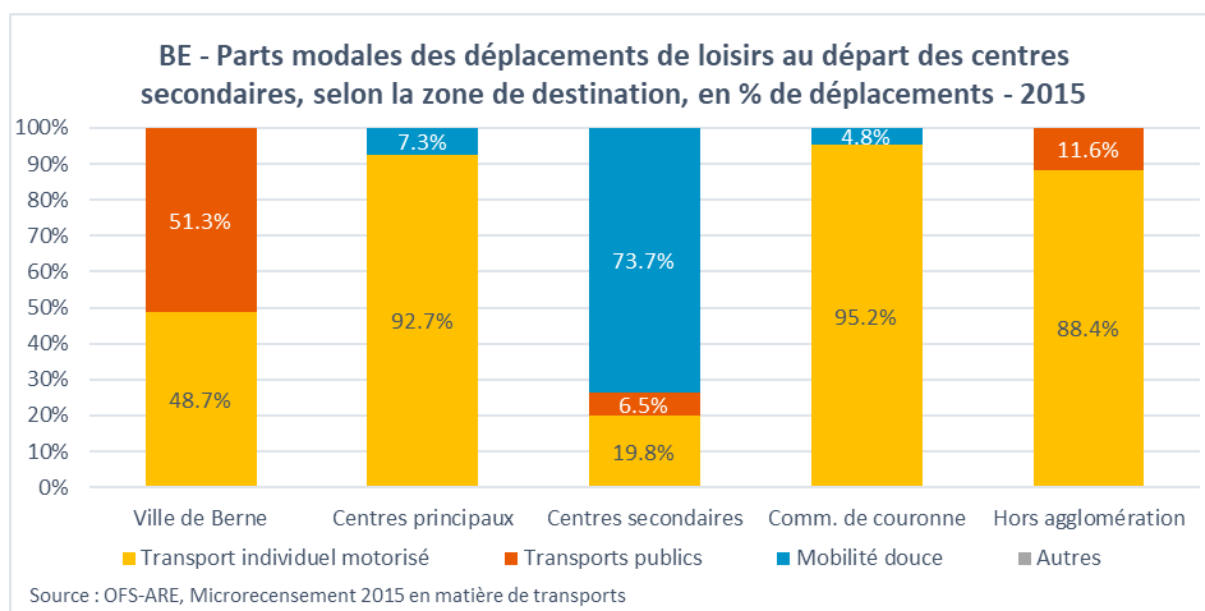


Figure 155 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres secondaires de l'agglomération de Berne, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

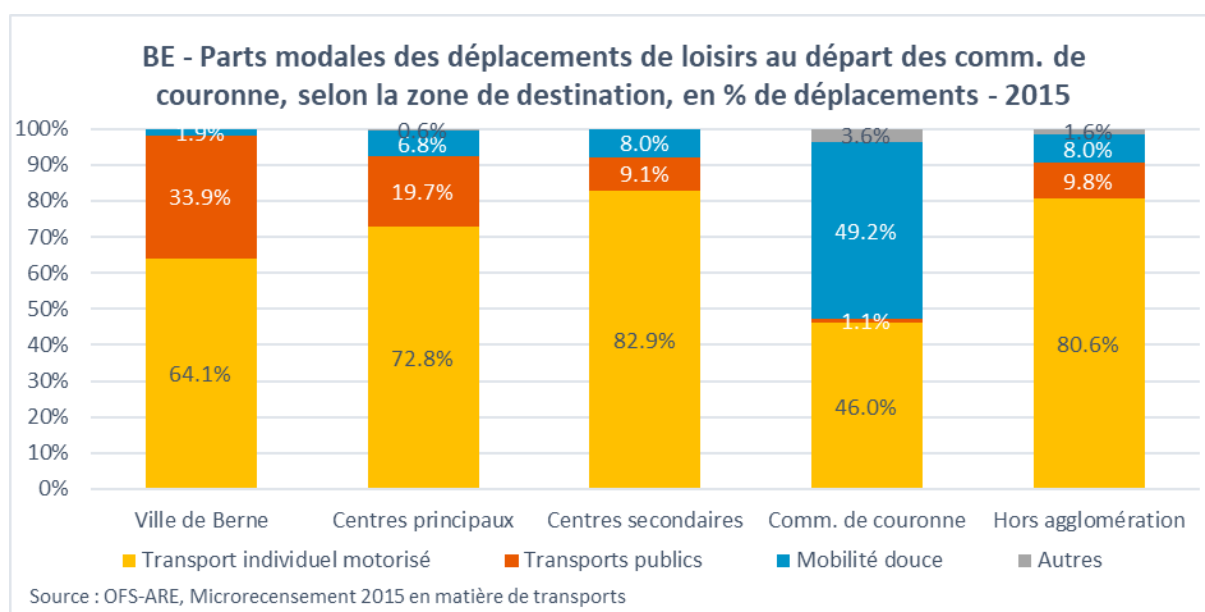


Figure 156 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des communes de la couronne de l'agglomération de Berne, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

7.3.4 Agglomération de Bâle

Bâle, en termes de parts modales des déplacements de loisirs selon les origines et destinations au sein de l'agglomération, a un profil similaire à la moyenne des agglomérations suisses. La part modale des déplacements en mobilité douce au sein de la ville-centre est toutefois un peu plus élevée (62.6%, plus qu'en ville de Zurich et Berne), avec une part modale des TP similaire (environ un déplacement sur quatre ayant pour origine et destination la ville de Bâle).

Comme dans les autres agglomérations analysées, la part modale des TP est élevée lorsque les déplacements de loisirs en provenance des autres espaces ont pour destination la ville de Bâle (plus de 4 déplacements sur 10). Les TIM restent en revanche très majoritaires lorsqu'il s'agit de rejoindre les zones de l'agglomération en dehors de la ville-centre (plus de 3 déplacements sur quatre étant effectués avec ces modes).

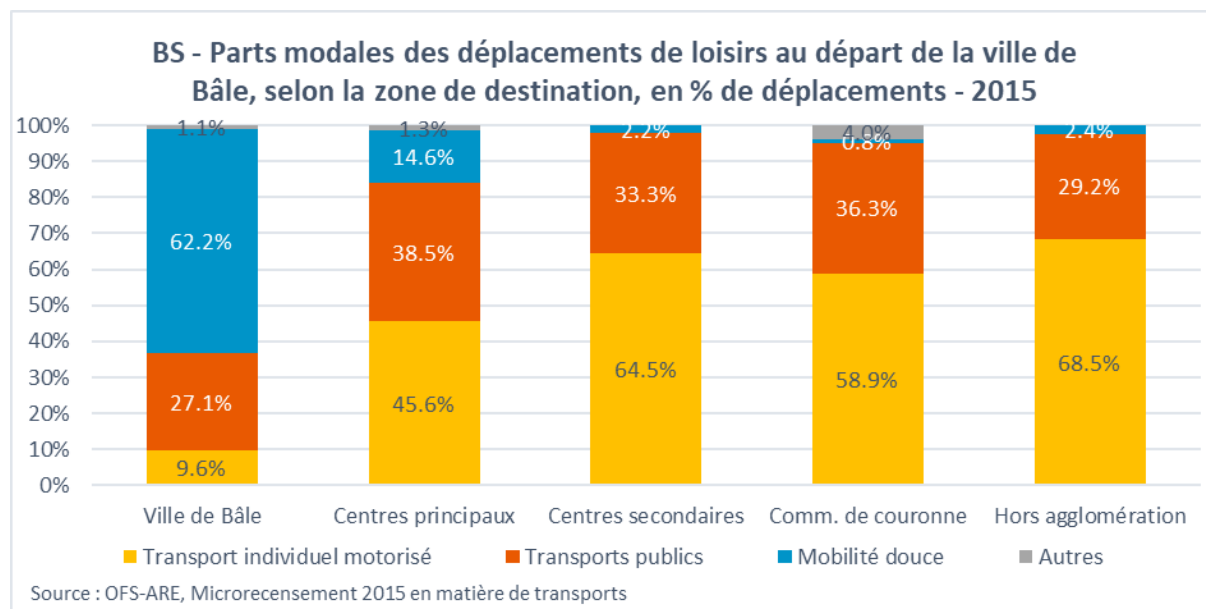


Figure 157 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de la ville-centre de Bâle, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

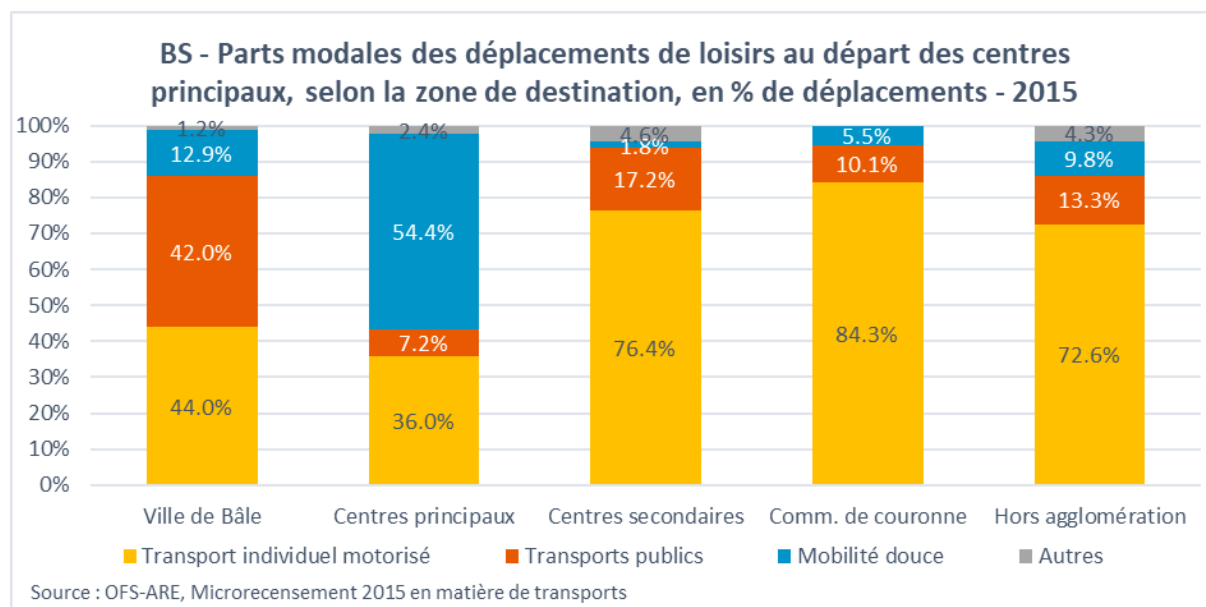


Figure 158 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres principaux de l'agglomération de Bâle, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

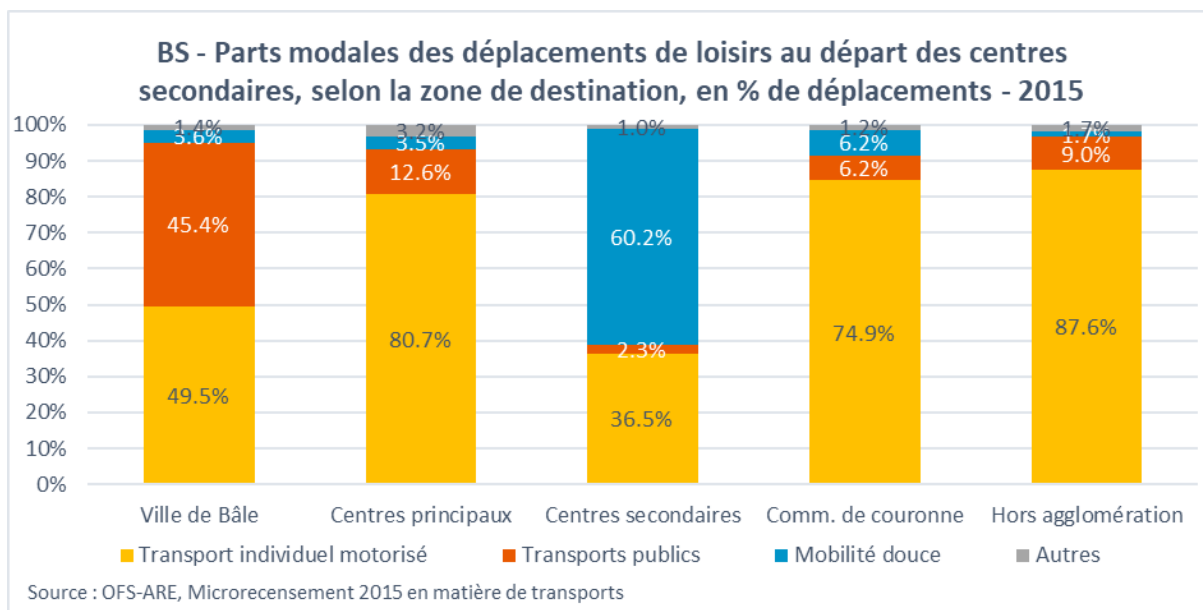


Figure 159 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres secondaires de l'agglomération de Bâle, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération - 2015

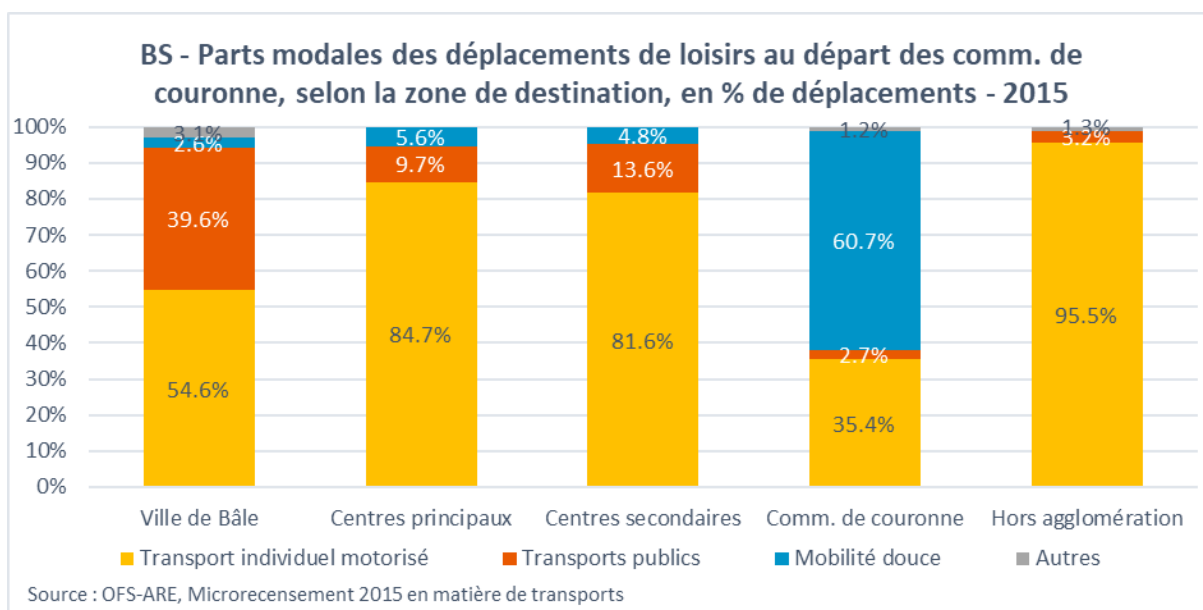


Figure 160 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des communes de la couronne de l'agglomération de Bâle, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

7.3.5 Agglomération de Genève

L'agglomération de Genève suit également les tendances observées dans les autres agglomérations, en termes de parts modales des déplacements de loisirs selon les origines et destinations. La part modale des déplacements en mobilité douce au sein de la ville-centre est cependant la plus élevée des agglomérations analysées (70.9%). La part modale des TP y est toutefois plus faible (moins de 15% des déplacements ayant pour origine et destination la ville de Genève), ce qui est le cas également des trajets avec destination dans un autre secteur de l'agglomération. Cette spécificité s'explique en partie par les carences du système de transports publics régionaux rapides de l'agglomération genevoise.

Comme dans les autres agglomérations analysées, la part modale des TP est plus élevée lorsque les déplacements de loisirs en provenance des autres espaces ont pour destination la ville-centre, même si les TIM restent majoritaires dans ces cas. Pour les trajets entre les autres espaces de l'agglomération genevoise, les TIM restent très largement prédominants, en particulier pour les déplacements ayant pour origine ou pour destination les communes de couronne (près de 9 déplacements sur 10 en TIM).

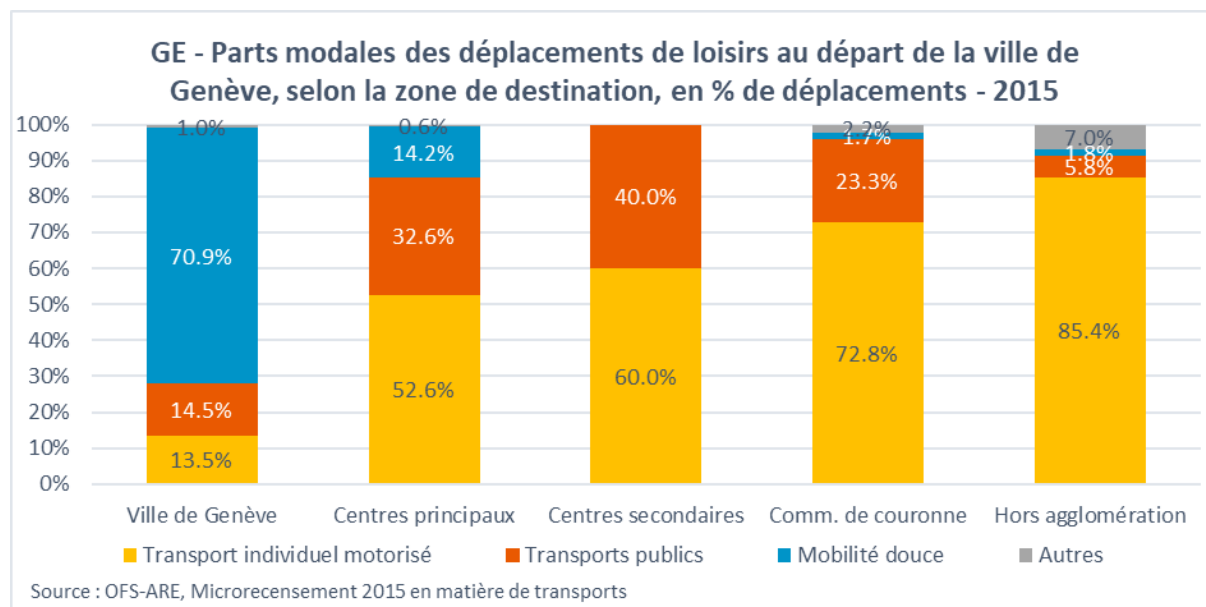


Figure 161 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de la ville-centre de Genève, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

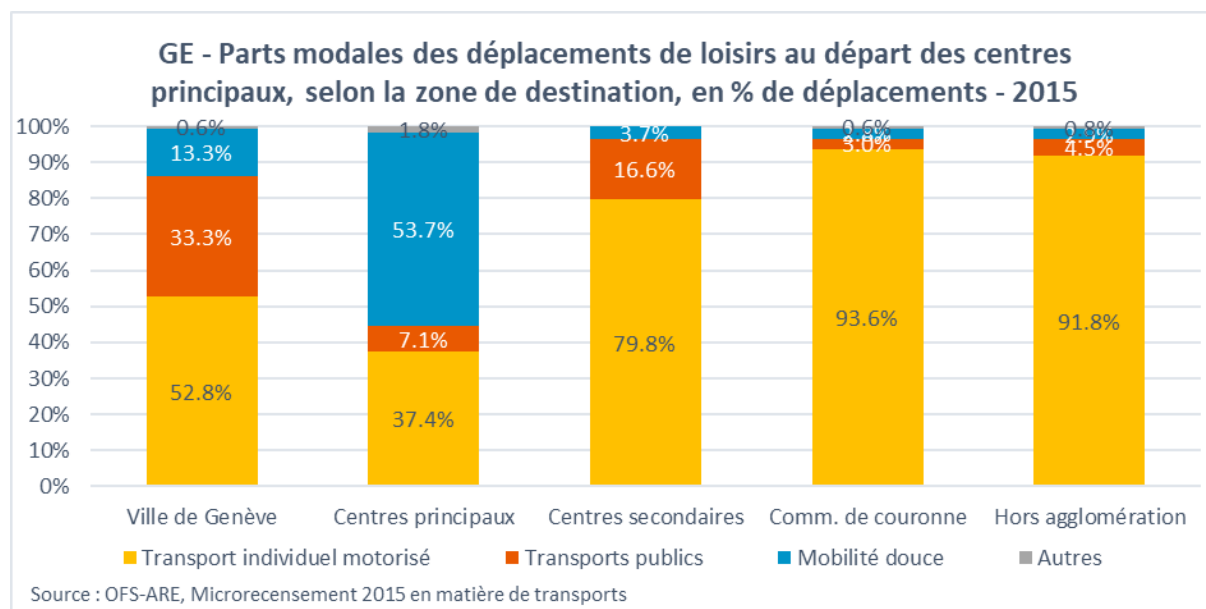


Figure 162 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres principaux de l'agglomération de Genève, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

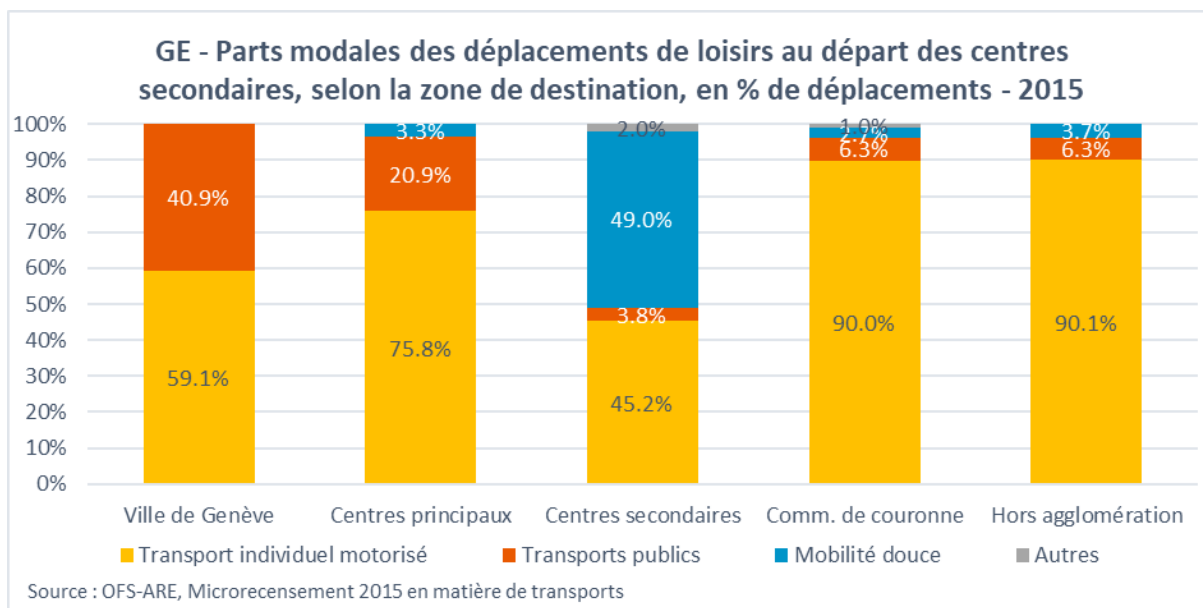


Figure 163 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres secondaires de l'agglomération de Genève, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

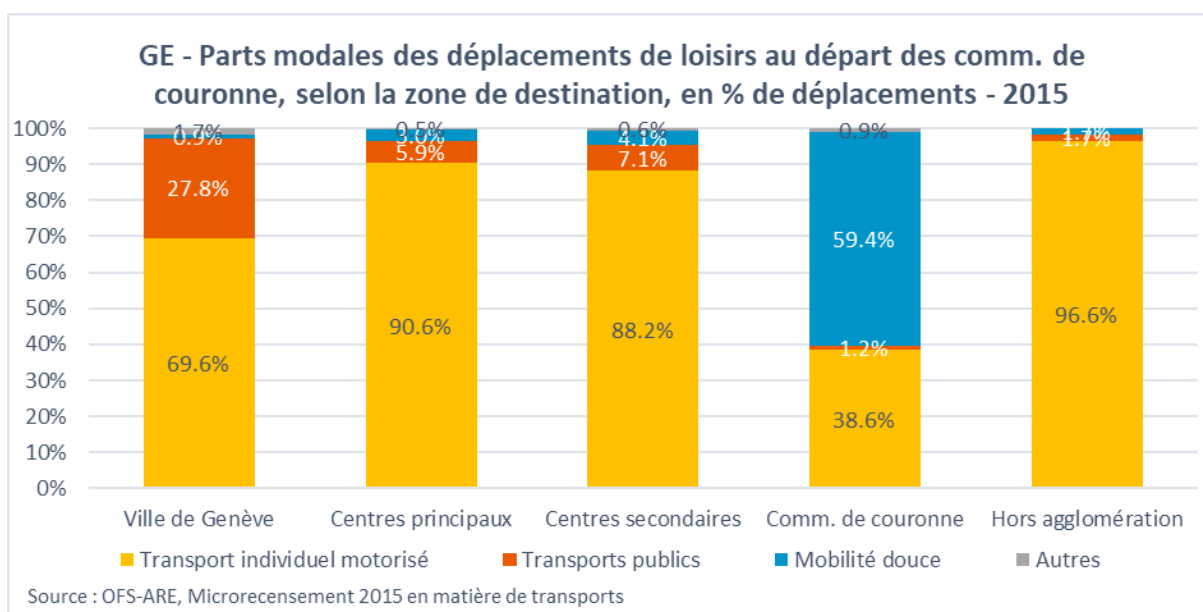


Figure 164 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des communes de la couronne de l'agglomération de Genève, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

7.3.6 Agglomération de Lugano

Lugano, en termes de parts modales des déplacements de loisirs selon les origines et destinations au sein de l'agglomération, a un profil un peu plus spécifique par rapport aux autres agglomérations analysées : en effet, la part modale des TIM y est plus élevée, en particulier dans les déplacements au sein de la ville-centre (près d'un déplacement sur trois), alors que la part des TP est globalement plus faible.

Comme dans les autres agglomérations analysées, la part modale des TP est élevée lorsque les déplacements de loisirs en provenance des autres espaces ont pour destination la ville de Lugano elle-même ; toutefois, la proportion de déplacements effectués avec ce type de modes est plus faible que ce qui s’observe dans les autres agglomérations, la part des TIM restant très majoritaire. Cela s’explique par l’offre en TP plus limitée à Lugano, utilisables dans le cadre spécifique des déplacements de loisirs, ce qui est représentatif de la situation de nombreuses agglomérations de taille moyenne en Suisse.

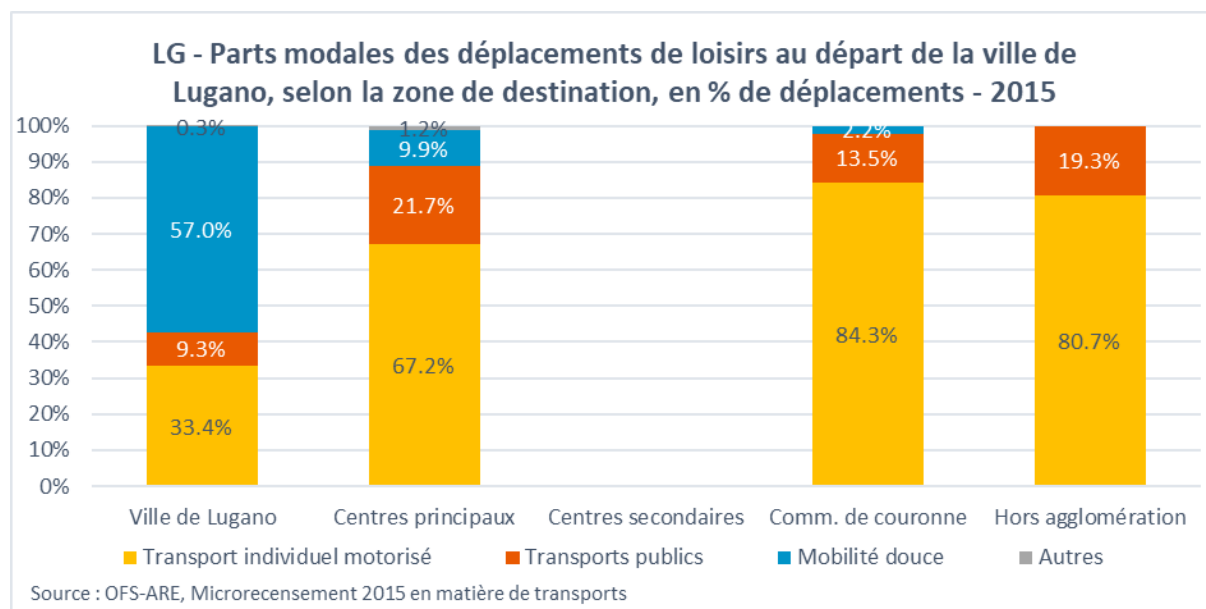


Figure 165 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de la ville-centre de Lugano, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l’agglomération – 2015

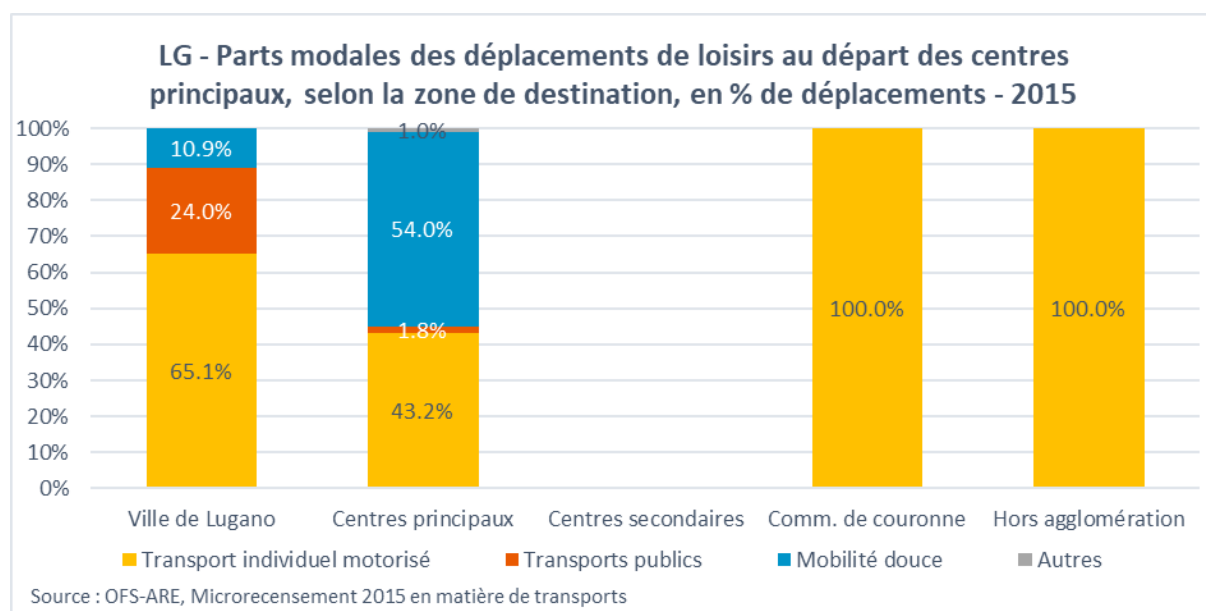


Figure 166 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres principaux de l’agglomération de Lugano, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l’agglomération – 2015

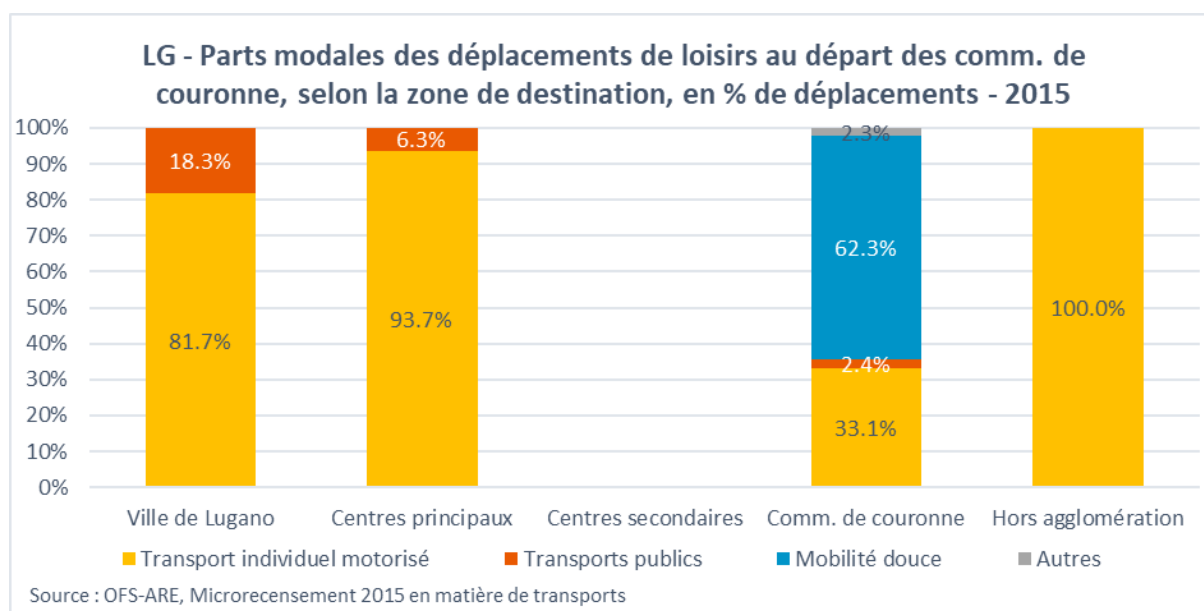


Figure 167 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des communes de la couronne de l'agglomération de Lugano, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015

7.4 SYNTHÈSE

- **En Suisse, en 2015, près de 70% de l'ensemble des déplacements de loisirs quotidiens ont leur origine et destination dans les agglomérations.** Un déplacement sur dix a lieu entre une agglomération et un autre espace, tandis qu'environ 20% des déplacements concernent des communes hors agglomération.
- **Globalement, environ un quart de l'ensemble des déplacements de loisirs réalisés en 2015 a pour origine et destination une ville-centre (25.2% du total),** alors que plus de 38% a soit pour origine, soit pour destination ces mêmes villes-centre. **Environ 71% des déplacements de loisirs ont pour origine et destination les mêmes types d'espaces,** alors que près de 30% des déplacements ont lieu entre deux types d'espaces différents. **Par ailleurs, près de 18% de l'ensemble des déplacements de loisirs se produisent entre des espaces distincts au sein des agglomérations.** Cette distribution des flux de loisirs au sein des espaces d'agglomération est cohérente avec le fait que les déplacements de loisirs sont en moyenne des déplacements plutôt courts, qui ont tendance à rester au sein des mêmes espaces de référence.
- **En considérant les parts modales des déplacements de loisirs au départ des villes-centre des agglomérations prises dans leur ensemble, il apparaît qu'une grande partie de ceux qui restent au sein des villes-centre elles-mêmes sont réalisés en mobilité douce (59.7%).** Pour ces déplacements internes, la part des TP est plutôt faible (16.3% du total), tout comme celle des TIM (22.8%), même si cette dernière n'est pas insignifiante (1 déplacement de loisirs sur 5 est effectué en TIM, sur des distances souvent courtes et en milieu urbain dense). **La part des TIM croît en revanche fortement dès que les déplacements de loisirs ont pour destination les autres secteurs de l'agglomération** (de 59.9% du total pour les lieux d'arrivée situés dans les centres principaux à près de 73% pour ceux des communes de couronne). Il en va de même pour les TP, qui maintiennent une part modale importante dès que le point de départ du déplacement est situé dans la ville-centre.

Les parts modales des déplacements de loisirs au départ des autres secteurs d'agglomération suivent une logique similaire : les trajets ayant pour origine et destination les mêmes espaces sont majoritairement effectués en mobilités douces, même dans les zones moins denses. En revanche la part des déplacements effectués en TP au sein du même espace est beaucoup plus faible par rapport à celle des villes-centre (moins de 5%). Les TP sont également moins fréquemment utilisés pour rejoindre les autres espaces de l'agglomération lorsque le déplacement débute dans les centres principaux, secondaires ou les communes de couronne, excepté pour les trajets ayant pour destination la ville-centre (entre 35% et 22% des déplacements en fonction des espaces de départ). Il est intéressant de souligner par ailleurs qu'une part significative des déplacements de loisirs ayant pour destination les villes-centre, au départ des autres secteurs de l'agglomération, reste réalisée en TIM en 2015.

8 MOBILITE DE LOISIRS DU QUOTIDIEN : PROFILS SOCIO-DEMOGRAPHIQUES

8.1 INTRODUCTION

Cette partie s'intéresse aux **différences en matière de mobilité de loisirs existantes entre différents types de population**. Il s'agit en particulier d'identifier les comportements spécifiques à certains groupes d'individus selon leur profil socio-économique (genre, classe d'âge, revenu), mais également en fonction de leur accès à des véhicules (voiture individuelle, vélo) ou abonnements de transport spécifiques (abonnement général CFF).

La comparaison des groupes entre eux a pour but en particulier d'identifier ceux qui effectuent le plus ou le moins de trajets de loisirs, parcourent les distances les plus longues ou au contraire les plus courtes, et utilisent certains modes de transport plutôt que d'autres, notamment.

8.1.1 Méthodologie

Les analyses de distances et durées des déplacements, de fréquence, kilomètres parcourus et temps de parcours par jour et par personne et des parts modales sont réalisées pour les catégories suivantes :

- **Le genre**, en 2 classes : hommes / femmes
- **La classe d'âge**, en 6 classes : 6-17 ans / 18-24 ans / 25-44 ans / 45-64 ans / 65-79 ans / 80 ans et plus.
- **Le statut socio-professionnel**, en 3 classes : Personne active occupée / Personne sans emploi / Personne non active (uniquement personnes de 15 ans et plus)
- **Le revenu du ménage**, en 4 classes : Moins de 4'000 CHF / Entre 4'001 et 8'000 CHF / Entre 8'001 et 12'000 CHF / Plus de 12'000 CHF (uniquement personnes de 18 ans et plus ; taux élevé de refus de réponse)
- **La structure du ménage**, en 5 classes : Ménage d'une personne / Couple sans enfant / Couple avec enfant(s) / Monoparental avec enfant(s) / Ménage non familial
- **La disponibilité d'une voiture individuelle**, en 3 classes : Toujours disponible / Disponible sur demande / Non disponible (uniquement personnes titulaires d'un permis de conduire)
- **La possession d'un abonnement général CFF**, en 2 classes : Possession d'un AG (1ère ou 2ème classe) / Pas d'AG
- **La disponibilité croisée d'une voiture individuelle ET d'un abonnement général CFF**, en 6 classes (croisement des 3 classes de disponibilité d'une voiture individuelle et des 2 classes de possession d'un AG CFF)
- **La disponibilité d'un vélo mécanique**, en 2 classes : Toujours disponible / Disponible sur demande ou Non disponible
- **La disponibilité d'un vélo à assistance électrique (VAE)**, en 2 classes : Toujours disponible / Disponible sur demande ou Non disponible
- **La disponibilité croisée d'un vélo mécanique ET d'un VAE**, en 9 classes (croisement des 3 classes de disponibilité d'un vélo mécanique et des 3 classes de VAE)

Afin de mettre en évidence d'éventuelles différences en lien à la fois au profil de la personne et son contexte de vie, **une analyse croisée selon la typologie du lieu de résidence** (3 classes : urbain / intermédiaire / rural) **est également réalisée** pour certaines catégories de population : genre, revenu, disponibilité d'une voiture individuelle, disponibilité d'un AG.

Les effectifs de déplacements et personnes sur lesquels sont effectuées les analyses sont présentées, par souci de clarté, au début des chacune des sections de la présente partie.

8.2 PROFILS SELON LE GENRE

8.2.1 Présentation

Les analyses distinguent les individus selon le **genre** qu'ils déclarent au moment de l'enquête. Cette question est posée directement à la personne interrogée dans le cadre du MRMT.

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements de loisirs, par année et genre :

Genre	2005	2010	2015
Homme	21'107	38'422	36'709
Femme	24'327	43'052	37'477
TOTAL	45'434	81'474	74'186

Tableau 116 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon le genre de la personne ayant effectué le déplacement

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année et par genre :

Genre	2005	2010	2015
Homme	16'268	30'798	28'162
Femme	17'122	32'070	28'928
TOTAL	33'390	62'868	57'090

Tableau 117 : Effectifs non-pondérés (N) des personnes, par année, selon le genre

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année et genre, selon le type d'espace :

Type d'espace	Genre	2005	2010	2015
Urbain	Homme	10'199	19'300	17'562
	Femme	10'961	20'226	18'298
	Total	21'160	39'526	35'859
Intermédiaire	Homme	3'441	6'603	6'082
	Femme	3'506	6'893	6'148
	Total	6'947	13'496	12'230

Rural	Homme	2'593	4'895	4'518
	Femme	2'618	4'951	4'483
	Total	5'211	9'846	9'001

Tableau 118 : Effectifs non-pondérés (N) des personnes, par année, selon le genre et le type d'espace

8.2.2 Structure des déplacements

La longueur moyenne des déplacements de loisirs par genre montre que les hommes font en moyenne des déplacements un peu plus longs que les femmes (+0.9 km et +0.5 min en 2015). Si la différence de distance est peu importante les jours de semaine (+0.2 km), elle est plus grande le samedi (+0.8 km) et encore plus le dimanche (+1.9 km).

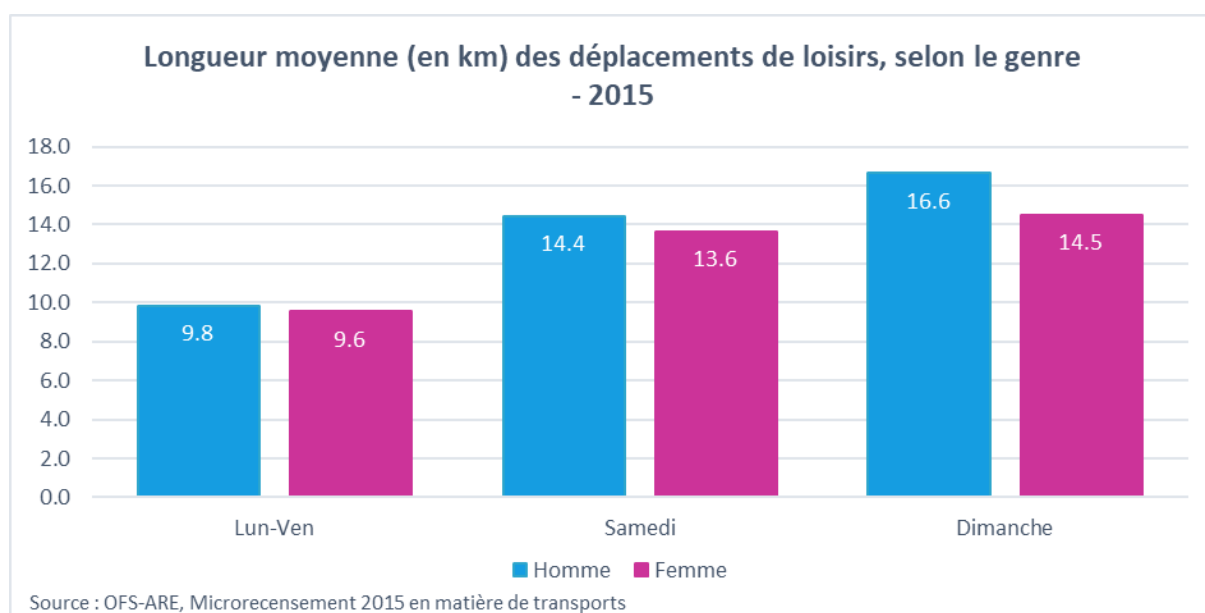


Figure 168 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le genre - 2015

Les jours de semaine, les femmes consacrent plus de temps aux déplacements de loisirs que les hommes (+0.2 min) malgré des distances moindres, ce qui s'explique par le fait que les femmes utilisent des modes de transport plus lents. On observe logiquement une durée moyenne plus élevée chez les hommes que chez les femmes lors des déplacements de loisirs du week-end.

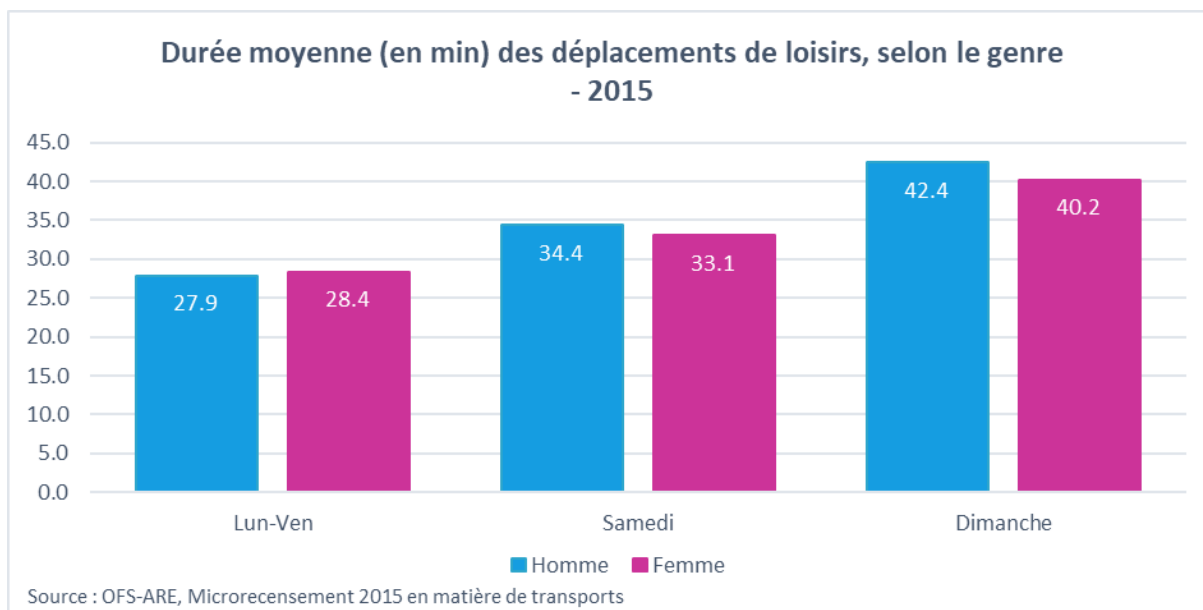


Figure 169 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le genre - 2015

L'évolution de la longueur moyenne des déplacements de loisirs montre deux tendances différentes. Chez les hommes, la distance moyenne tend à diminuer depuis 2005, passant de 12.8 km à 12 km par déplacement alors qu'elle augmente légèrement chez les femmes passant de 10.8 km à 11.1 km par déplacement.

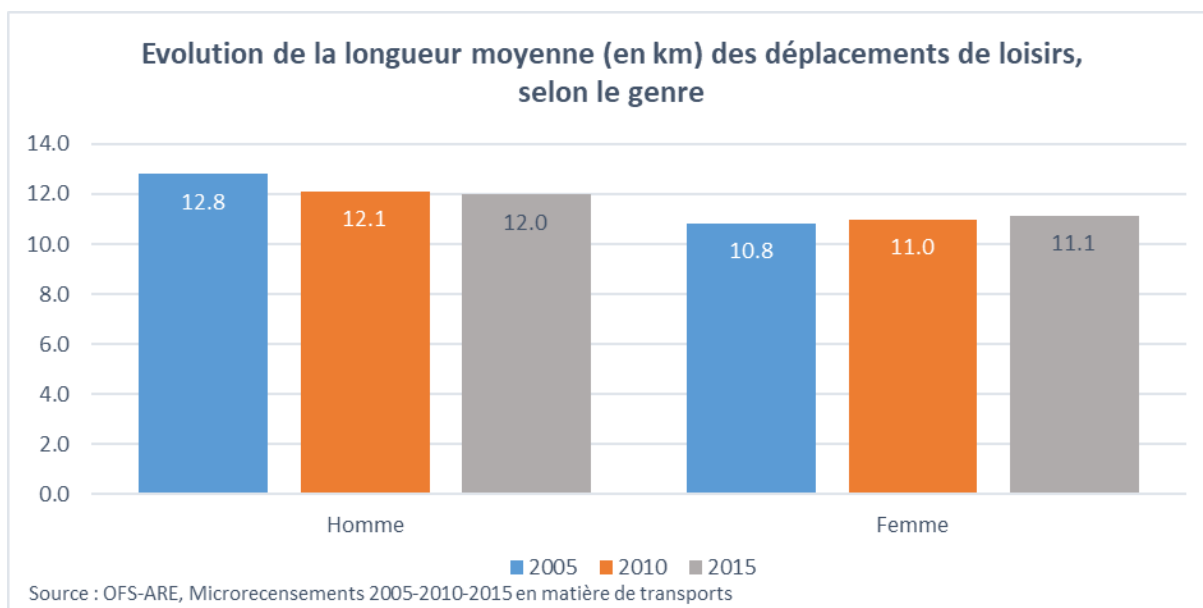


Figure 170 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le genre - 2005-2010-2015

L'évolution de la durée moyenne montre une diminution depuis 2005 aussi bien chez les hommes que chez les femmes (-3.6 min chez les hommes et -2.6 min chez les femmes entre 2005 et 2015). Cette diminution est surtout marquée entre 2005 et 2010 et on observe même une légère augmentation chez les hommes entre 2010 et 2015 (+0.2 min)

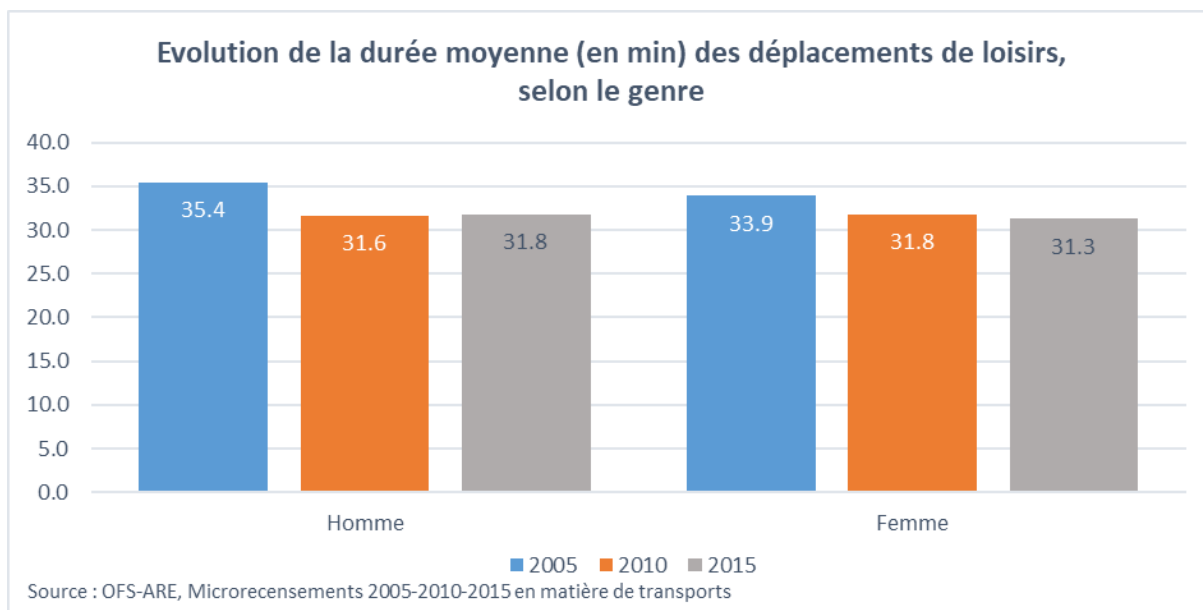


Figure 171 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le genre - 2005-2010-2015

L'analyse par type d'espace montre que les différences entre hommes et femmes sont moins marquées dans les communes urbaines que dans les communes intermédiaires et les communes rurales. En effet, les déplacements de loisirs sont quasiment identiques entre hommes et femmes dans les milieux urbains (11 km pour 31.1 min chez les hommes et 10.6 km pour 30.8 min chez les femmes) alors qu'ils sont plus longs chez les hommes dans les milieux intermédiaires et ruraux.

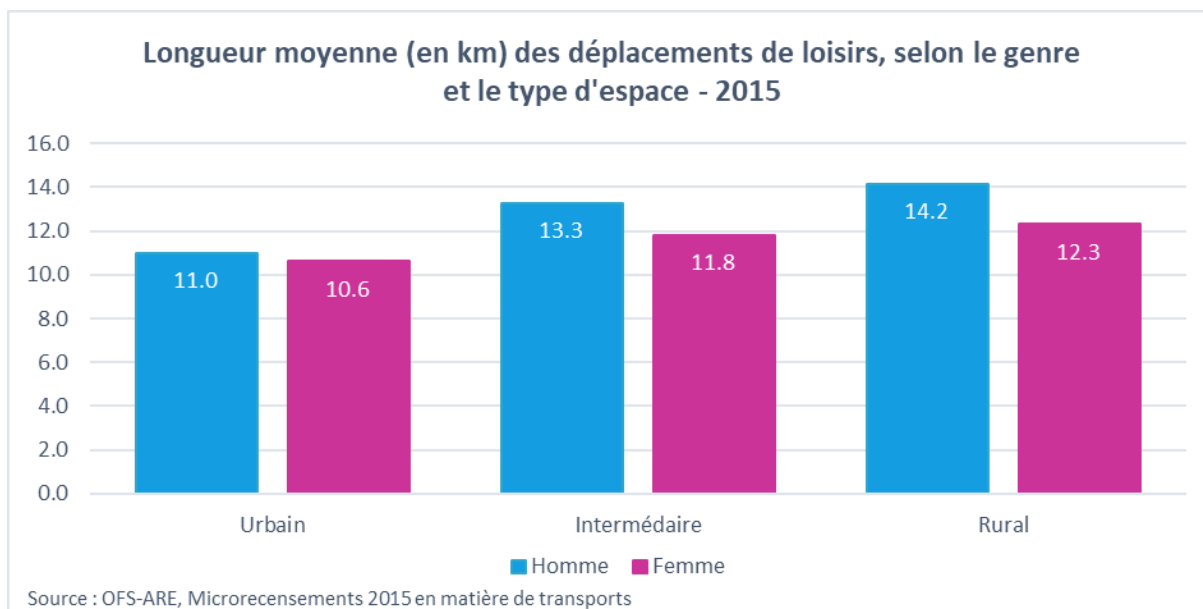


Figure 172 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le genre et le type d'espace - 2015

La longueur moyenne et la durée moyenne des déplacements de loisirs sont plus grandes lorsque les milieux sont moins denses, et ce quel que soit le genre.

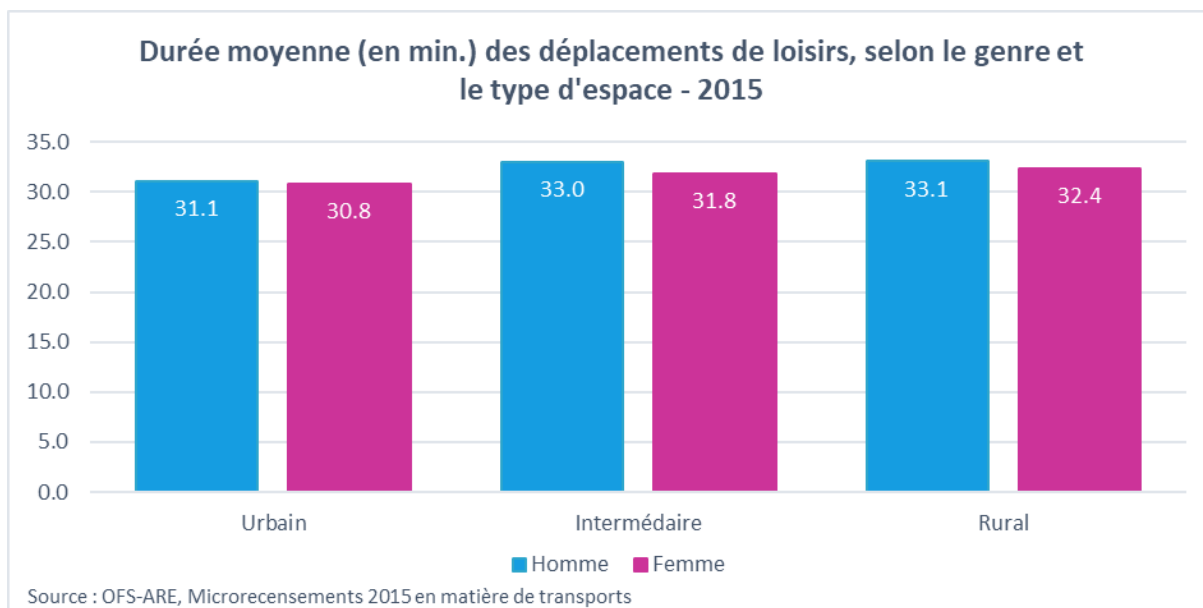


Figure 173 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le genre et le type d'espace – 2015

8.2.3 Déplacements par jour et par personne

L'analyse du nombre moyen de déplacements de loisirs par jour et par personne montre **que les hommes et les femmes font le même nombre de déplacements de loisirs en semaine par jour et par personne (1.1 déplacement par jour et par personne) et c'est le week-end et en particulier le samedi que les hommes effectuent en moyenne plus de déplacements de loisirs.**

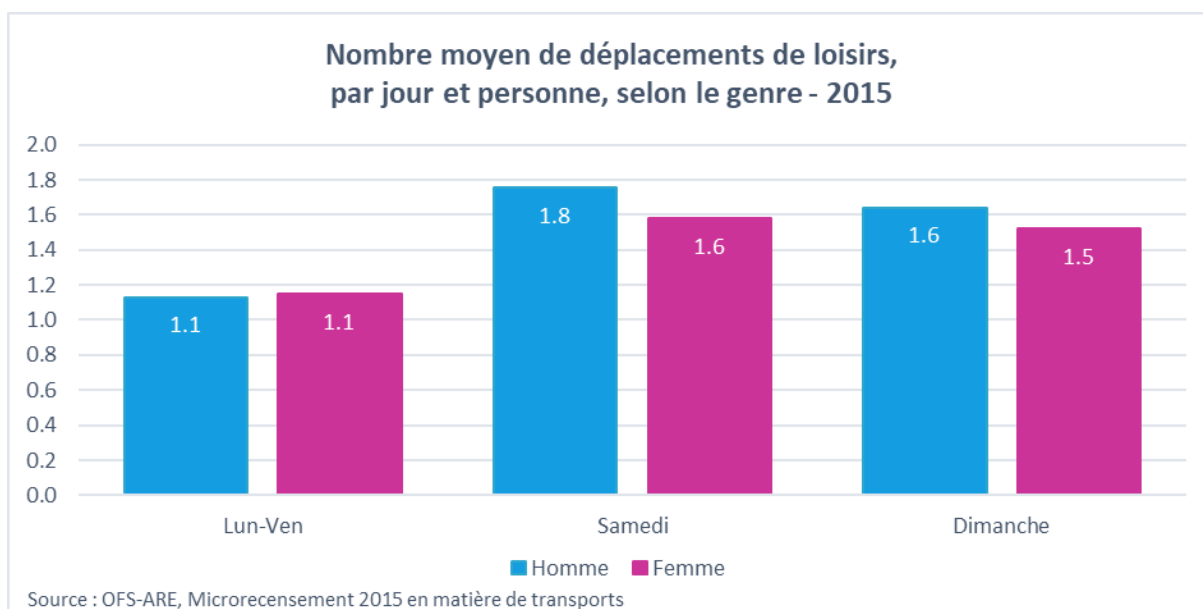


Figure 174 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le genre – 2015

En analysant plus en détail la répartition des individus en fonction des effectifs de déplacements selon le genre, il est possible de constater que les femmes sont légèrement plus nombreuses que les hommes à ne pas faire de déplacement du tout lors du jour de référence (ce qui s'explique par le fait que les femmes comptent une part plus importante de personnes très avancées dans l'âge, qui ont

tendance à faire peu ou pas de déplacements). Hormis cela, la répartition des individus montre très peu de différence entre hommes et femmes.

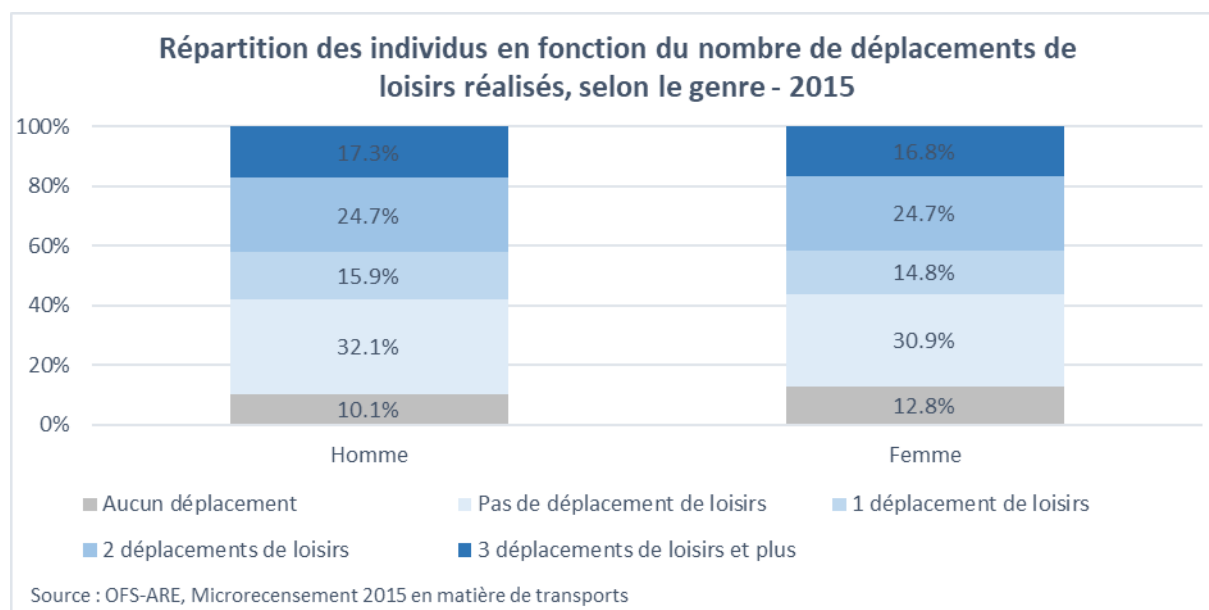


Figure 175 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon le genre – 2015

La longueur moyenne de ces déplacements sont très proches en jours de semaine entre les hommes et les femmes et représentent respectivement 11.1 km et 11 km par jour et par personne. Par contre, **le week-end, les différences de genre sont plus marquées : la distance consacrée aux déplacements de loisirs par les hommes dépasse les 25 km par jour et par personne (25.3 km le samedi et 27.3 km le dimanche en 2015) contre à peine plus de 21 km pour les femmes (21.5 km le samedi et 22.1 km le dimanche).**

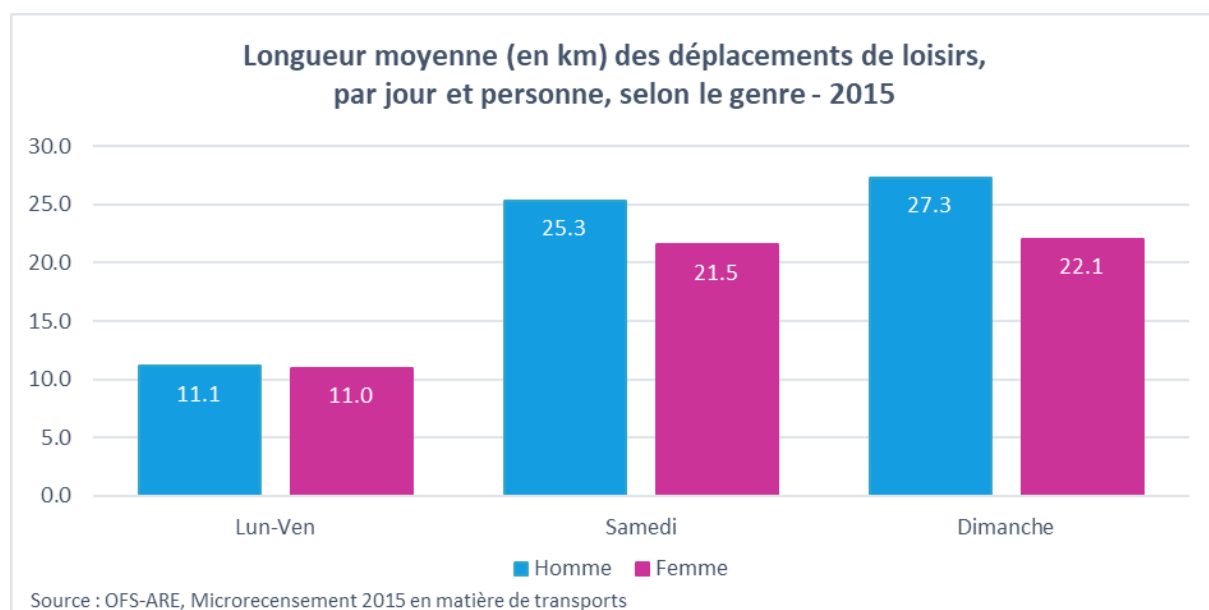


Figure 176 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le genre - 2015

En semaine, malgré un nombre de déplacements et des distances comparables, les femmes passent en moyenne plus de temps dans ces déplacements (+1.9 min par jour et par personne). Le week-end, ce sont les hommes qui passent plus de temps dans ces déplacements, ce qui n'est pas surprenant aux vues des distances moyennes effectuées et du nombre de déplacements par jour et par personne.

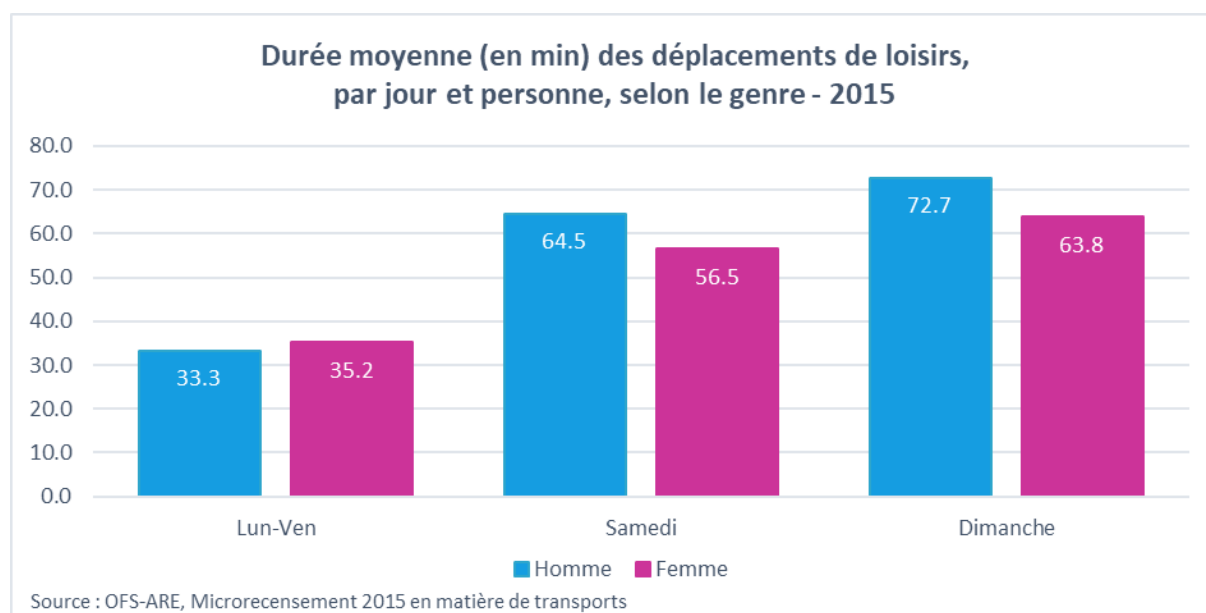


Figure 177 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le genre - 2015

Le nombre moyen de déplacements de loisirs par jour et par personne n'a pas beaucoup changé entre 2005 et 2015 (environ 1.3 déplacements par jour et par personne) et les valeurs restent proches entre les hommes et les femmes.

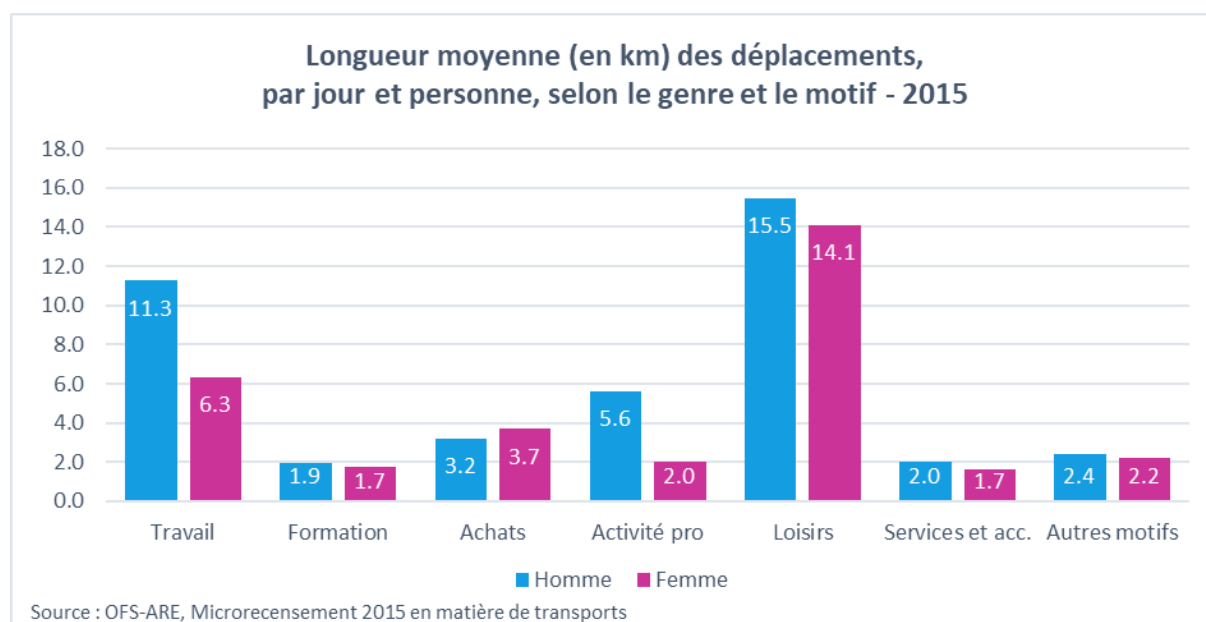


Figure 178 : Longueur moyenne (en km) des déplacements, par jour et personne, selon le genre et le motif – 2015

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

systematiquement moins de km 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 km. Un constat similaire peut être dressé pour les durées moyennes de déplacement par jour et par personne.

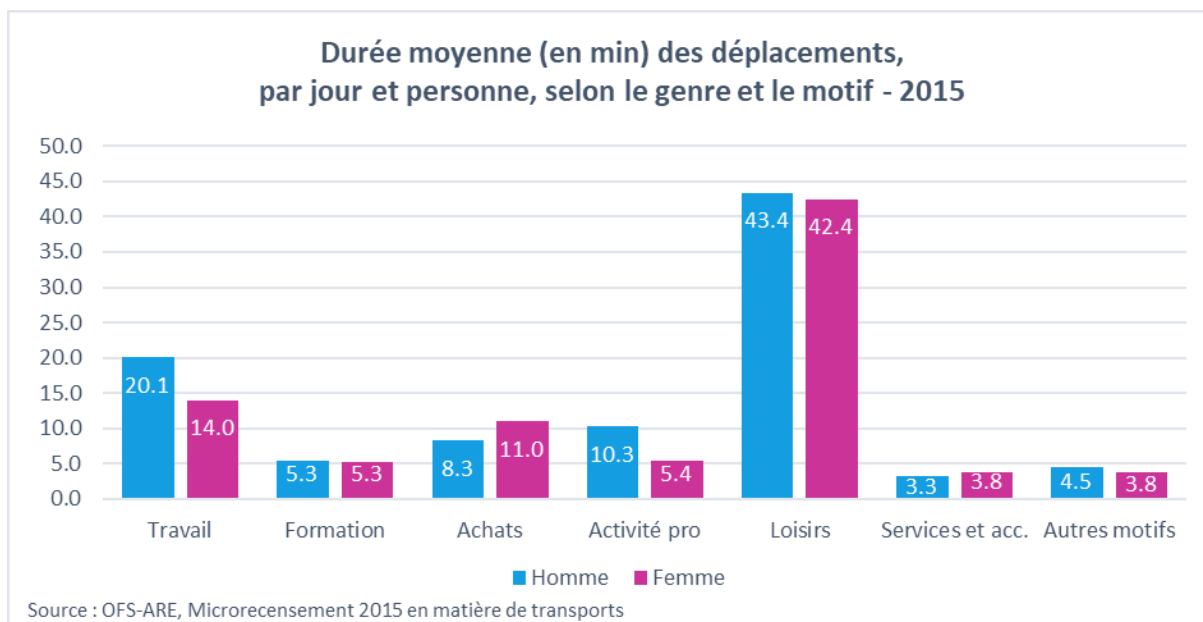


Figure 179 : Durée moyenne (en min) des déplacements, par jour et personne, selon le genre et le motif – 2015

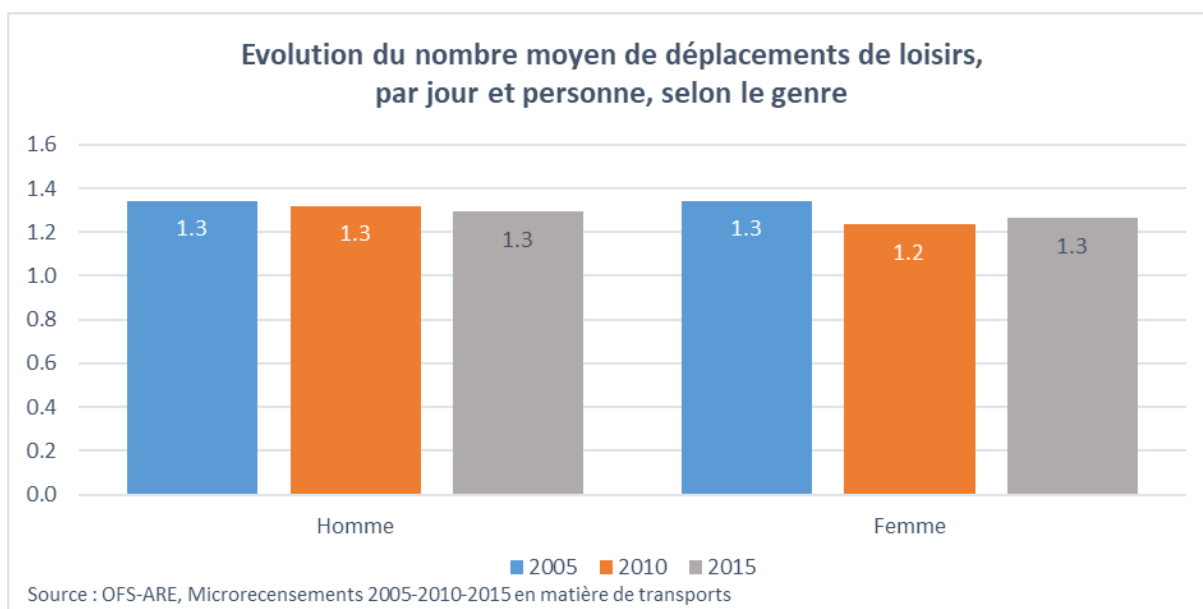


Figure 180 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le genre - 2005-2010-2015

La distance moyenne des déplacements de loisirs, par jour et par personne, a en revanche tendance à diminuer entre 2005 et 2015, aussi bien chez les hommes que chez les femmes. La diminution de la distance moyenne est surtout observable entre 2005 et 2010 puis a tendance à se stabiliser entre 2010

et 2015, avec une très légère diminution chez les hommes (-0.5 km par jour et par personne) et une très légère augmentation chez les femmes (+0.5 km par jour et par personne).

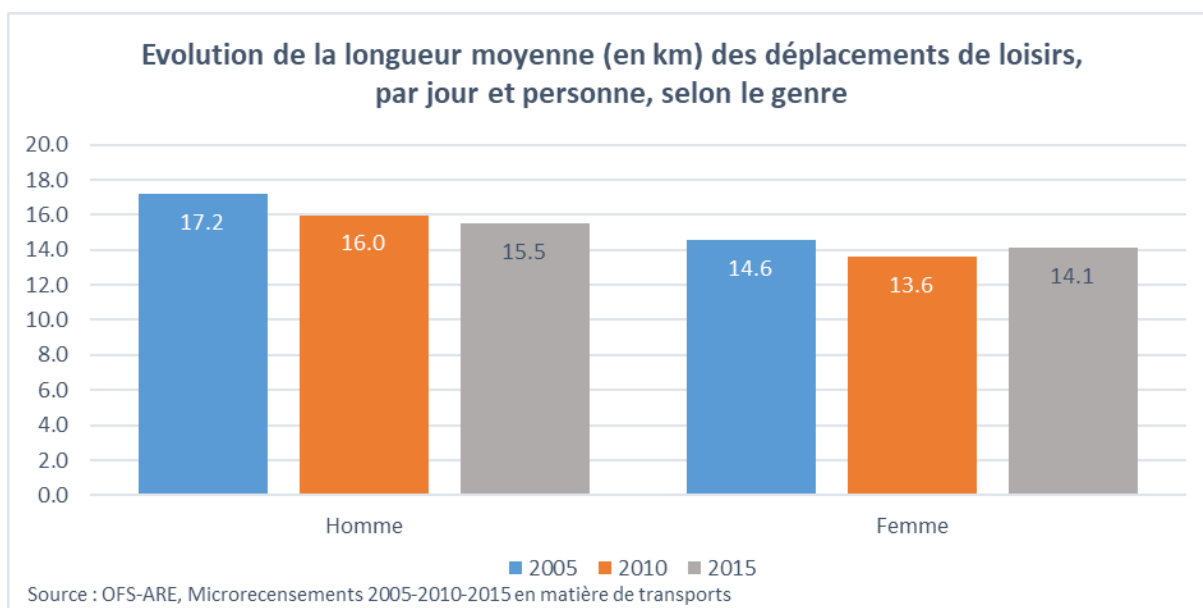


Figure 181 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le genre –2005-2010-2015

Les durées moyenne des déplacements de loisirs suivent la même logique avec une diminution importante du temps consacré, par jour et par personne, aux déplacements de loisirs entre 2005 et 2010 avec près de 7 minutes en moins chez les hommes comme chez les femmes et une stagnation entre 2010 et 2015.

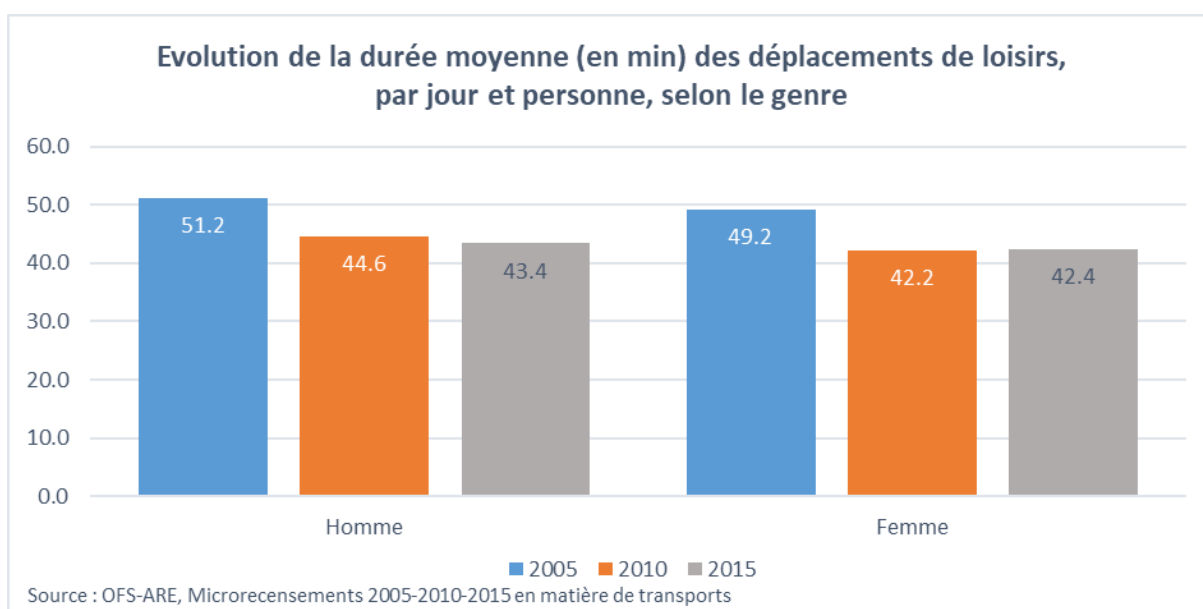


Figure 182 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le genre – 2005-2010-2015

La typologie du lieu de résidence ne joue pas de rôle dans le nombre moyen de déplacements de loisirs par jour et par personne. Que ce soit dans les milieux urbains, intermédiaires ou ruraux, les hommes et les femmes effectuent en moyenne 1.3 déplacements par jour et par personne pour les loisirs.

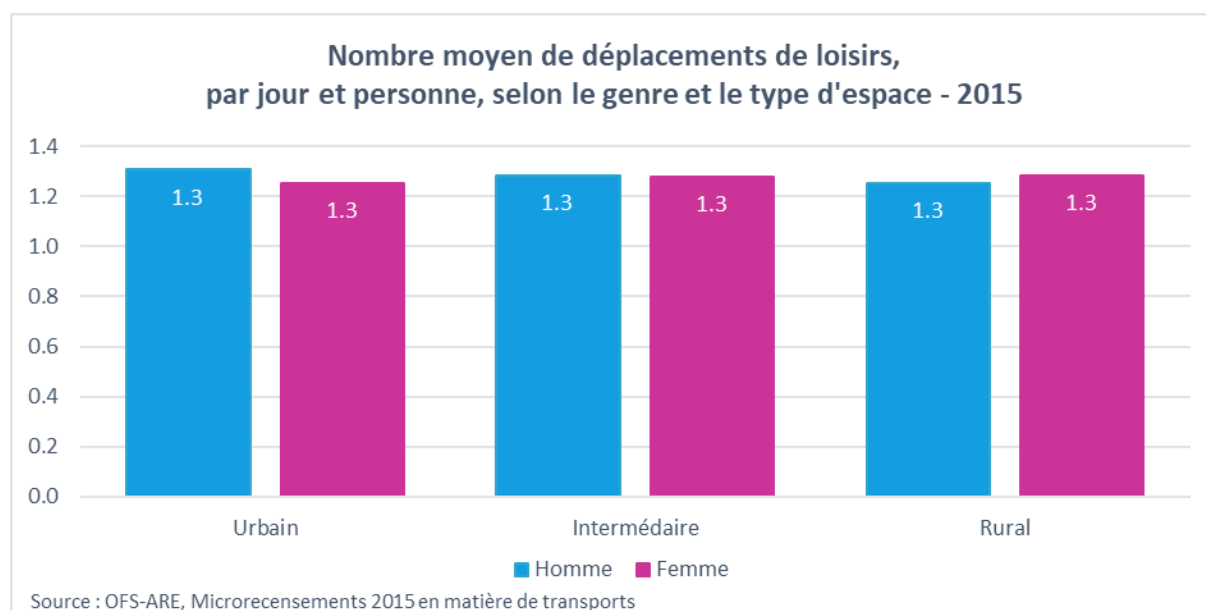


Figure 183 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, selon le genre et le type d'espace – 2015

La distance moyenne, par jour et par personne, effectuée pour ces déplacements est plus importante chez les hommes que chez les femmes que ce soit en milieu urbain, intermédiaire ou rural. La différence est néanmoins moins marquée dans les milieux urbains (+1.1 km par jour et par personne) que dans les milieux intermédiaires et ruraux (+2 km par jour et par personne).

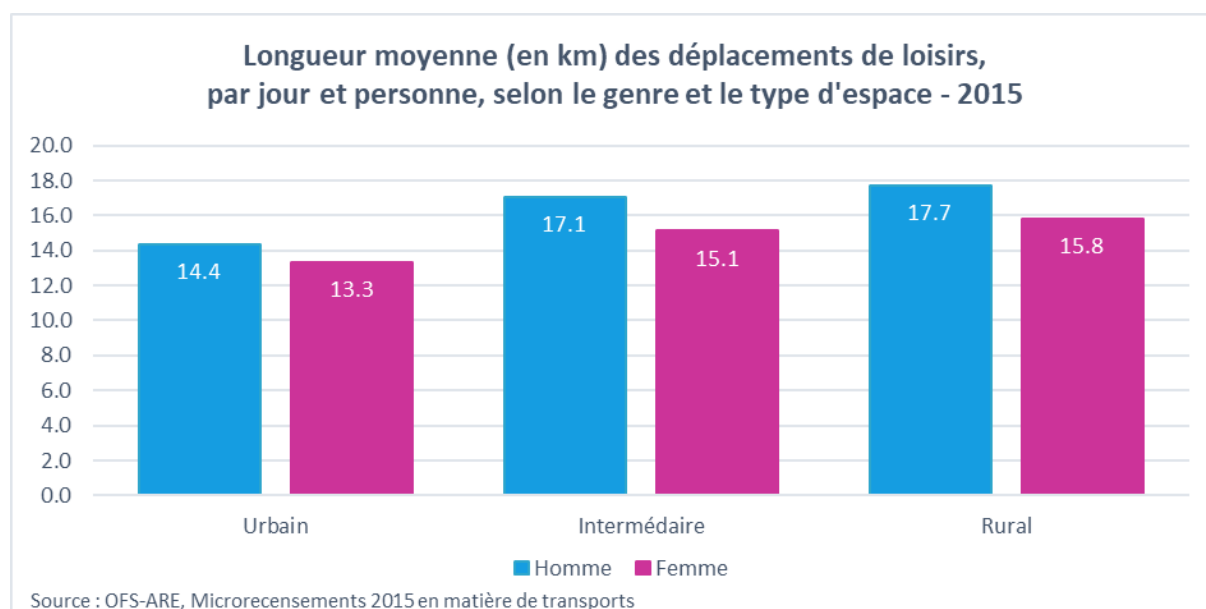


Figure 184 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le genre et le type d'espace - 2015

La durée moyenne consacrée aux déplacements de loisirs, par jour et par personne, est relativement proches entre les hommes et les femmes (entre 40 et 45 minutes par jour et par personne) malgré des

déplacements plus longs en termes de distance chez les hommes. On observe même des durées moyennes plus importantes par jour et par personne chez les femmes en milieu rural.

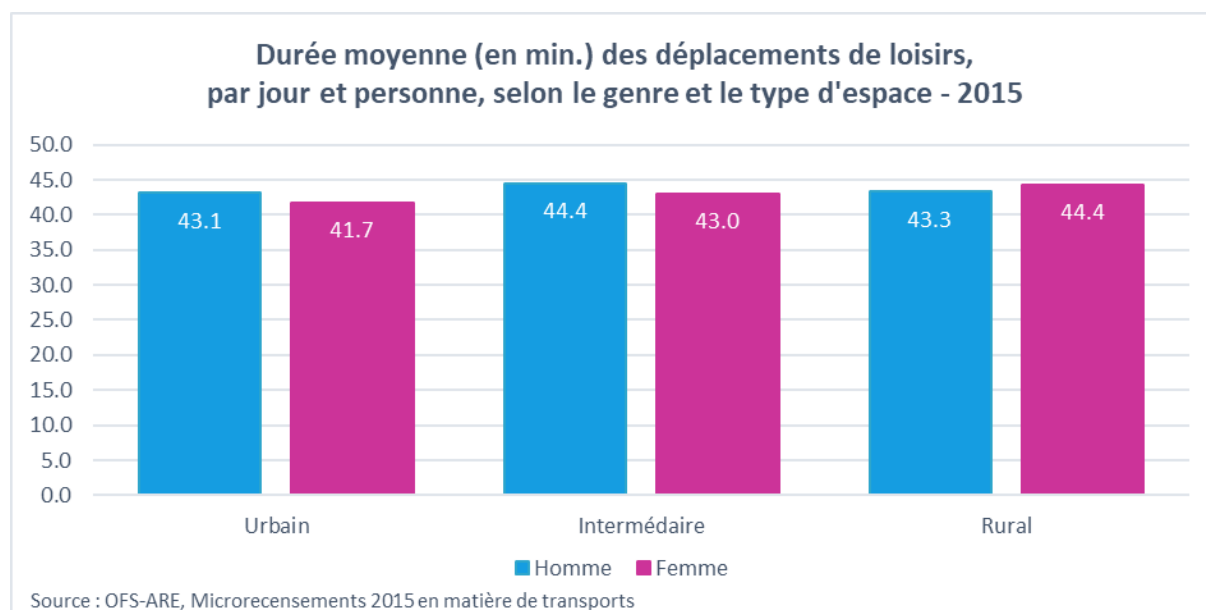


Figure 185 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le genre et le type d'espace - 2015

8.2.4 Déplacements selon le mode de transport

L'analyse des parts modales des déplacements de loisirs montre quelques différences entre hommes et femmes même si le principal mode de déplacement reste le transport individuel motorisé. En effet, ce dernier représente 48.1% des déplacements de loisirs et 69.2% des distances chez les hommes et 43.9% des déplacements et 61.8% des distances chez les femmes.

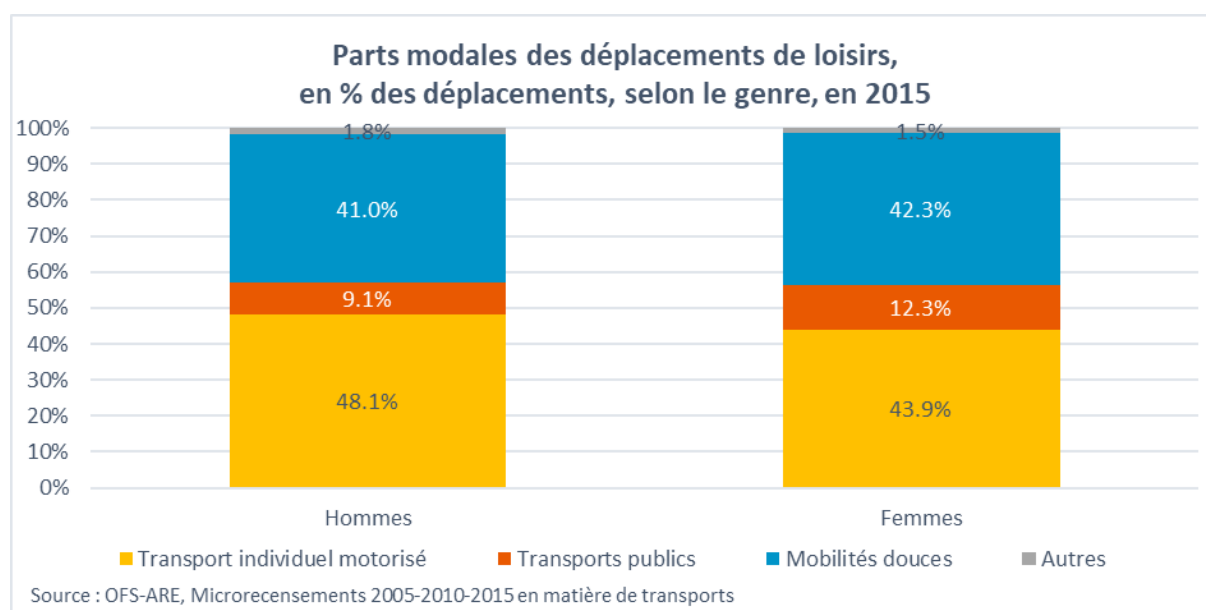


Figure 186 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon le genre - 2015

Les femmes utilisent plus les transports publics que les hommes pour leurs déplacements de loisirs (12.3% des déplacements et 27.3% des distances contre 9.1% des déplacements et 18.7% des distances), ce qui explique les résultats obtenus dans les chapitres précédents.

L'emploi des mobilités douces ne montre pas de différences significatives entre les hommes et les femmes et représente environ 41-42% des déplacements et 8-9% des distances.

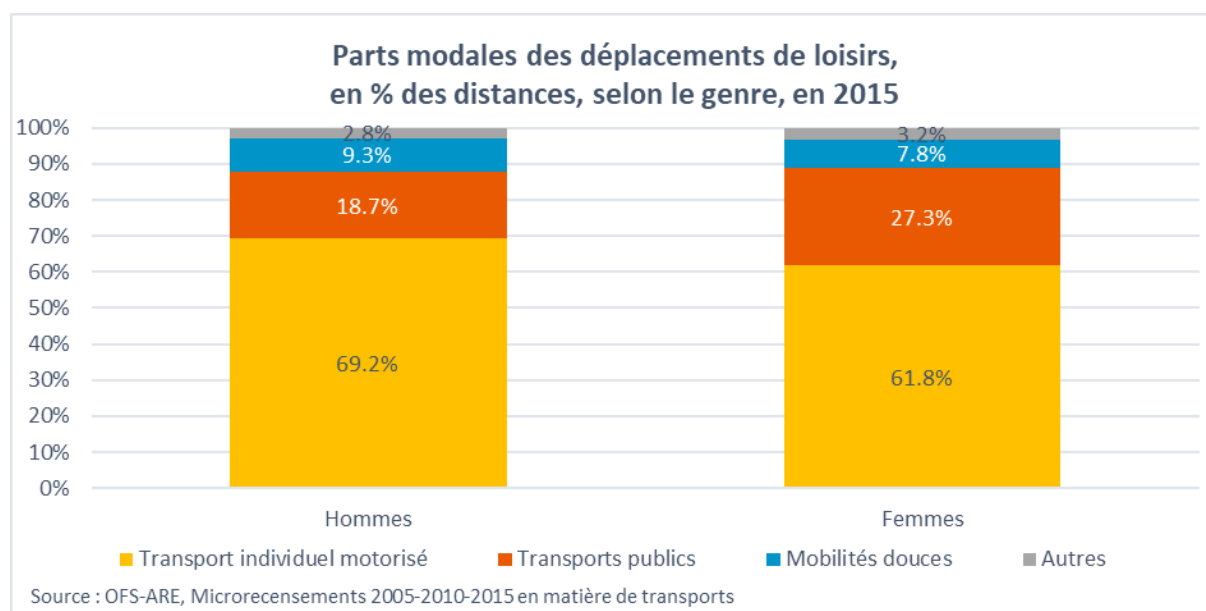


Figure 187 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon le genre – 2015

La différence observée entre hommes et femmes pour les déplacements de loisirs en termes de modes de transport se retrouve dans les autres motifs, où les femmes utilisent systématiquement moins les TIM que les hommes, au profit des TP et mobilités douces. A noter toutefois que l'écart est un peu moins marqué pour les déplacements de loisirs que pour ceux réalisés pour d'autres motifs.

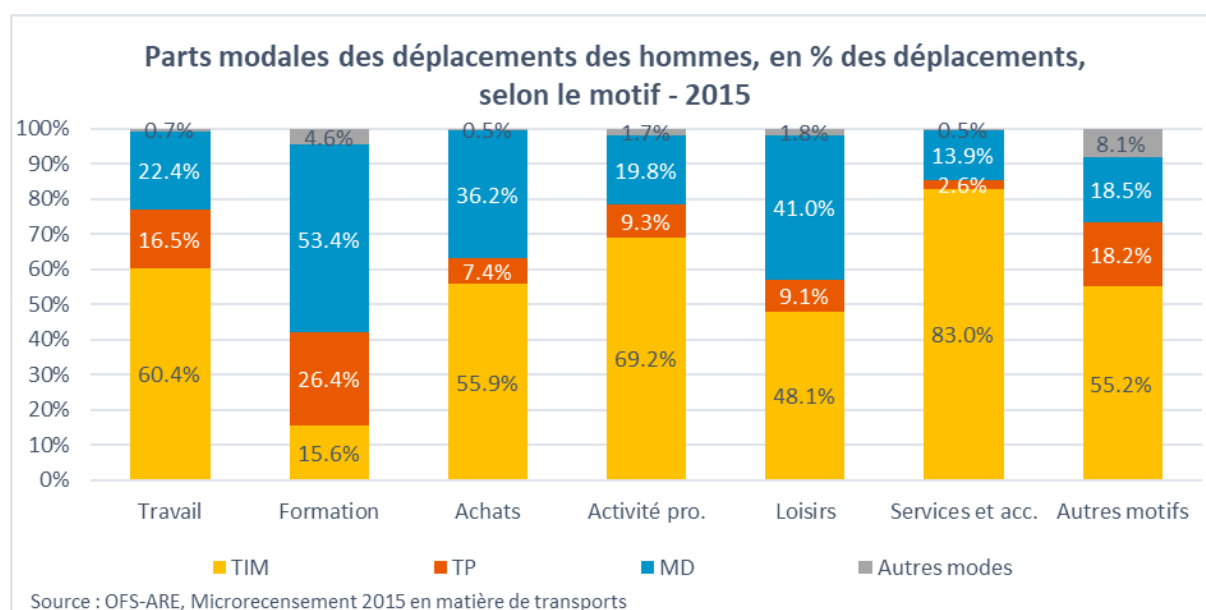


Figure 188 : Parts modales des déplacements des hommes, en % des déplacements, selon le motif - 2015

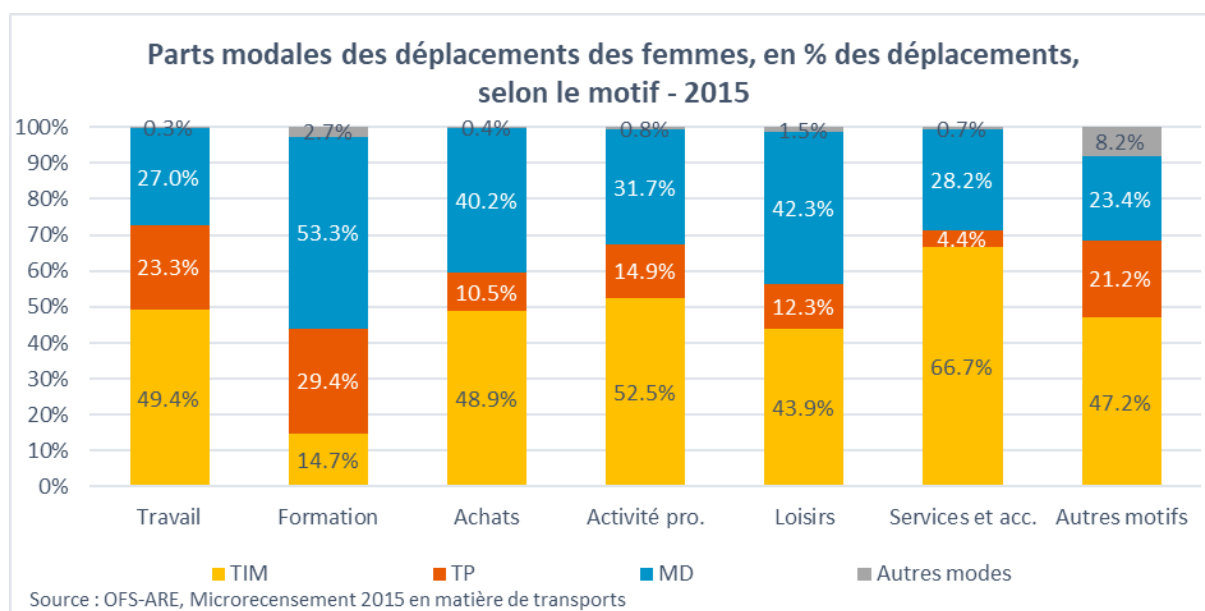


Figure 189 : Parts modales des déplacements des femmes, en % des déplacements, selon le motif - 2015

8.2.5 Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs

L'écart entre les taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs en fonction du genre est assez marqué : les voitures conduites par les hommes sont légèrement plus remplies (1.94 occupants) que celles conduites par les femmes (1.72).

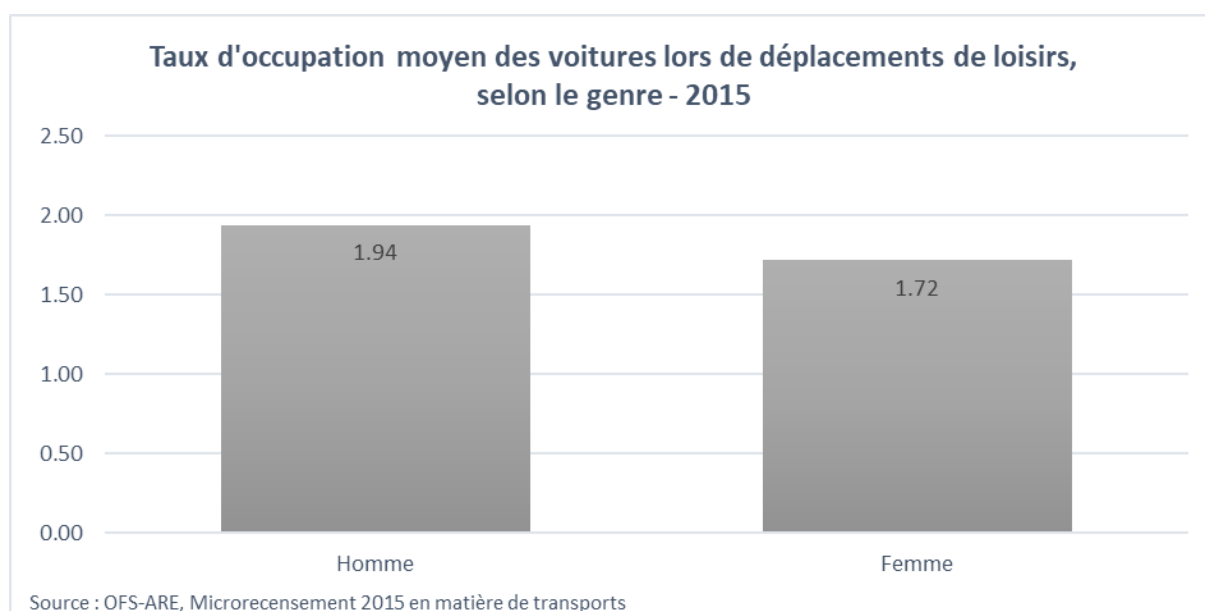


Figure 190 : Taux d'occupation moyen des voitures individuelles lors des déplacements de loisirs, selon le genre - 2015

Cette différence s'explique peut-être par le fait que les femmes ont une certaine réticence à prendre le volant lorsqu'elles sont accompagnées (de nombreuses études indiquent que les femmes ont tendance à sous-évaluer leurs compétences de conductrices, contrairement aux hommes). Elles ont

donc tendance à conduire dans des situations où elles n'ont pas le choix, car seules, ce qui fait baisser leur taux moyen de remplissage des véhicules, en particulier dans le cas des loisirs.

8.3 PROFILS SELON LA CLASSE D'ÂGE

8.3.1 Présentation

Les analyses suivantes distinguent les individus selon l'âge qu'ils déclarent au moment de l'enquête. Cette question est posée directement à la personne interrogée dans le cadre du MRMT. Les classes utilisées pour la présente analyse sont identiques à celles utilisées par l'OFS.

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements de loisirs, par année et classe d'âge :

Classe d'âge	2005	2010	2015
6-17 ans	6'530	11'378	12'013
18-24 ans	3'421	5'693	6'441
25-44 ans	13'583	19'147	17'098
45-64 ans	12'592	24'478	22'244
65-79 ans	7'671	16'895	13'797
80 ans et plus	1'637	3'883	2'593
TOTAL	45434	81474	74186

Tableau 119 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la classe d'âge de la personne ayant effectué le déplacement

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année et classe d'âge :

Classe d'âge	2005	2010	2015
6-17 ans	4'909	8'512	6'902
18-24 ans	2'958	5'725	4'987
25-44 ans	10'465	19'120	16'741
45-64 ans	9'567	18'240	17'242
65-79 ans	4'361	8'071	8'021
80 ans et plus	1'131	3'200	3'197
TOTAL	33'390	62'868	57'090

Tableau 120 : Effectifs non-pondérés (N) des personnes, par année, selon la classe d'âge

8.3.2 Structure des déplacements

L'analyse du nombre moyen de déplacements de loisirs par tranche d'âge montre quelques disparités entre les classes. **En jours de semaine, les 6-17 ans et les plus de 80 ans sont ceux qui effectuent les déplacements de loisirs les plus courts (6.6 km et 6.9 km respectivement), alors que les déplacements les plus longs sont effectués par les 18-24 ans et 65-79 ans (11.5 km et 11.1 km).**

Les week-ends, en règle générale et mise à part la classe d'âge des 6-17 ans, la longueur des déplacements de loisirs a tendance à diminuer avec l'âge.

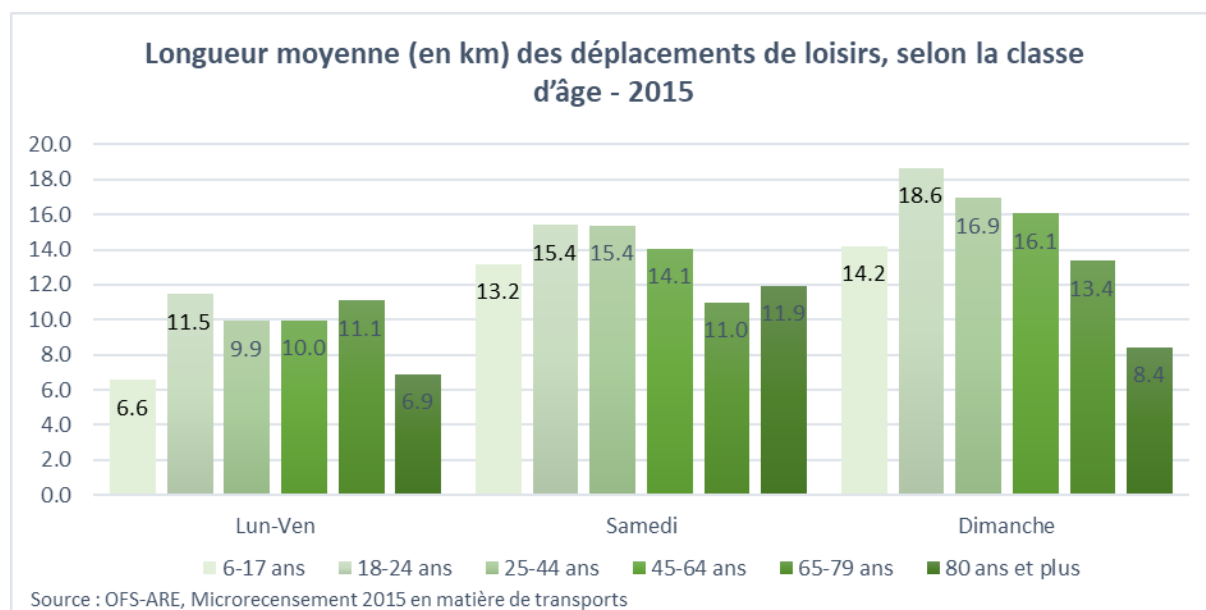


Figure 191 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la classe d'âge - 2015

En revanche, la **durée moyenne des déplacements de loisirs** montre que le temps consacré à ces déplacements augmente avec l'âge, sauf pour la classe des plus de 80 ans qui effectuent des déplacements nettement plus courts que les autres. Cette différence entre les longueurs moyennes et les durées moyennes montre des différences dans les choix du mode de transports entre les différentes classes d'âge.

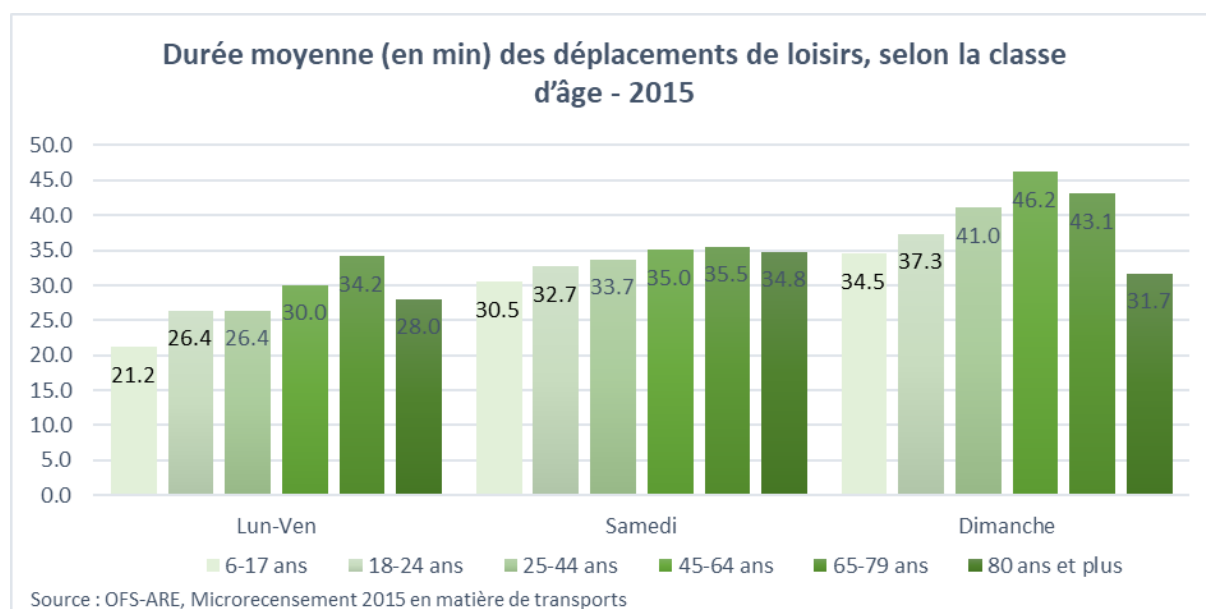


Figure 192 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la classe d'âge - 2015

L'évolution de la longueur moyenne des déplacements de loisirs par classe d'âge ne montre pas de tendance entre les classes. On observe chez les 45-64 ans et les plus de 80 ans une diminution des distances moyennes, une augmentation chez les 65-79 ans et une stagnation chez les 25-44 ans. Chez

les plus jeunes (6-17 ans et 18-24 ans), après une diminution entre 2005 et 2010, on observe une augmentation entre 2010 et 2015.

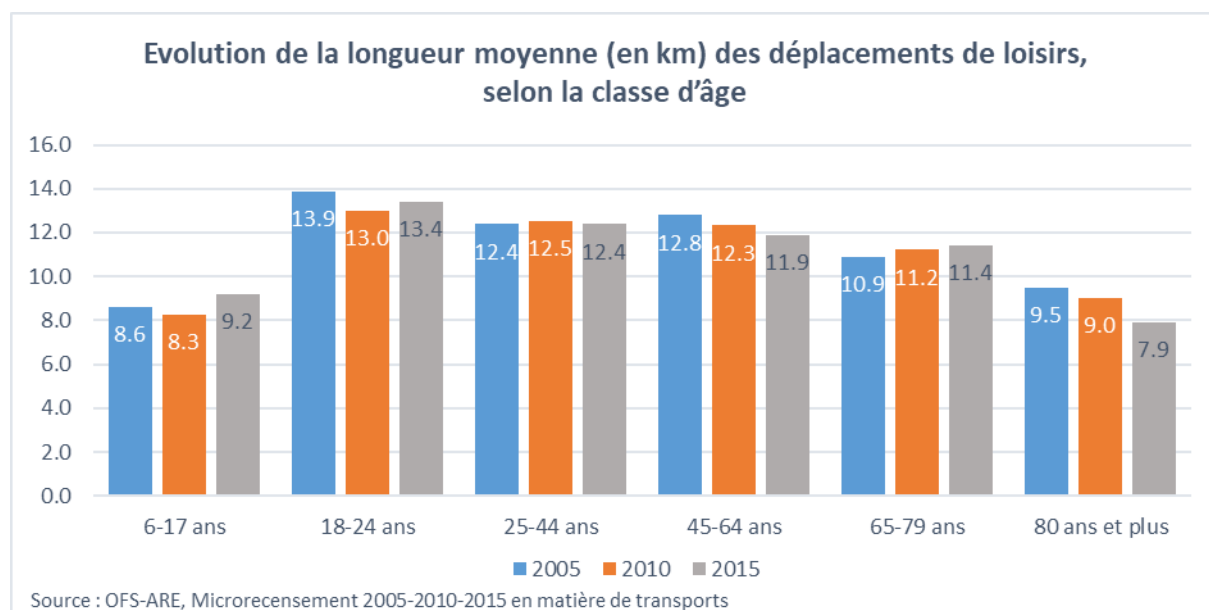


Figure 193 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la classe d'âge – 2005-2010-2015

L'évolution de la durée moyenne des déplacements de loisirs montre une diminution, plus ou moins forte, mais qui concerne l'ensemble des classes. Cette diminution est caractérisée par une forte baisse entre 2005 et 2010, puis par une baisse plus faible, voire par une stagnation entre 2010 et 2015. Seule la classe des 18-24 ans voit sa moyenne augmenter entre 2010 et 2015.

Les diminutions les plus importantes s'observent chez les 6-17 ans et chez les 80 ans et plus.

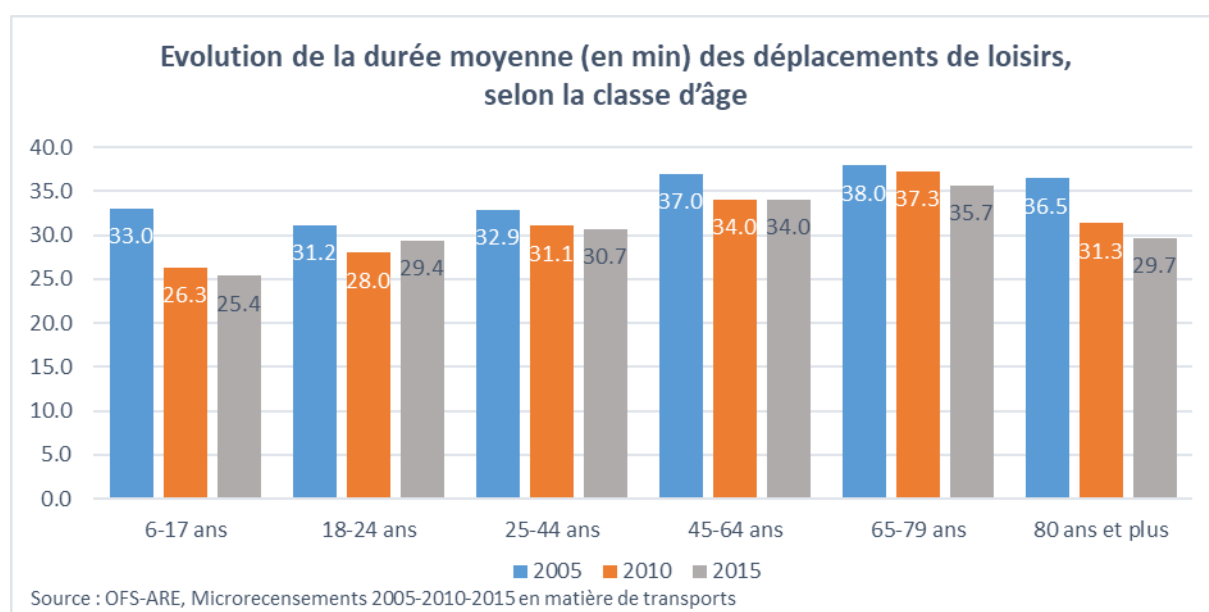


Figure 194 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la classe d'âge - 2005-2010-2015

8.3.3 Déplacements par jour et par personne

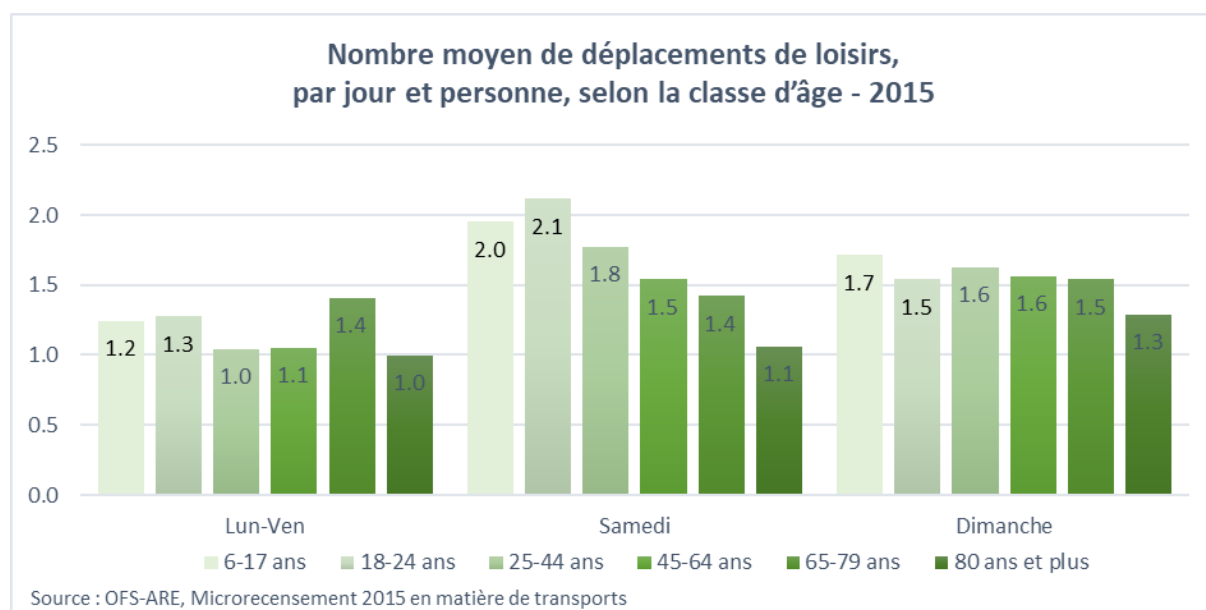


Figure 195 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la classe d'âge – 2015

La répartition des individus en fonction des effectifs de déplacements quotidiens, selon leur classe d'âge, montre que les plus jeunes ont tendance à faire un plus grand nombre de déplacements de loisirs par jour : 60% des 6-17 ans et 18-24 ans font au moins un déplacement de loisirs par jour. Ce taux est plus faible chez les 25-44 ans et les 45-64 ans. Il atteint à nouveau les 60% des individus chez les 65-79 ans (qui ont plus de temps pour des déplacements de loisirs après la fin de leur carrière professionnelle), même si la proportion de personnes qui n'effectuent aucun déplacement dans cette tranche d'âge devient significative (presque 18%).

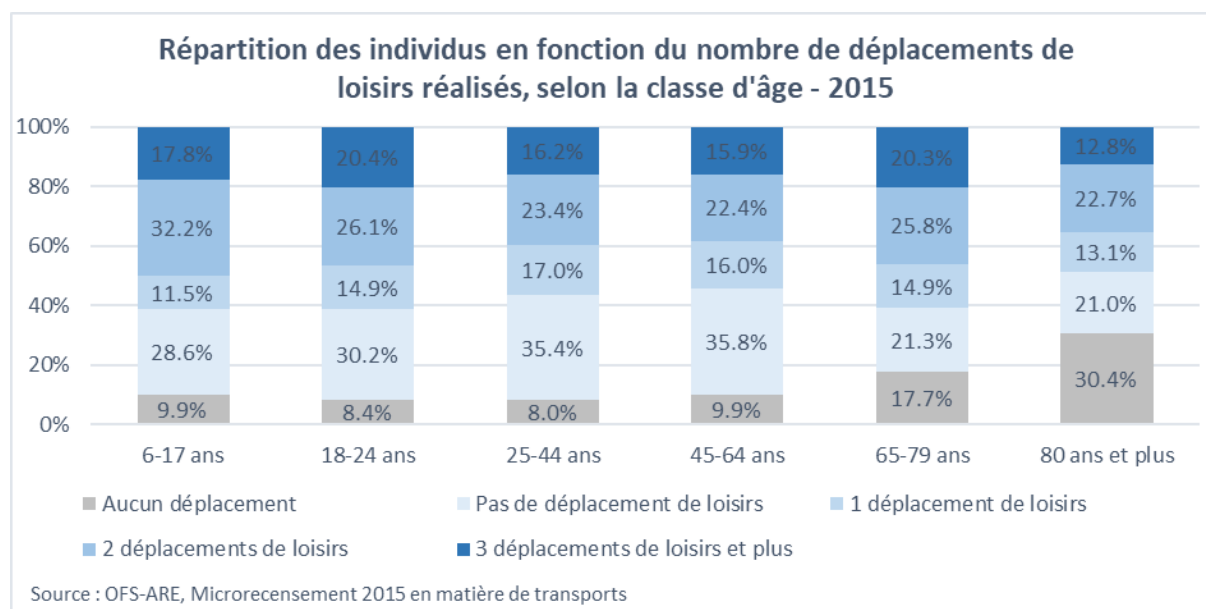


Figure 196 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon la classe d'âge – 2015

L'analyse de la longueur moyenne des déplacements de loisirs, par jour et par personne, montre qu'en semaine les classes des 18-24 ans et 65-79 ans sont celles qui effectuent les plus longues distances pour les déplacements de loisirs et qui y consacrent le plus de temps. Ce résultat s'explique d'une part, parce que ces classes sont généralement plus mobiles que celles des 6-17 ans et des 80 ans et plus, et d'autre part, parce que ces classes disposent en général de plus de temps libre que les 25-44 ans ou les 45-64 ans.

Les samedis et les dimanches, en omettant la classe des 6-17 ans, on observe une tendance à la diminution de la distance moyenne par jour et par personne avec l'âge.

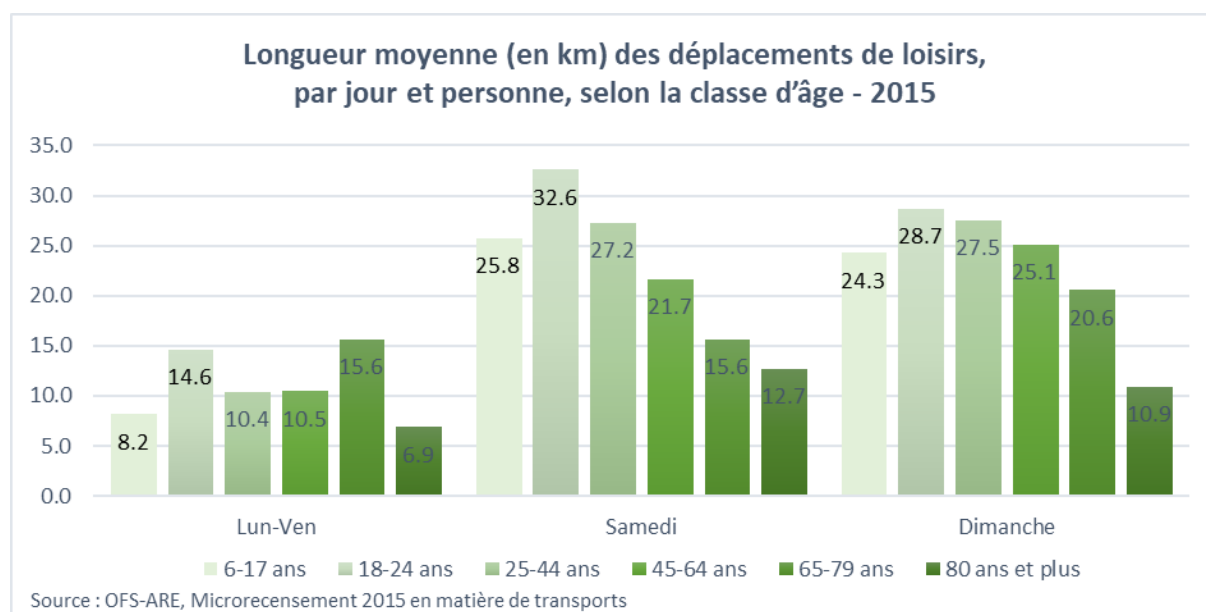


Figure 197 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe d'âge - 2015

Les durées moyennes des déplacements de loisirs, par jour et par personne, les samedis et les dimanches montre deux tendances différentes. **Alors que les distances moyennes ont tendance à diminuer avec l'âge, la durée moyenne a tendance à diminuer avec l'âge les samedis mais à tendance à augmenter avec l'âge les dimanches.** Ces différences entre les samedis et les dimanches montrent-elles des différences dans les pratiques des loisirs entre ces deux jours ?

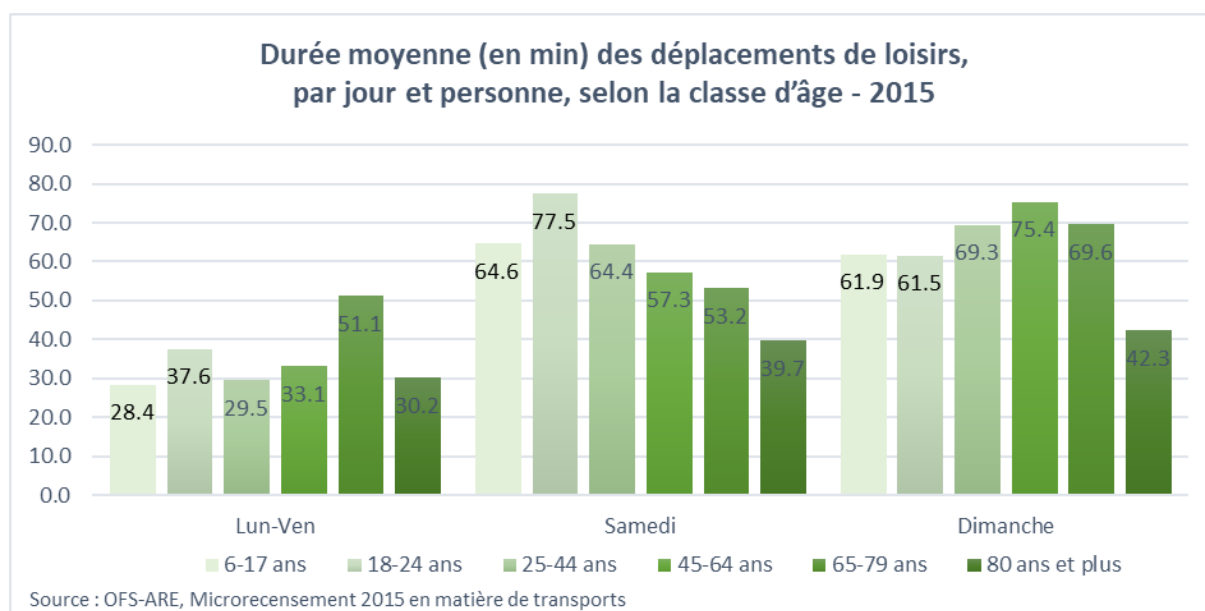


Figure 198 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe d'âge - 2015

En termes de distances parcourues par jour et par personne, la différence qui s'observe pour les déplacements de loisirs entre classes d'âge existe également pour les autres motifs, même si les écarts y sont globalement moins marqués. Un discours similaire est valable pour les durées de déplacements selon les motifs.

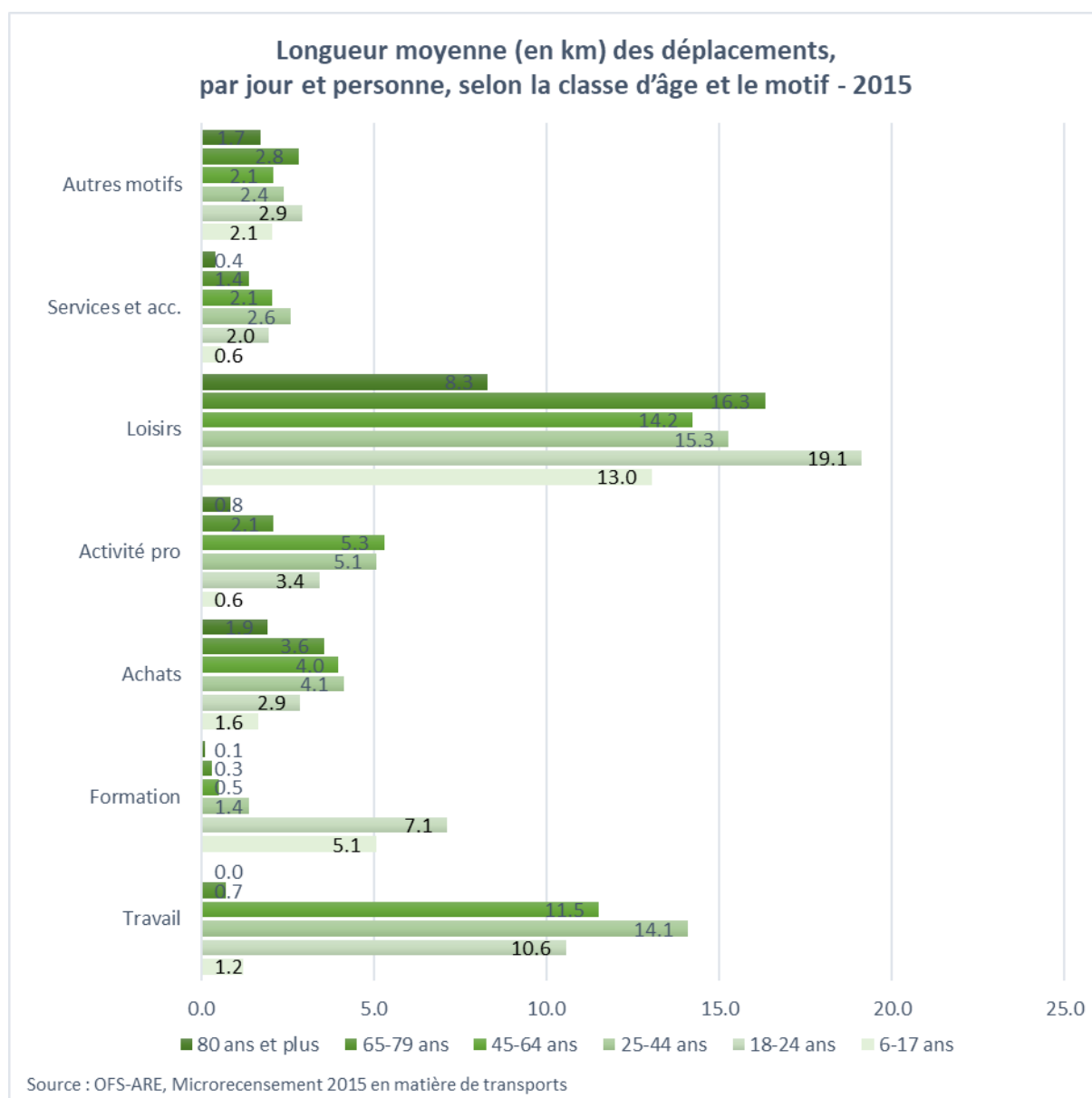


Figure 199 : Longueur moyenne (en km) des déplacements, par jour et personne, selon la classe d'âge et le motif – 2015

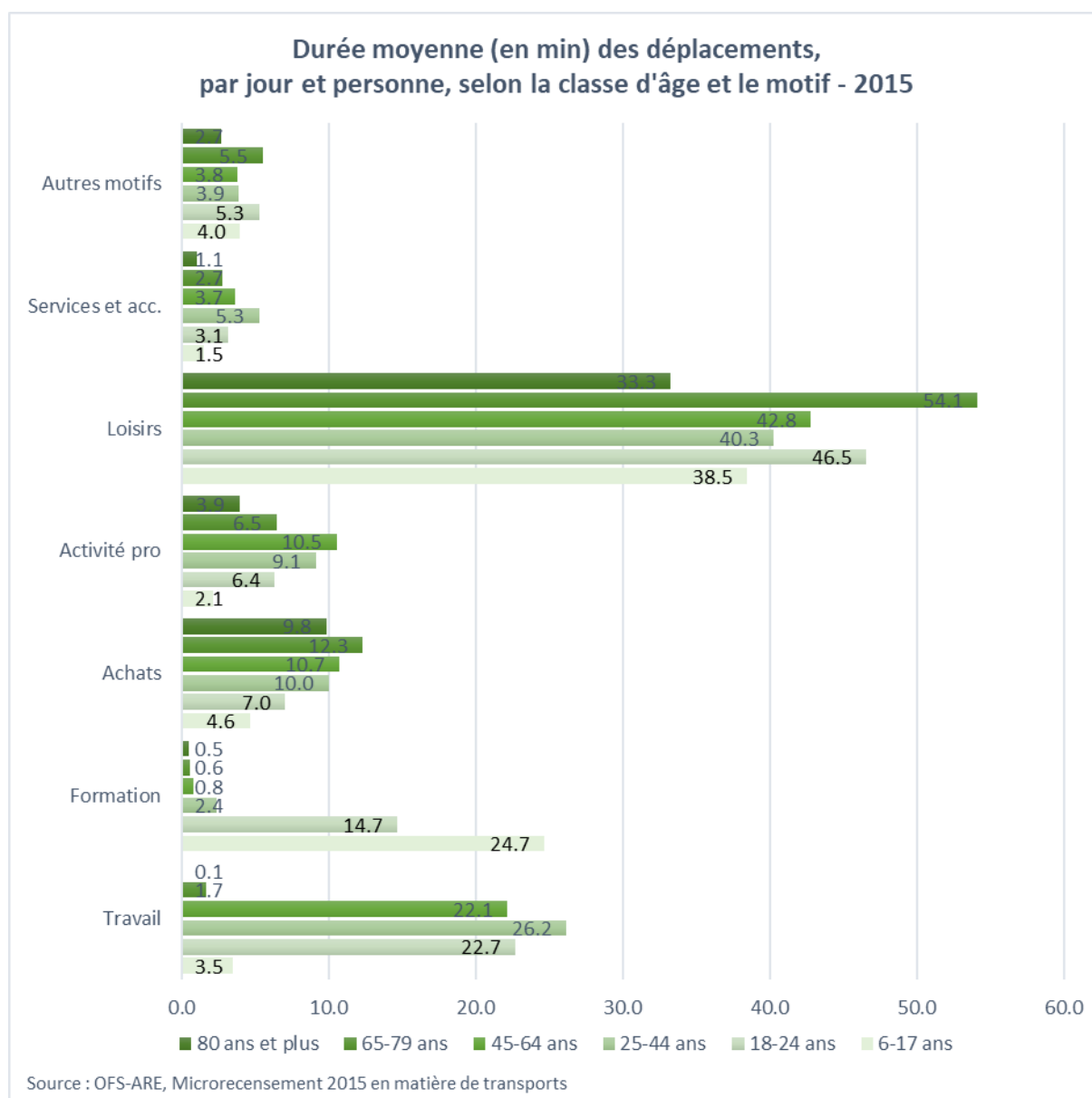


Figure 200 : Durée moyenne (en min) des déplacements, par jour et personne, selon la classe d'âge et le motif - 2015

L'évolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe d'âge montre peu de variations entre 2005 et 2015 et on n'observe pas de forte tendance générale. Les 6-17 ans, les 18-24 et les 65-79 ans sont ceux qui effectuent le plus de déplacements de loisirs par jour et par personne (environ 1.4), alors que les 80 ans et plus sont ceux qui en font le moins.

Le nombre de déplacements de loisirs par jour et par personne a très légèrement augmenté pour les classes les plus âgées et légèrement diminué chez les plus jeunes.

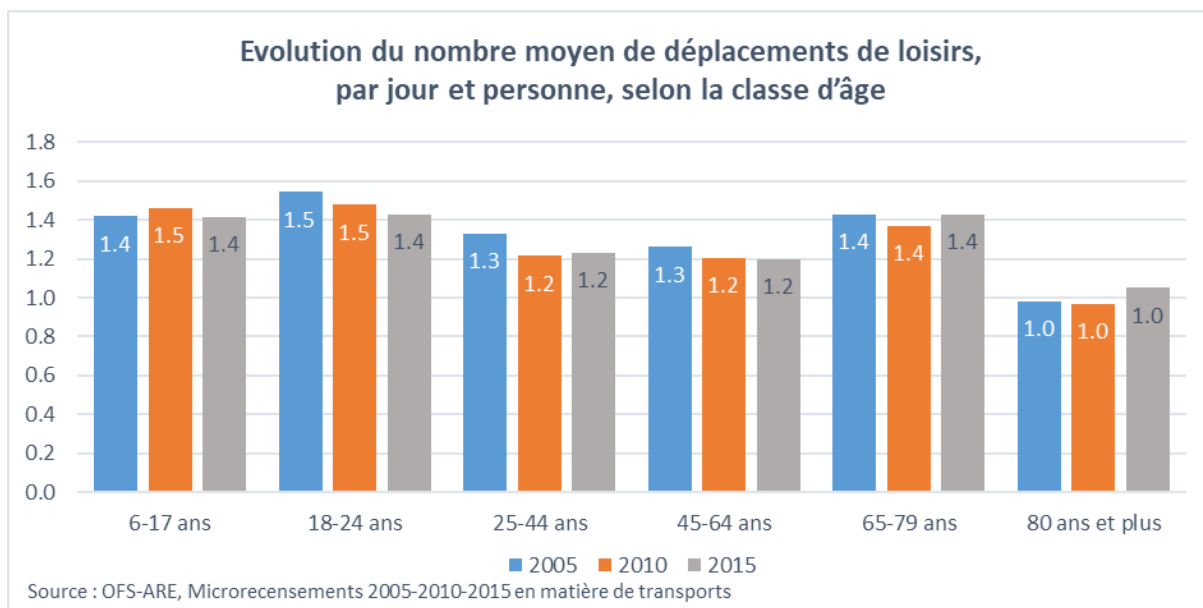


Figure 201: Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe d'âge - 2005-2010-2015

L'évolution de la longueur moyenne des déplacements de loisirs, par jour et personne, montre une augmentation chez les 6-17 ans et les 65-79 ans. Cette augmentation s'observe principalement entre 2010 et 2015. Les autres classes voient la longueur moyenne par jour et par personne diminuer.

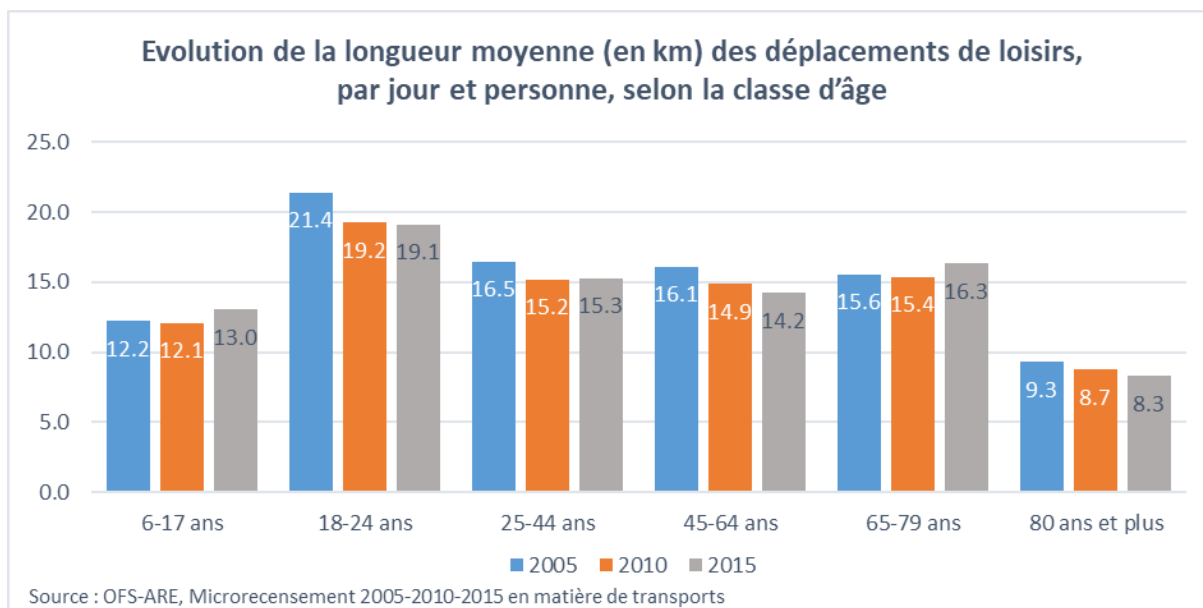


Figure 202 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe d'âge - 2005-2010-2015

La durée moyenne des déplacements par jour et par personne a diminué dans toutes les classes d'âge et elle s'observe principalement entre 2005 et 2010.

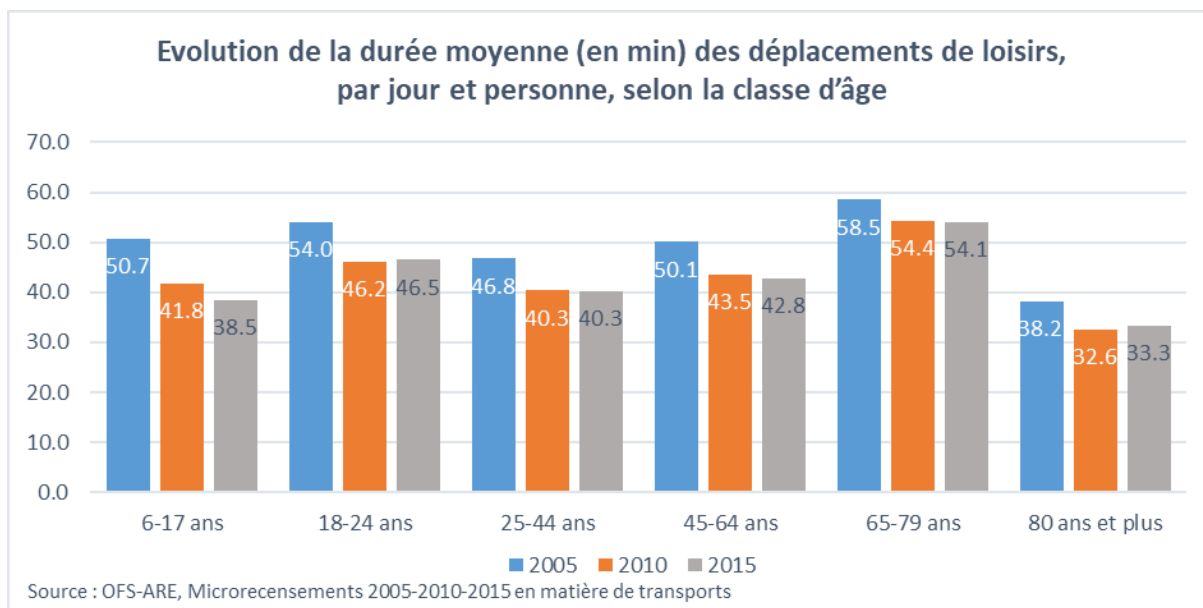


Figure 203 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe d'âge - 2005-2010-2015

8.3.4 Déplacements selon l'heure de la journée

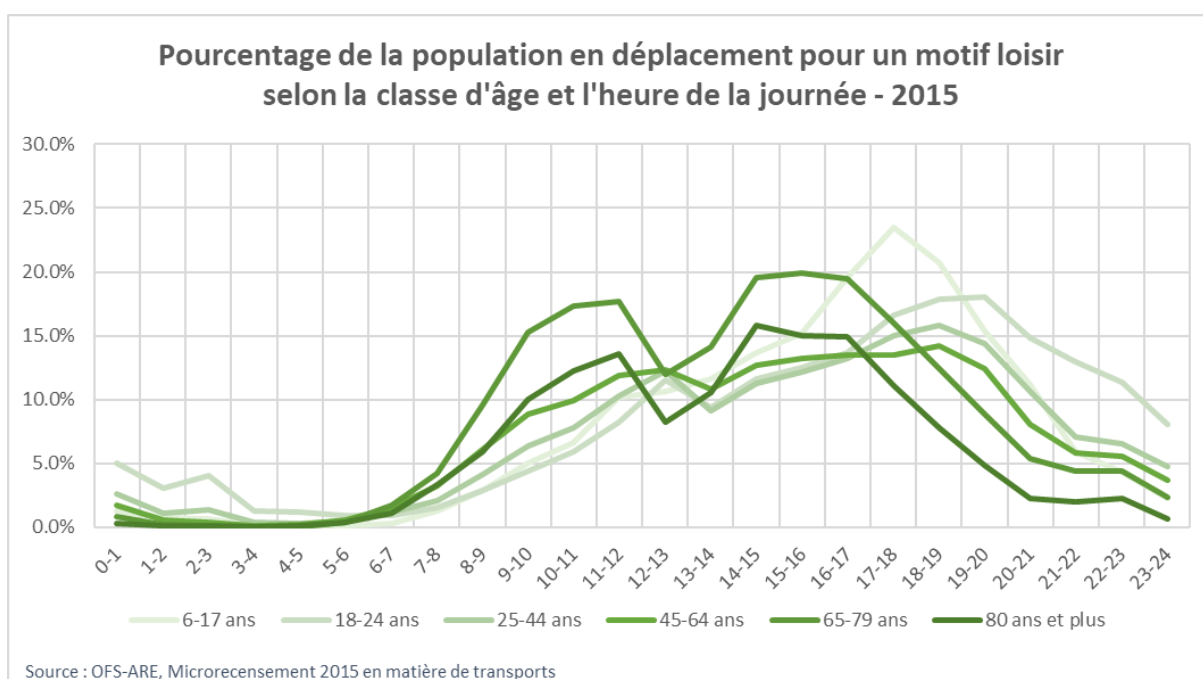


Figure 204 : Pourcentage de la population en déplacement pour un motif loisirs, selon la classe d'âge et l'heure de la journée - 2015

L'analyse des populations en déplacement pour les loisirs selon les heures de la journée montre des différences assez marquées entre individus en fonction de leur classe d'âge d'appartenance.

Les personnes plus âgées ayant quitté la vie active (65-79 ans et 80 ans et plus) ont ainsi des profils assez spécifiques et similaires : les personnes en déplacement dans ces classes se concentrent surtout

le matin (9h-12h) et l'après-midi (15h-17h), avec une réduction de la part de population en déplacement à midi. Les classes d'âge intermédiaires (25-44 ans et 45-64 ans) sont en déplacement pour les loisirs de manière assez bien répartie sur toute la journée, à partir de 11h jusqu'à 19h. Les plus jeunes sont également caractérisés par des profils spécifiques : leurs déplacements pour les loisirs se concentrent spécifiquement en fin de journée (17-18h pour les 6-17 ans, en correspondance avec la fin des journées d'école ; 18h-20h pour les 18-24 ans, avec une population en mouvement qui reste significative également en début de soirée et de nuit).

8.3.5 Déplacements selon le mode de transport

Les parts modales, en % des déplacements, montrent que la part des transports individuels motorisés augmente avec l'âge jusqu'à la classe des 45-64 ans, où elle atteint 49.7% des déplacements de loisirs, puis diminue auprès des classes d'âge plus avancées.

Les mobilités douces augmentent avec l'âge passant de 32.8% des déplacements de loisirs chez les 18-24 ans à plus de 49% chez les 80 ans et plus. Fait exception à la règle, les 6-17 ans où elles restent importantes (45.5%) pour des raisons évidentes (possession de permis).

Les transports publics sont très utilisés, pour les déplacements de loisirs notamment, des 18-24 ans (18.7% des déplacements) et dans une moindre mesure chez les 6-17 ans et les 80 ans et plus.

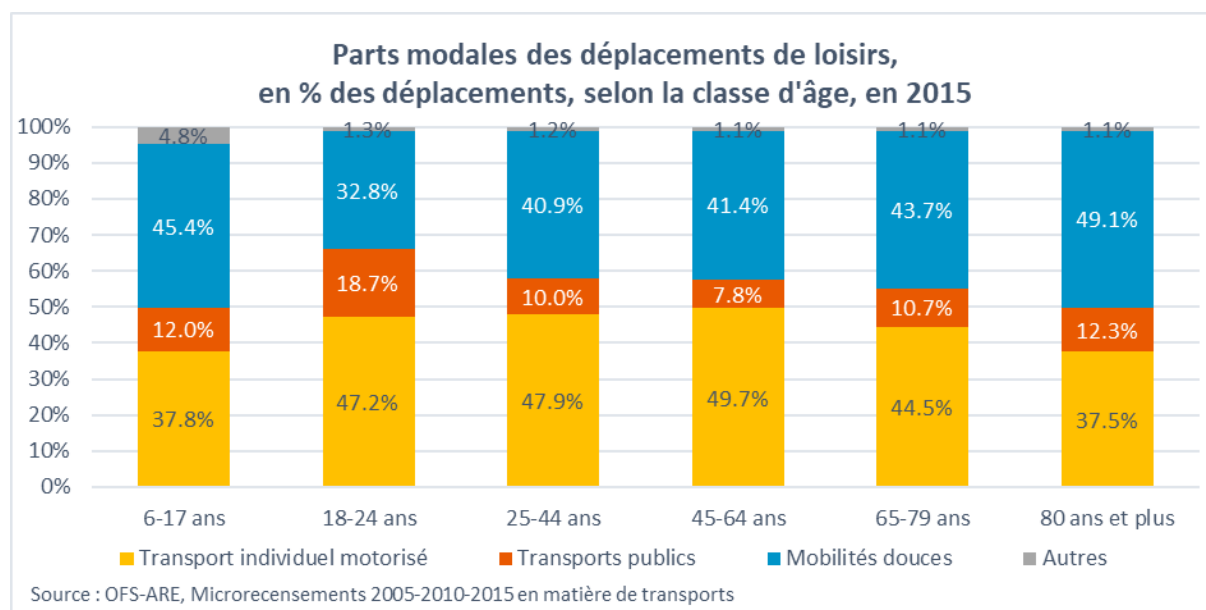


Figure 205 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la classe d'âge - 2015

En pourcentage des distances, le transport individuel motorisé représente la plus grande part des kilomètres effectués, toutes classes confondues. Il peut en effet représenter jusqu'à 70% des distances totales (25-44 ans et 45-64 ans). Suivent les transports publics qui comptabilisent jusqu'à 39% de la distance totale (80 ans et plus) et les mobilités douces qui représentent entre 5% (18-24 ans) et 10% (45-64 ans) des distances.

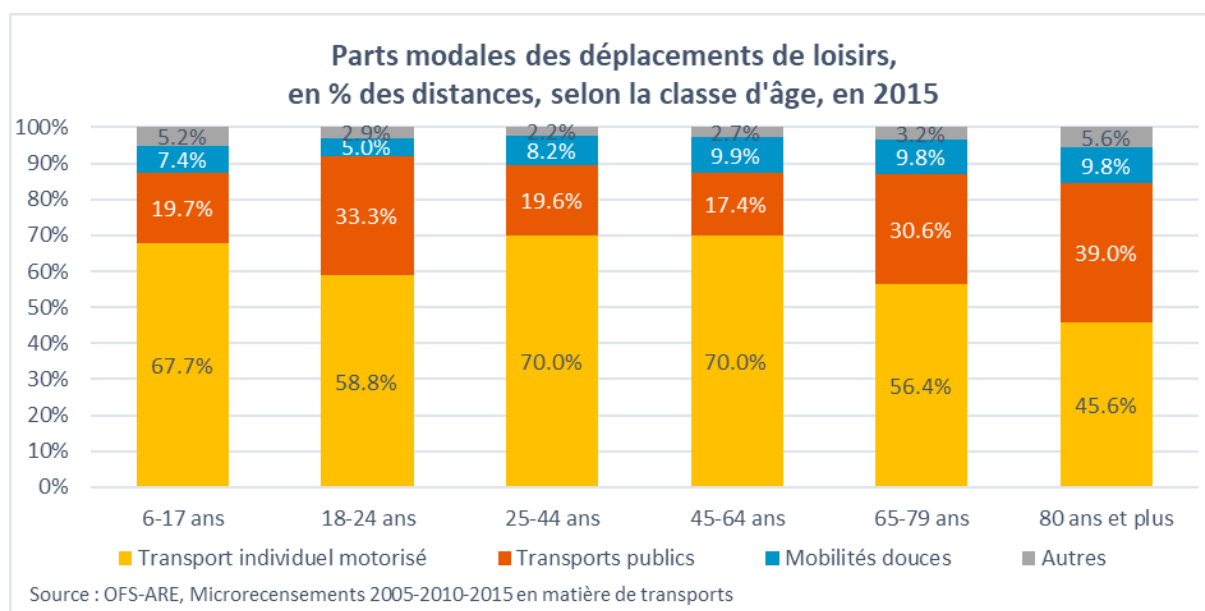


Figure 206 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon la classe d'âge – 2015

Il est intéressant de souligner que l'augmentation de l'usage des TIM pour les déplacements de loisirs avec l'avancement dans l'âge, jusqu'à la fin de la vie active, s'observe également pour les autres motifs de déplacements. Cette croissance de la part modale des TIM avec l'âge est toutefois moins marquée pour les loisirs que pour d'autres motifs (travail, achats), notamment par le fait que les loisirs restent l'un des motifs, dans toutes les classes d'âge, pour lesquels les déplacements sont le plus fréquemment effectués en mobilités douces.

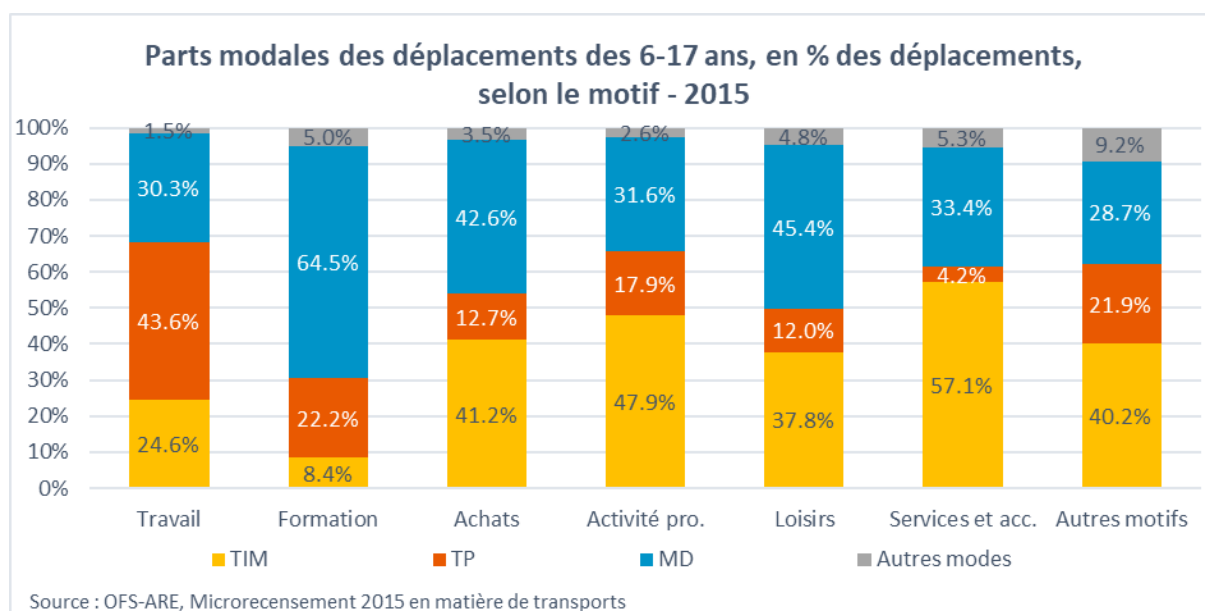


Figure 207 : Parts modales des déplacements des 6-17 ans, en % des déplacements, selon le motif - 2015

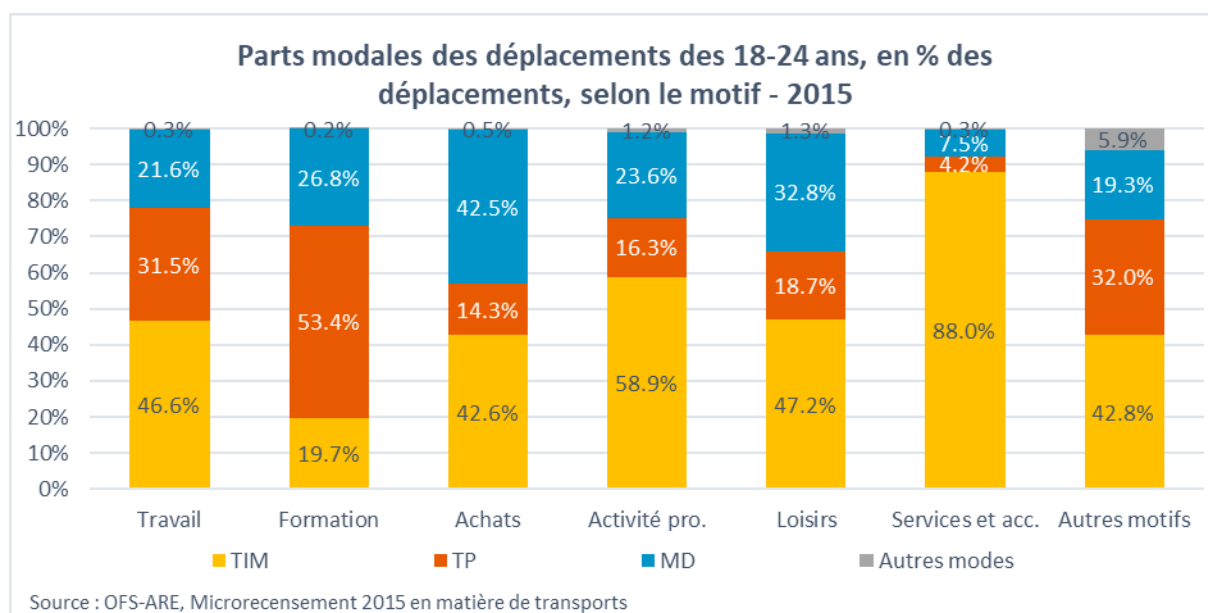


Figure 208 : Parts modales des déplacements des 18-24 ans, en % des déplacements, selon le motif – 2015

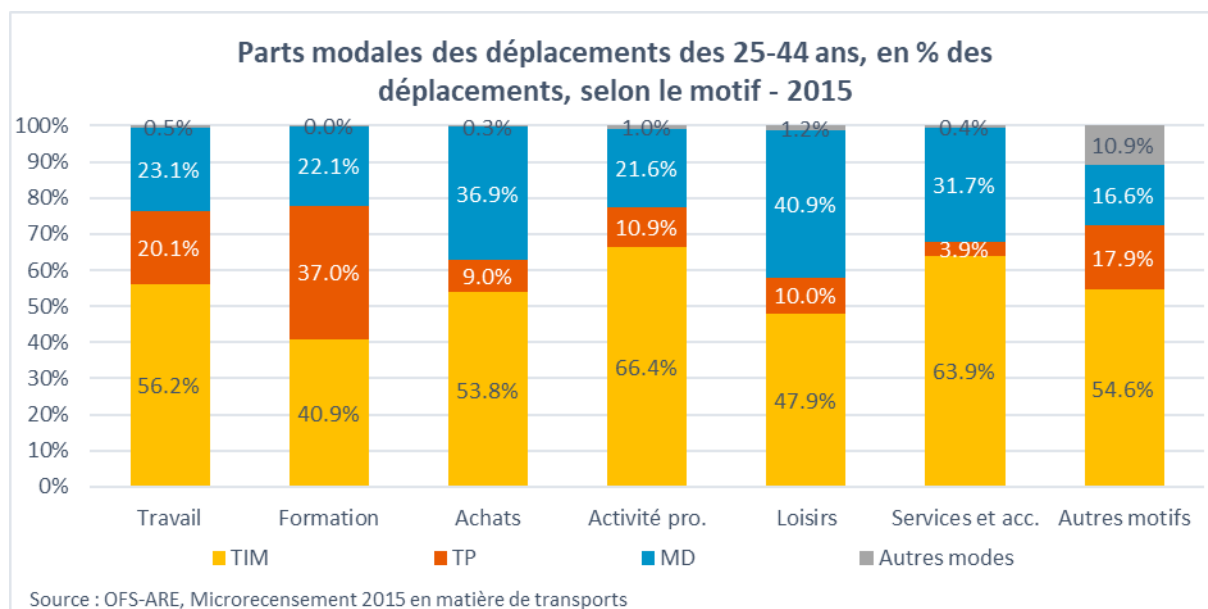


Figure 209 : Parts modales des déplacements des 25-44 ans, en % des déplacements, selon le motif – 2015

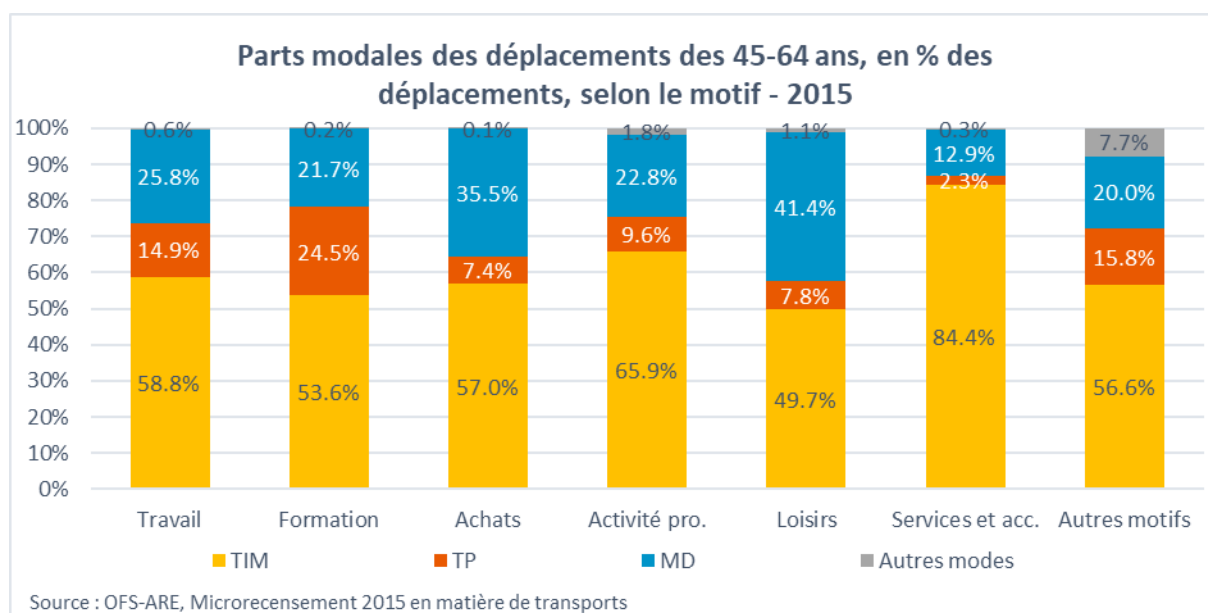


Figure 210 : Parts modales des déplacements des 45-64 ans, en % des déplacements, selon le motif – 2015

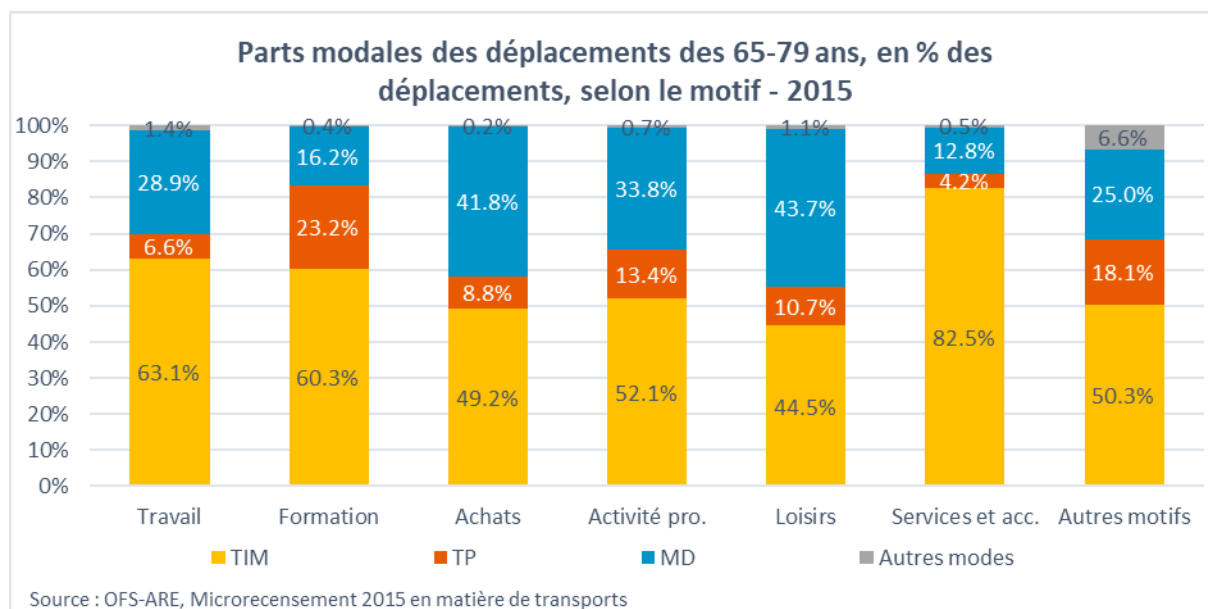


Figure 211 : Parts modales des déplacements des 65-79 ans, en % des déplacements, selon le motif – 2015

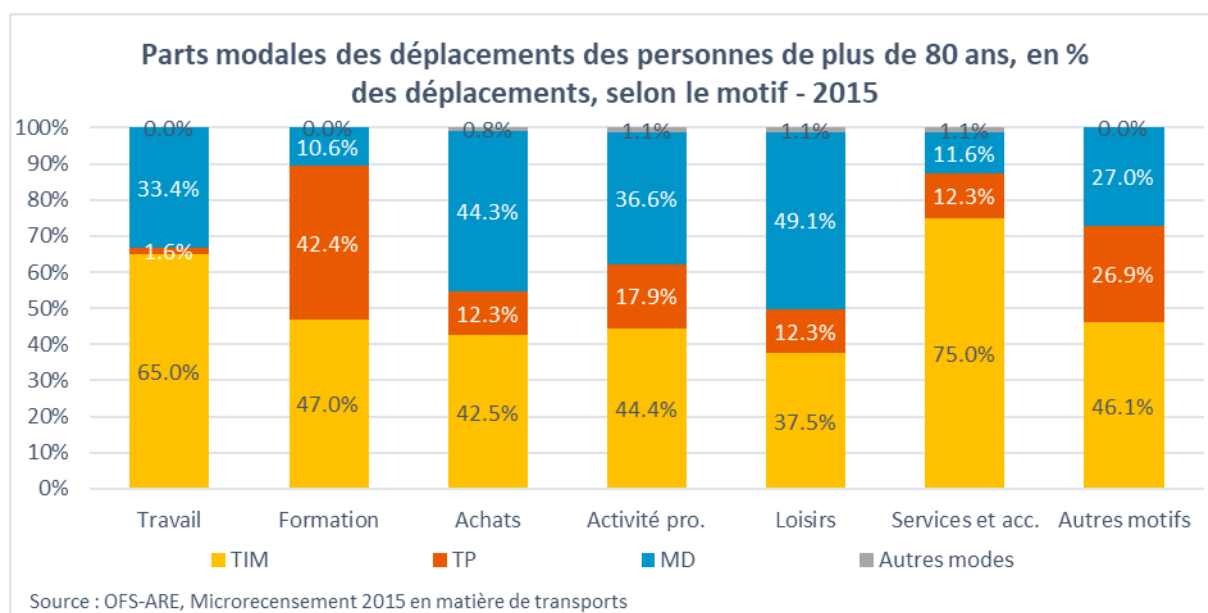


Figure 212 : Parts modales des déplacements des plus de 80 ans, en % des déplacements, selon le motif – 2015

8.3.6 Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs

Les taux de remplissage des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs, selon les classes d'âge, montrent quelques différences. Les 18-24 ans, les 45-64 ans et 65-79 ans sont caractérisés par des taux très proches (autour de 1.7 personnes par voiture), alors que les 80 ans et plus connaissent des taux légèrement plus faibles (environ 1.6 personnes par voiture).

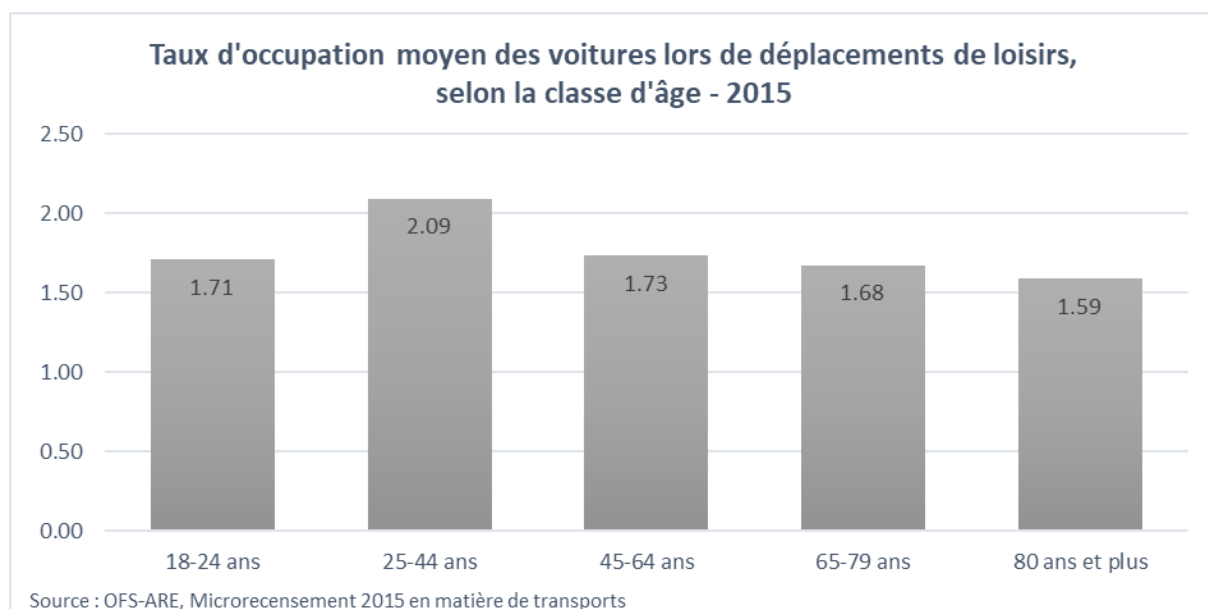


Figure 213 : Taux d'occupation moyen des voitures individuelles lors des déplacements de loisirs, selon la classe d'âge - 2015

En revanche, les 25-44 ans ont des taux beaucoup plus élevés que les autres (environ 2.1 personnes par voiture en moyenne), ce qui s'explique par le fait que cette classe d'âge connaît une concentration spécifique de personnes avec enfants en bas âge (cf. chapitre 8.5.6).

8.4 PROFILS SELON LE STATUT PROFESSIONNEL

8.4.1 Présentation

Ces analyses distinguent les individus selon **le statut professionnel** qu'ils déclarent au moment de l'enquête. Cette question est posée directement à la personne interrogée dans le cadre du MRMT. Les classes utilisées pour la présente analyse sont identiques à celles utilisées par l'OFS.

- La classe de *personnes actives occupées* regroupe toutes les personnes d'au moins 15 ans révolus qui ont travaillé au moins une heure contre rémunération, ont un travail salarié ou indépendant malgré une absence temporaire du travail, ou ont travaillé dans une entreprise familiale contre rémunération ou non.
- La classe des *personnes sans emploi* regroupe toutes les personnes d'au moins 15 ans révolus qui n'ont pas travaillé au moins une heure contre rémunération, et sont au moment de l'enquête en recherche active d'un emploi.
- La classe des *personnes non actives* regroupe toutes les personnes qui ne travaillent pas et ne sont pas à la recherche d'un emploi. Elle englobe notamment les personnes qui ont arrêté de travailler à la fin de leur carrière professionnelle ou qui sont en cours de formation.

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements de loisirs, par année et classe de statut professionnel :

Statut professionnel	2005	2010	2015
Personne active occupée	20'862	41'917	39'061
Personne sans emploi	1'615	1'640	1'895
Personne non active	18'182	29'627	24'262
TOTAL	40'659	73'184	65'218

Tableau 121 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon le statut professionnel de la personne ayant effectué le déplacement

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année et classe de statut professionnel :

Statut professionnel	2005	2010	2015
Personne active occupée	16'781	37'164	33'933
Personne sans emploi	1'018	1'275	1'423
Personne non active	11'943	18'191	16'586
TOTAL	29'742	56'630	51'941

Tableau 122 : Effectifs non-pondérés (N) des personnes, par année, selon le statut professionnel de la personne

8.4.2 Structure des déplacements

Les personnes non actives sont celles qui font les déplacements de loisirs les plus courts en jours de semaine (9.7 km) comme le week-end (10.9 km le samedi et 13 km le dimanche). L'écart avec les autres classes étant toutefois moins important les jours de semaine.

Les personnes actives occupées font en moyenne 10.2 km par déplacement de loisir en semaine, 15.3 km le samedi et 16.9 km le dimanche.

Les personnes sans emploi sont celles qui effectuent les déplacements de loisirs les plus longs en semaine (10.8 km) et le dimanche (18.7 km). Les déplacements de loisir du samedi sont également importants avec 14.7 km en moyenne.

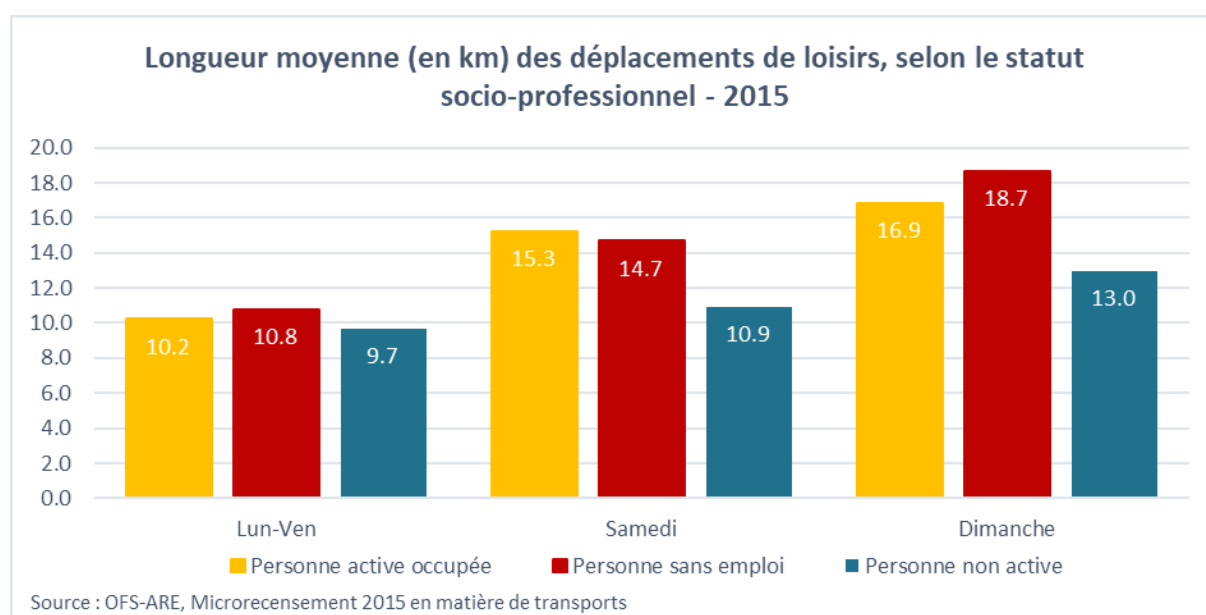


Figure 214 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le statut socio-professionnel - 2015

Sans surprise, les personnes actives occupées sont celles qui consacrent le moins de temps aux déplacements de loisirs en semaine (27.1 min). Par contre, ils se rattrapent le dimanche avec la moyenne la plus élevée (42.7 min).

Les personnes sans emploi consacrent en moyenne entre 29.2 et 38.7 minutes par déplacement selon les jours. Les personnes non actives sont quant à elles celles qui consacrent le plus de temps par déplacements de loisirs en semaine mais en consacrent moins que les autres le samedi.

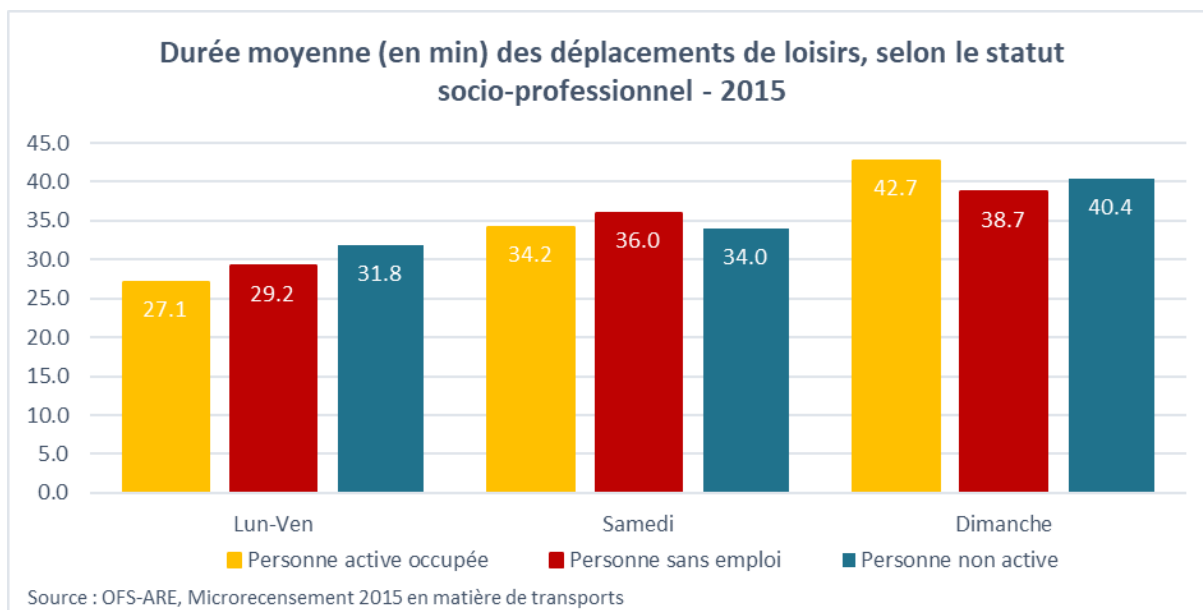


Figure 215 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le statut socio-professionnel - 2015

L'évolution de la longueur moyenne des déplacements de loisirs montre une légère baisse entre 2005 et 2015 pour les personnes actives occupées et les personnes non actives. Pour les personnes sans emploi, suite à une diminution entre 2005 et 2010 de la longueur moyenne des déplacements de loisirs, on remarque une augmentation conséquente entre 2010 et 2015 qui passe de 9.2 km par déplacement à 12.5 km. Les personnes non actives sont celles, qui en moyenne, effectuent les déplacements de loisirs les plus courts (10.4 km par déplacement contre 12.6 km et 12.5 km pour les autres groupes en 2015).

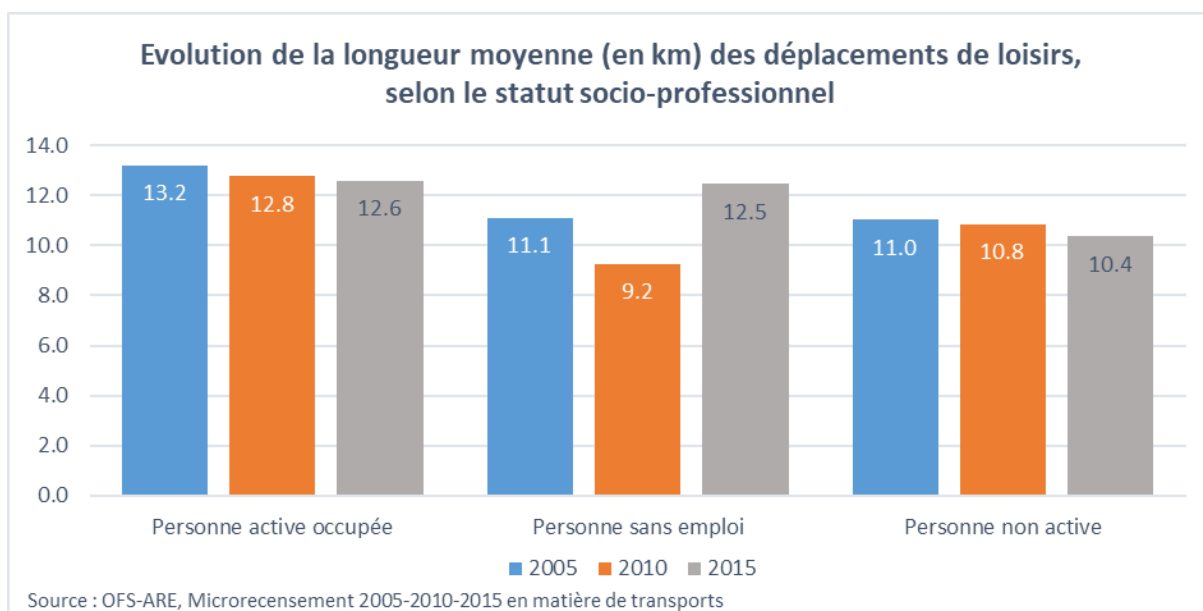


Figure 216 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le statut socio-professionnel – 2005-2010-2015

L'évolution de la durée moyenne des déplacements de loisirs montre une diminution entre 2005 et 2015 pour l'ensemble des catégories socio-professionnelles. La diminution est surtout observable

entre 2005 et 2010. Entre 2010 et 2015, la durée moyenne diminue très légèrement pour les personnes non actives mais augmente pour les personnes actives occupées et les personnes sans emploi.

Si en moyenne, les personnes non actives sont celles qui effectuent les déplacements les moins longs, ce sont également elles qui y consacrent le plus de temps (33.4 minutes en 2015).

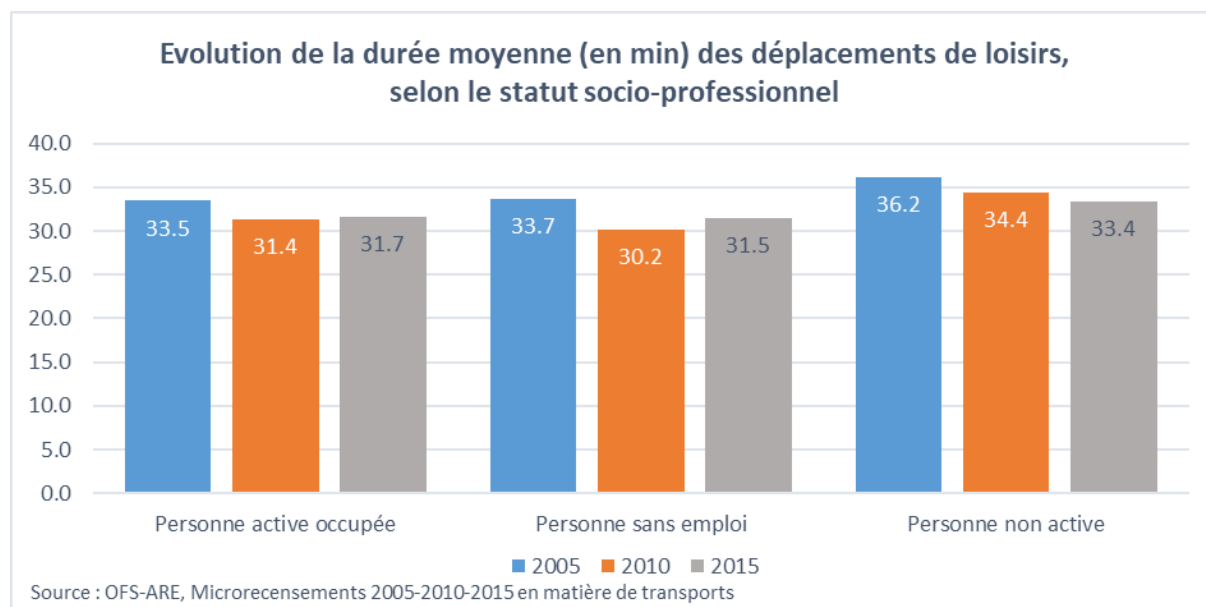


Figure 217 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le statut socio-professionnel – 2005-2010-2015

8.4.3 Déplacements par jour et par personne

Le nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, montre de grandes différences entre les catégories socio-professionnelles. Les personnes actives occupées font en moyenne un déplacement de loisir par jour et par personne les jours de semaine. Cette valeur est la plus basse en comparaison avec les autres catégories et elle s'explique par le fait que ces personnes disposent de moins de temps libre en semaine. Par contre, le week-end, les personnes actives occupées génèrent plus de déplacements en moyenne par jour et par personne (1.7 le samedi et 1.6 le dimanche).

Les personnes non actives sont celles qui effectuent le moins de déplacements de loisirs par jour et par personne le week-end (1.4 le samedi et le dimanche) et génèrent 1.3 déplacements par jour et par personne en semaine. Il y a donc peu de différence entre les jours de semaine et le week-end.

Les personnes sans emploi sont celles qui génèrent le plus de déplacement de loisir, par jour et par personne, en semaine (1.4 déplacements) et effectuent également un nombre important de déplacements les fins de semaine (1.7 le samedi et 1.5 le dimanche).

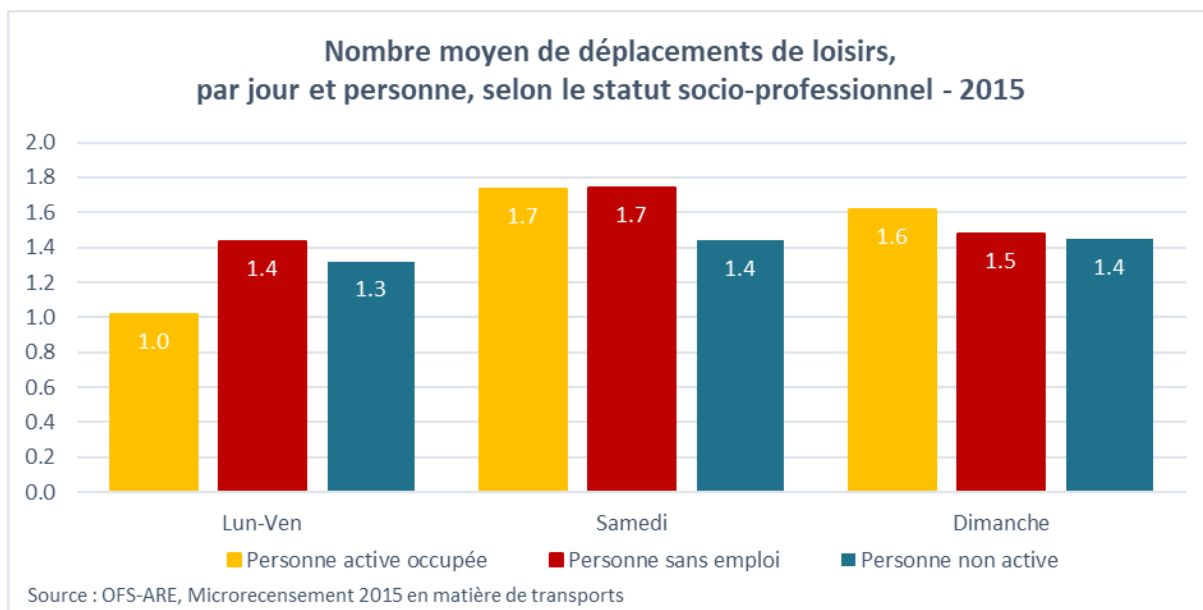


Figure 218 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le statut socio-professionnel - 2015

En semaine, les personnes actives effectuent, en moyenne, 10.4 km en déplacements de loisirs par jour et par personne pour une durée moyenne de 29.4 minutes. Les personnes non actives génèrent 12.7 km, soit un peu plus que les personnes actives mais y consacrent proportionnellement plus de temps (45 minutes). Les personnes sans emploi effectuent, quant à elles, 15.5 km par jour et par personne pour 47.7 minutes.

Le week-end, ce sont les personnes actives occupées et les personnes sans emploi qui génèrent le plus de kilomètres en moyenne par jour et par personne (plus de 25 km) et par conséquent qui y consacrent le plus de temps (plus d'une heure). Les personnes non actives consomment quant-à-elles moins de kilomètres pour leurs déplacements de loisirs (15.8 le samedi et 18.8 le dimanche) et y consacrent moins d'une heure le samedi et plus d'une heure le dimanche. Cette catégorie est celle dont le ratio distance temps est le plus désavantageux.

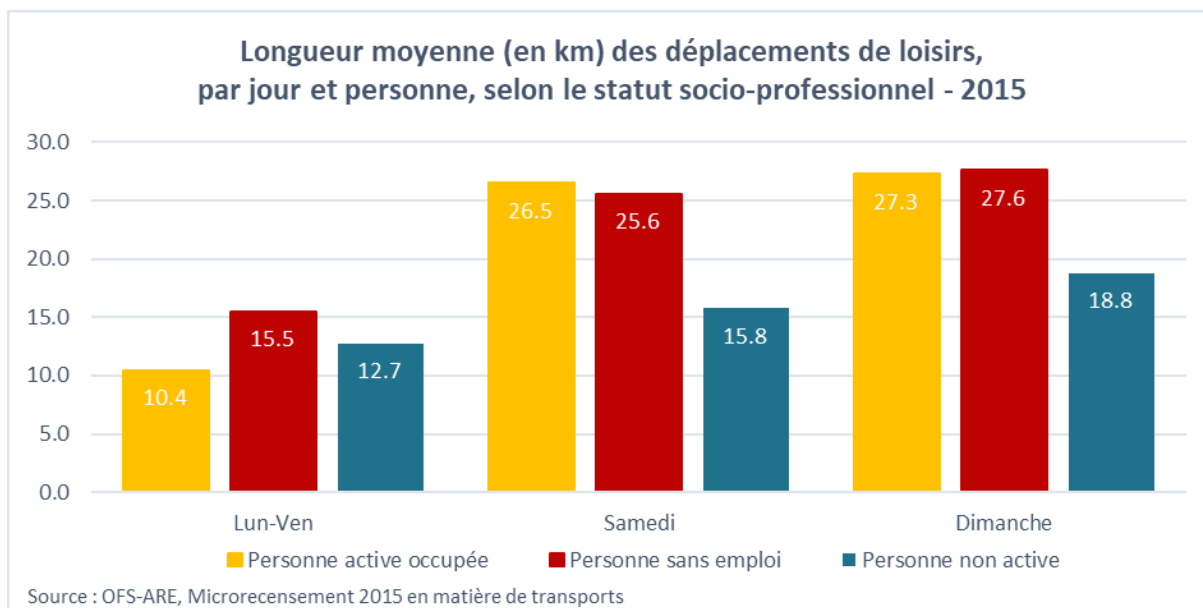


Figure 219 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le statut socio-professionnel - 2015

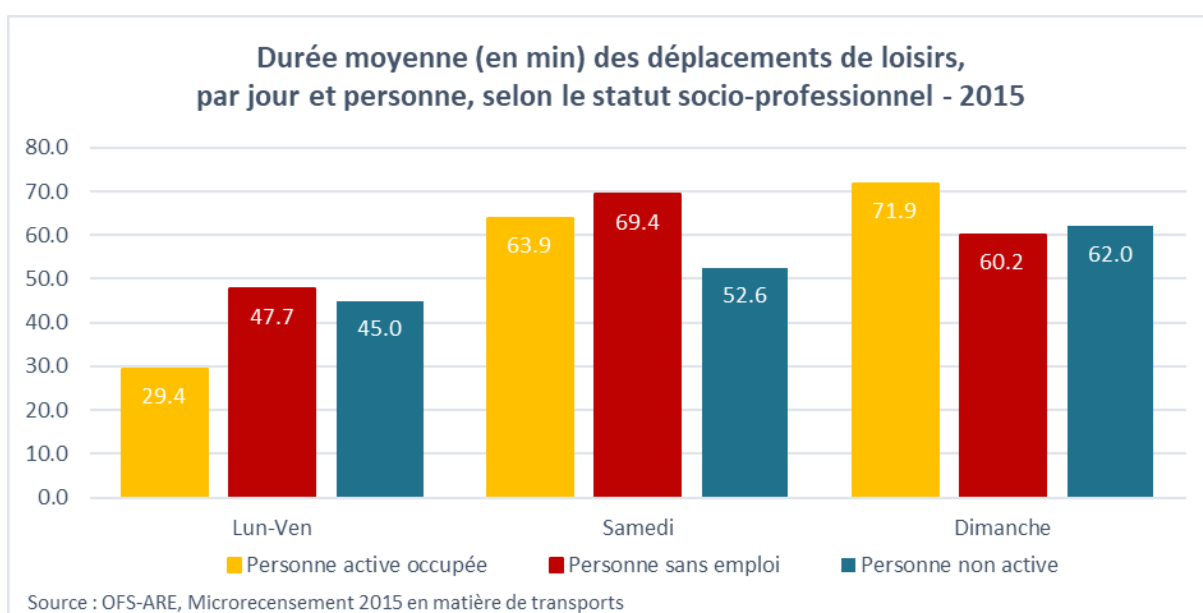


Figure 220 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le statut socio-professionnel - 2015

L'évolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, montre une baisse chez toutes les catégories socio-professionnelles entre 2005 et 2015. La baisse est constante chez les personnes actives occupées et les personnes sans emploi. On observe, par contre, chez les personnes non actives, une légère augmentation entre 2010 et 2015 suite à une baisse plus forte entre 2005 et 2010.

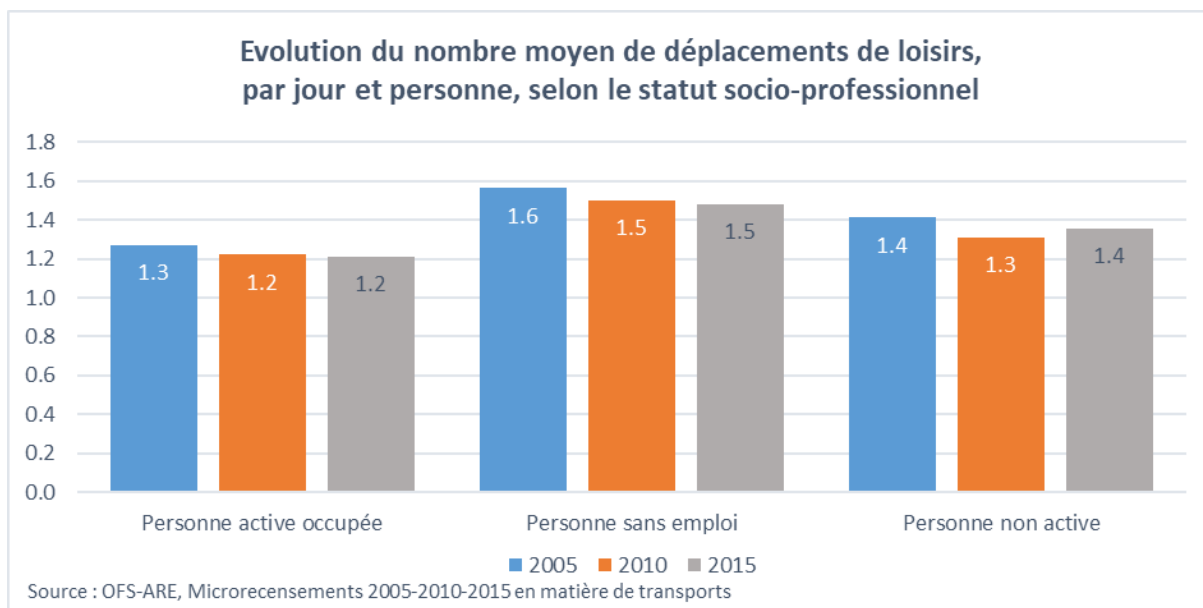


Figure 221 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le statut socio-professionnel – 2005-2010-2015

L'évolution de la longueur moyenne des déplacements de loisirs, par jour et par personne, montre une baisse chez les personnes actives (de 16.8 km en 2005 à 15.2 km en 2015) et chez les personnes non actives (de 15.6 km en 2005 à 14 km en 2015). La baisse est plus prononcée entre 2005 et 2010.

Chez les personnes sans emploi, après une forte baisse entre 2005 et 2010 (17.3 km en 2005 et 13.9 km en 2010), on remarque une très forte hausse des km effectués entre 2010 et 2015 dont les valeurs dépassent celles de 2005 (18.4 km).

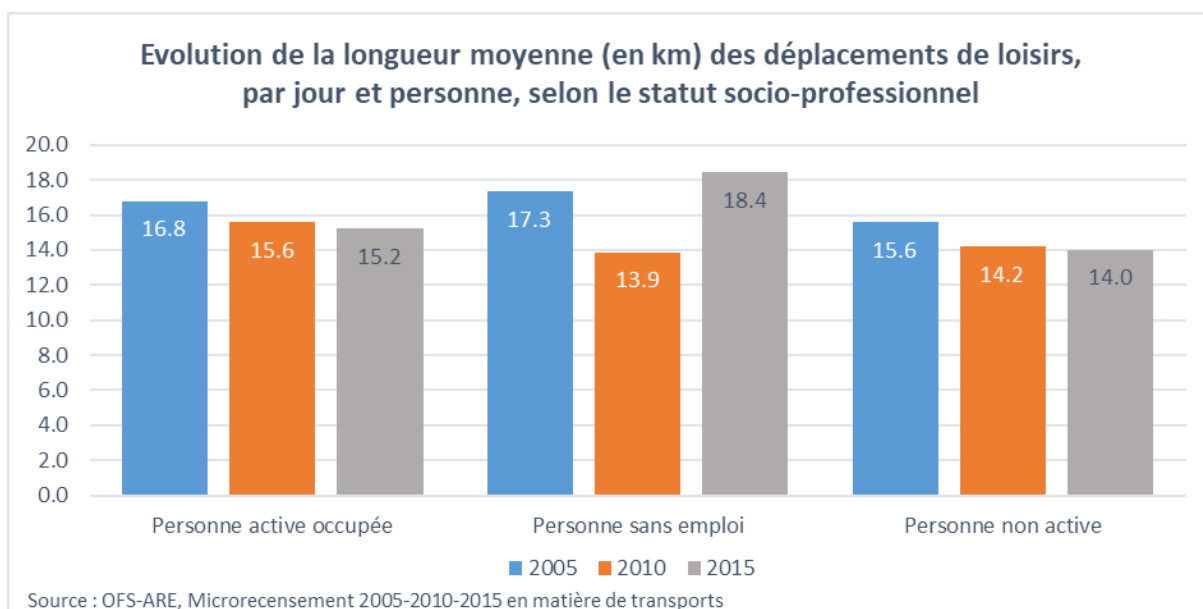


Figure 222 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le statut socio-professionnel – 2005-2010-2015

L'évolution de la durée moyenne montre une réduction du temps consacré aux déplacements de loisirs par jour et par personne chez l'ensemble des catégories socio-professionnelles entre 2005 et 2015 (plus de 5 minutes par jour et par personne en moins). La baisse est particulièrement forte entre 2005

et 2010 puis est beaucoup plus faible chez les personnes actives occupées et on observe même une légère augmentation chez les personnes sans emploi et les personnes non actives.

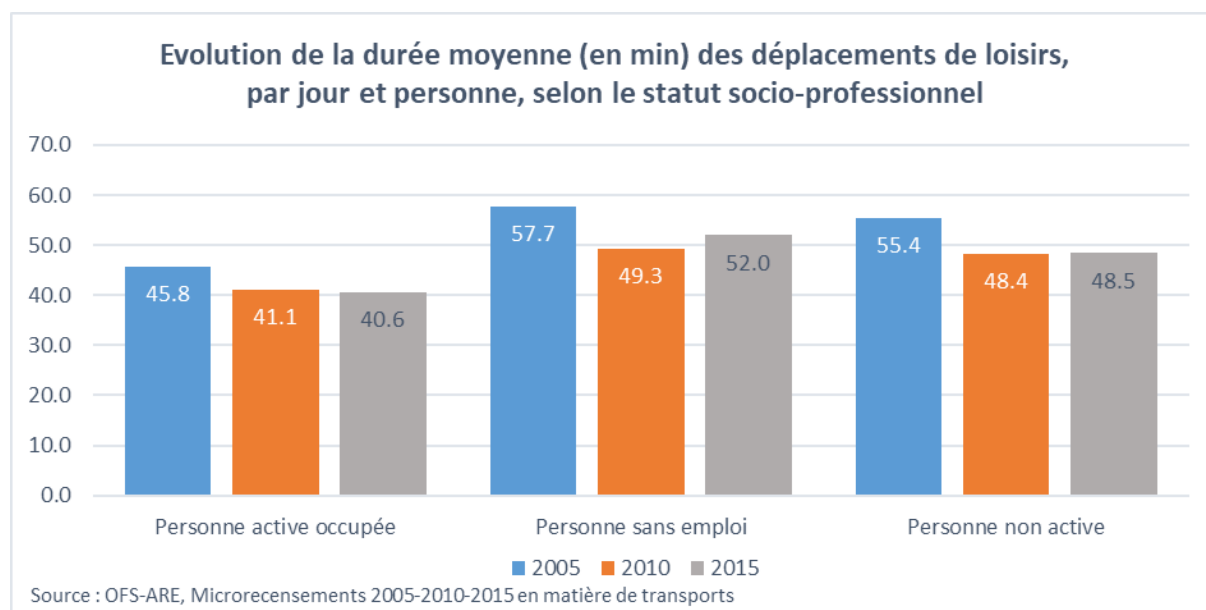


Figure 223 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le statut socio-professionnel – 2005-2010-2015

8.4.4 Déplacements selon le mode de transport

Les parts modales montrent que les personnes actives utilisent les transports individuels motorisés une fois sur deux : il s'agit la catégorie socio-professionnelle qui fait le plus usage de ces modes pour les déplacements de loisirs. En contrepartie, l'utilisation des modes doux et des transports publics est moindre. **Les personnes sans emploi sont celles qui utilisent le plus les transports publics (17.5% des déplacements) mais les mobilités douces restent les modes principaux (43.3% des déplacements).** **Les personnes non actives se tournent vers les mobilités douces (45.6% des déplacements).**

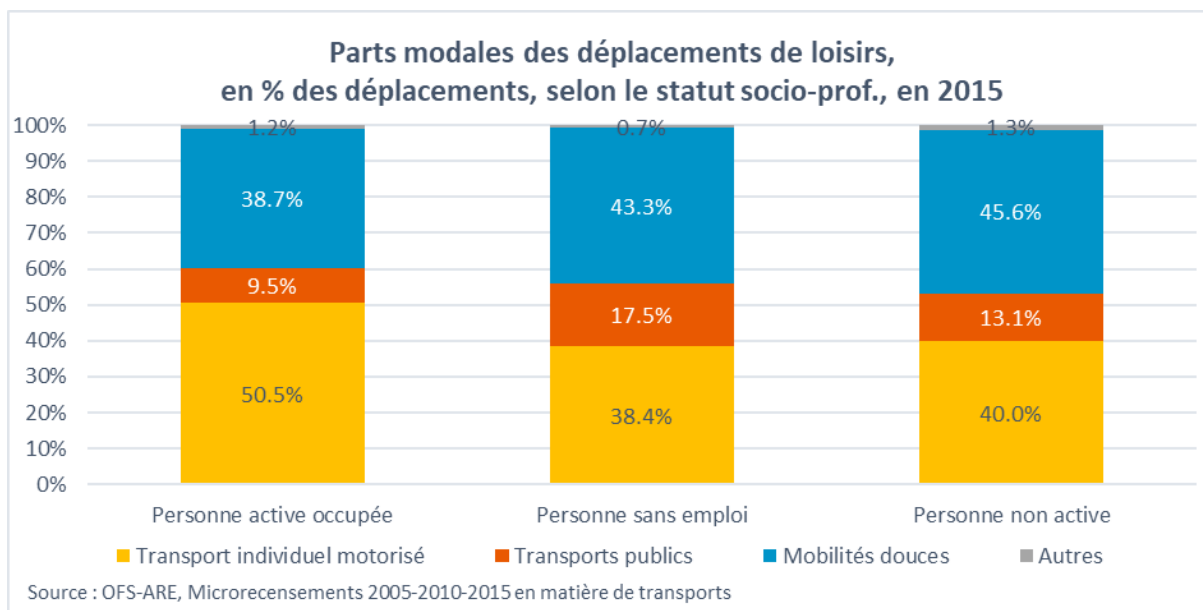


Figure 224 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon le statut socio-professionnel - état 2015

En pourcentage des distances, les transports individuels motorisés restent les modes les plus représentés et cela pour l'ensemble des catégories socio-professionnelles. Toutefois, les personnes non actives parcourent une part significativement plus faible des distances pour les loisirs en TIM que les personnes actives (de 56.1 % des distances chez les personnes non actives à 68.9% chez les personnes actives occupées). Les transports publics représentent entre 20.2% des distances effectuées (personnes actives occupées) à 30.9% (personnes non actives). Enfin, entre 8.2% et 9.8% des distances sont effectuées en mobilités douces.

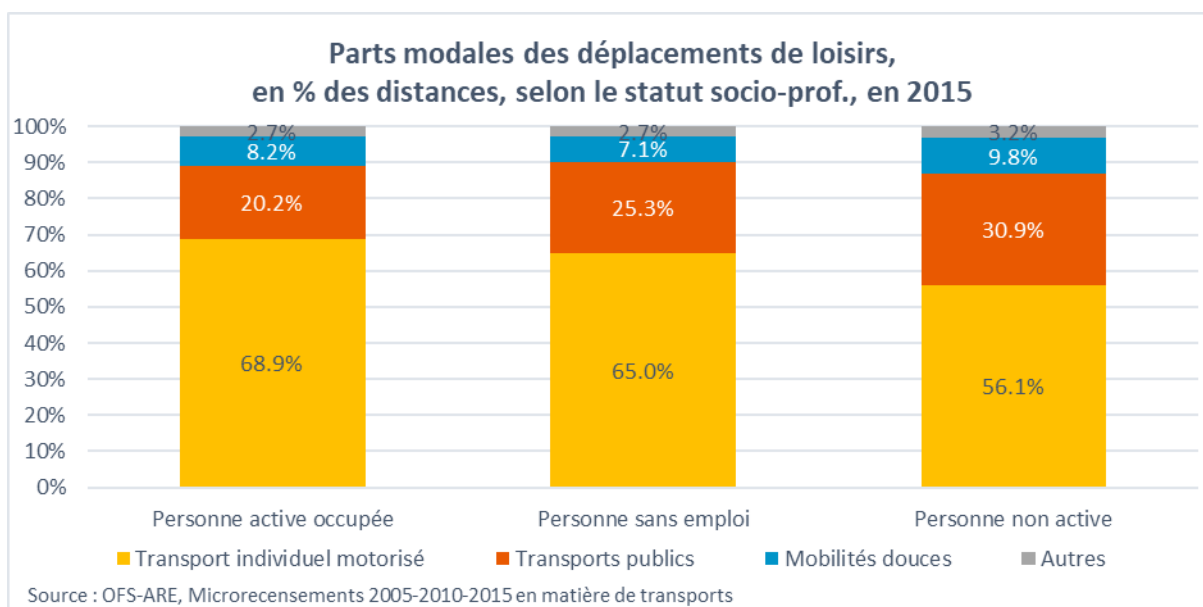


Figure 225 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon le statut socio-professionnel - état 2015

8.5 PROFILS SELON LA CLASSE DE REVENU

8.5.1 Présentation

Ces analyses distinguent les individus selon la **classe de revenu brut mensuel**²⁶ du ménage dans lequel ils vivent. Cette question n'est donc pas liée directement à la personne interrogée dans le cadre du MRMT, mais à l'ensemble du ménage. L'interprétation des résultats doit donc tenir compte du fait qu'on ignore la part de ce revenu à laquelle a réellement accès la personne interrogée, ainsi que la manière dont elle a accès à ce revenu. En outre, cette variable est caractérisée par un taux beaucoup plus élevé de non-réponse ou de refus de réponse que les autres.

Les classes utilisées pour la présente analyse sont identiques à celles utilisées par l'OFS.

Les tableaux suivants présentent les effectifs non-pondérés (N) de déplacements de loisirs, par année et catégorie de population analysée :

Classe de revenu mensuel du ménage	2005	2010	2015
Moins de 4'000 CHF	7'992	13'806	7'934
Entre 4'001 et 8'000 CHF	18'249	29'414	20'525
Entre 8'001 et 12'000 CHF	8'084	16'192	13'913
Plus de 12'000 CHF	3'188	8'680	10'232
TOTAL	37'513	68'092	52'604

Tableau 123 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la classe de revenu du ménage d'appartenance de la personne ayant effectué le déplacement

Les tableaux suivants présentent les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année et classes de revenu mensuel du ménage :

Classe de revenu mensuel du ménage	2005	2010	2015
Moins de 4'000 CHF	4'935	8'792	6'926
Entre 4'001 et 8'000 CHF	13'710	22'082	16'684
Entre 8'001 et 12'000 CHF	6'242	13'293	10'784
Plus de 12'000 CHF	2'674	7'546	7'681
TOTAL	27'560	51'713	42'075

Tableau 124 : Effectifs non-pondérés (N) des personnes, par année, selon la classe de revenu du ménage d'appartenance

Les tableaux suivants présentent les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année, classes de revenu mensuel du ménage et type d'espace :

²⁶ Le revenu mensuel brut total du ménage comprend normalement l'ensemble des revenus de tous les membres du ménage, y compris les revenus professionnels, de capital (intérêts), les actions ou les revenus locatifs, les rentes ou allocations publiques ou privées (AVS), le chômage, l'AI, l'assistance publique, les bourses, les pensions alimentaires, etc.

Type d'espace	Revenu	2005	2010	2015
Urbain	Moins de 4'000 CHF	3'212	5'703	4'410
	Entre 4'001 et 8'000 CHF	8'493	13'820	10'592
	Entre 8'001 et 12'000 CHF	3'947	8'188	6'740
	Plus de 12'000 CHF	1'749	4'875	5'012
	Total	17'401	32'586	26'754
Intermédiaire	Moins de 4'000 CHF	849	1'621	1'330
	Entre 4'001 et 8'000 CHF	2'911	4'596	3'523
	Entre 8'001 et 12'000 CHF	1'405	3'068	2'355
	Plus de 12'000 CHF	580	1'722	1'644
	Total	5'745	11'007	8'851
Rural	Moins de 4'000 CHF	8'63	1'468	1'186
	Entre 4'001 et 8'000 CHF	2'276	3'66	2'570
	Entre 8'001 et 12'000 CHF	882	2'036	1'689
	Plus de 12'000 CHF	343	950	1'025
	Total	4'365	8'120	6'470

Tableau 125 : Effectifs non-pondérés (N) des personnes, par année, selon la classe de revenu du ménage d'appartenance et le type d'espace

8.5.2 Structure des déplacements

La structure des déplacements de loisirs est fortement liée au revenu du ménage. C'est le cas en particulier pour les distances parcourues par déplacement : ainsi, la longueur moyenne des déplacements de loisirs augmente lorsque le revenu du ménage est plus élevé. La différence entre les revenus les plus faibles et les revenus les plus élevés est d'ailleurs encore plus importante les week-ends que pendant les jours en semaine.

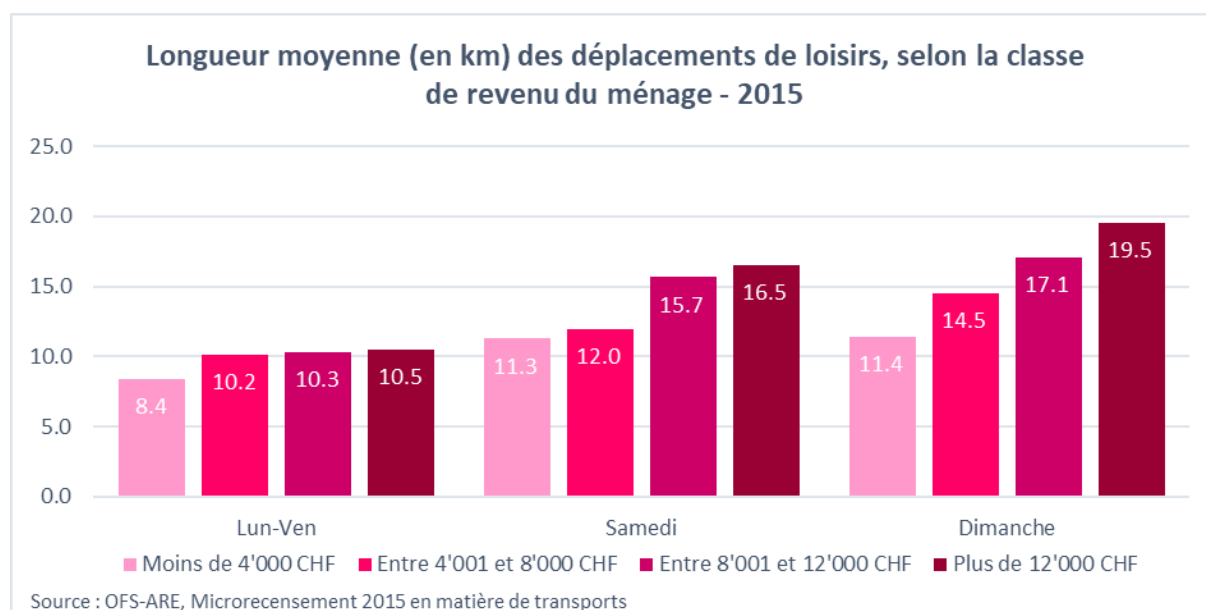


Figure 226 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la classe de revenu du ménage - 2015

La durée moyenne des déplacements de loisirs selon la classe de revenu du ménage montre deux tendances. En semaine, plus le revenu du ménage est important et plus la durée moyenne des déplacements est courte. Cette différence implique des vitesses de déplacement différentes selon la classe de revenu et donc d'usages de modes différents. En revanche, le week-end, les durées des déplacements suivent logiquement les distances effectuées, sauf pour la classe de revenu des moins de 4'000 CHF dont les durées des déplacements sont élevées par rapport aux distances effectuées.

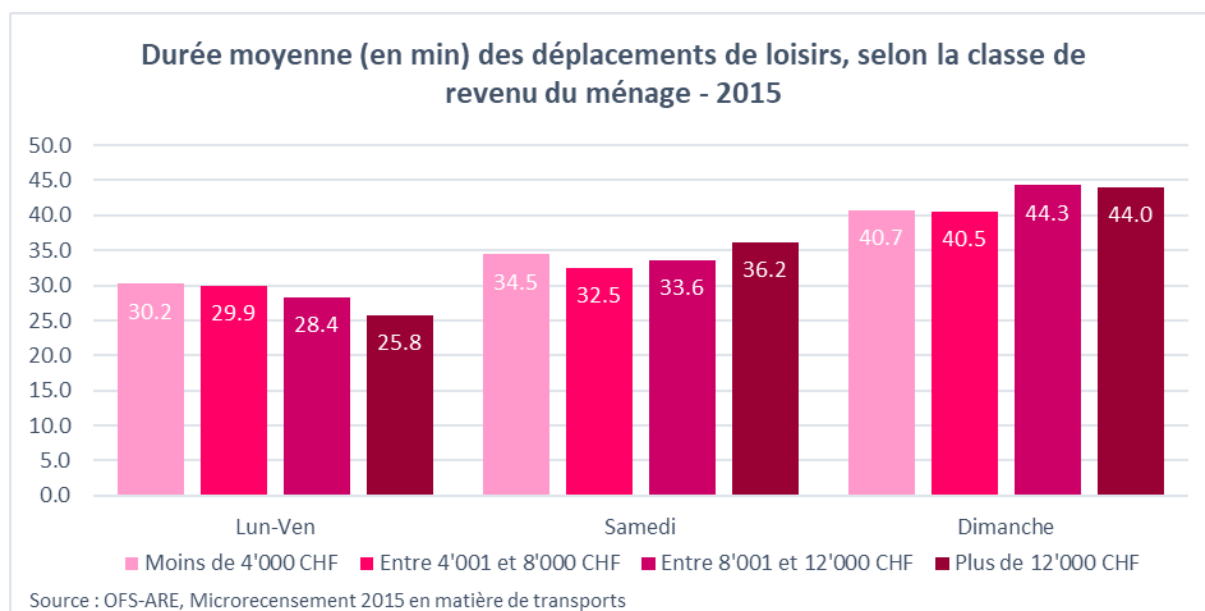


Figure 227 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la classe de revenu du ménage - 2015

L'évolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs indique que les distances moyenne se sont réduites pour l'ensemble des catégories sauf pour celle des revenus les plus élevés (plus de 12'000CHF). La réduction de la distance moyenne est généralement plus forte entre 2005 et 2010. Entre 2010 et 2015 les distances se réduisent pour les classes de revenus les plus basses (moins de 4'000 CHF et entre 4'001 CHF et 8'000 CHF) mais augmente pour les classes de revenus plus élevées (entre 8'001 CHF et 12'000 CHF et les plus de 12'000 CHF).

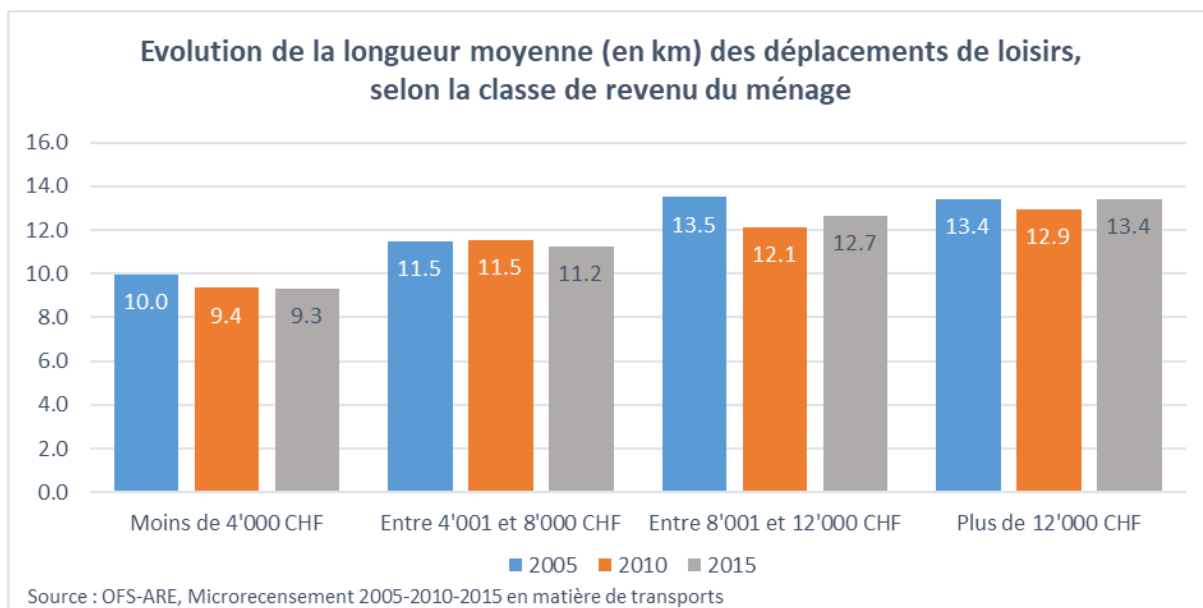


Figure 228 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la classe de revenu du ménage – 2005-2010-2015

L'évolution de la durée moyenne des déplacements de loisirs indique également une baisse de la durée entre 2005 et 2015. Comme pour les distances moyennes, la baisse se produit essentiellement entre 2005 et 2010 puis continue à baisser pour les ménages dont le revenu ne dépasse pas 4'000 CHF mais augmente dans les autres catégories.

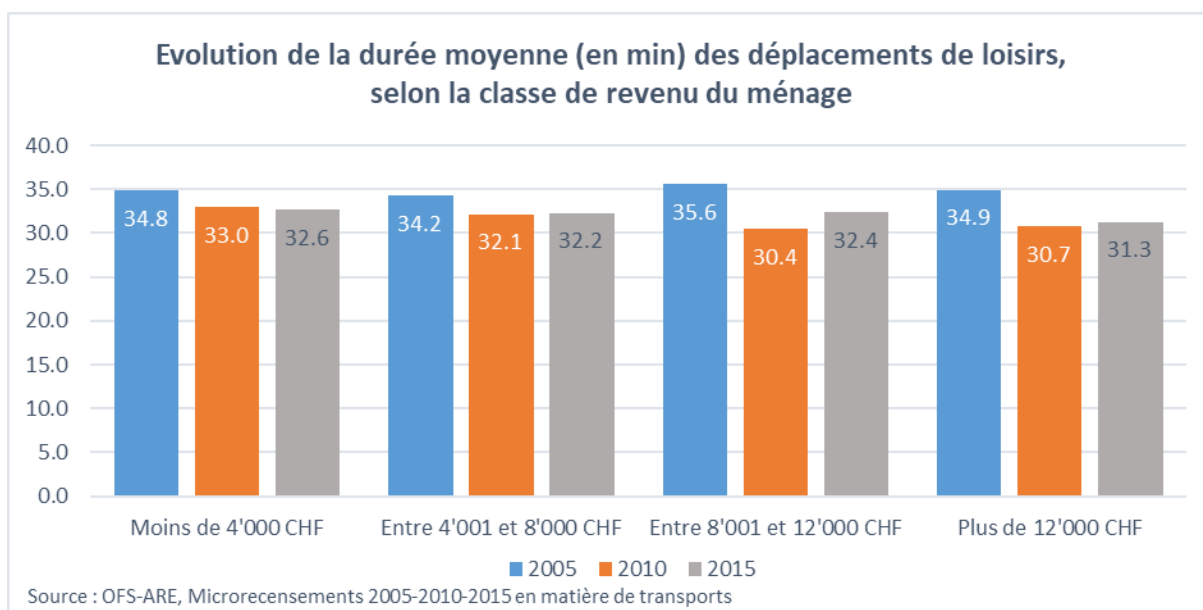


Figure 229 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la classe de revenu du ménage – 2005-2010-2015

8.5.3 Déplacements par jour et par personne

Le nombre moyen de déplacements de loisirs effectué par jour et par personne selon la classe de revenu du ménage montre un nombre de déplacements plus ou moins égal en semaine entre les

différentes classes de revenus. Seuls les revenus les plus faibles et les revenus les plus élevés semblent effectuer un peu plus de déplacements par jour et par personne.

Les week-ends, le nombre de déplacements de loisirs est fortement lié aux revenus des ménages. En effet, plus le revenu est élevé et plus il y a de déplacements de loisirs.

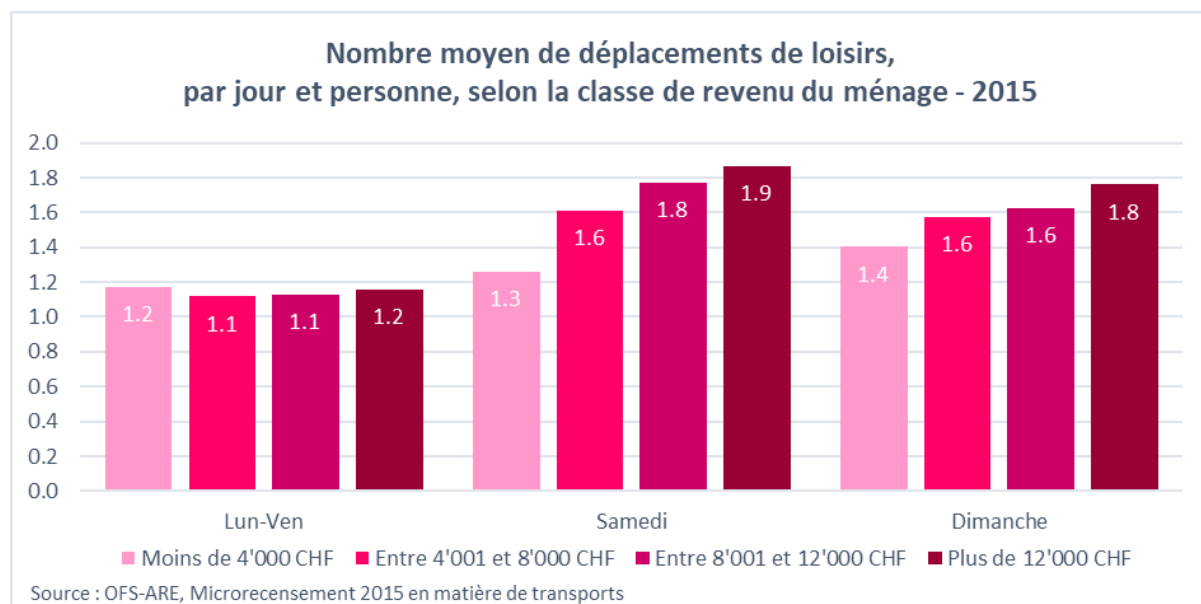


Figure 230 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage – 2015

La répartition des individus en fonction des effectifs de déplacements quotidiens, selon le revenu mensuel de leur ménage d'appartenance, montre que les classes de revenus les plus faibles sont caractérisées par un taux de personnes qui ne se déplacent pas du tout, ou qui ne se déplacent pas pour les loisirs, assez élevé (46.5% du total). Le pourcentage de personnes effectuant plus de trois déplacements de loisirs par jour dans cette classe est par ailleurs faible (16.7%).

A l'inverse, les personnes appartenant à la classe de revenu la plus élevée qui ne se déplacent pas du tout ou pas pour les loisirs lors du jour de référence sont proportionnellement moins nombreuses (38% du total) à celles qui effectuent beaucoup de déplacements de loisirs (41.7% des individus font 2 déplacements de loisirs par jour ou plus).

Globalement, plus le revenu du ménage d'appartenance est élevé, plus la part de personnes qui effectue un grand nombre de déplacements de loisirs augmente, alors que celle de ceux qui ne se déplacent pas du tout ou pas pour les loisirs diminue.

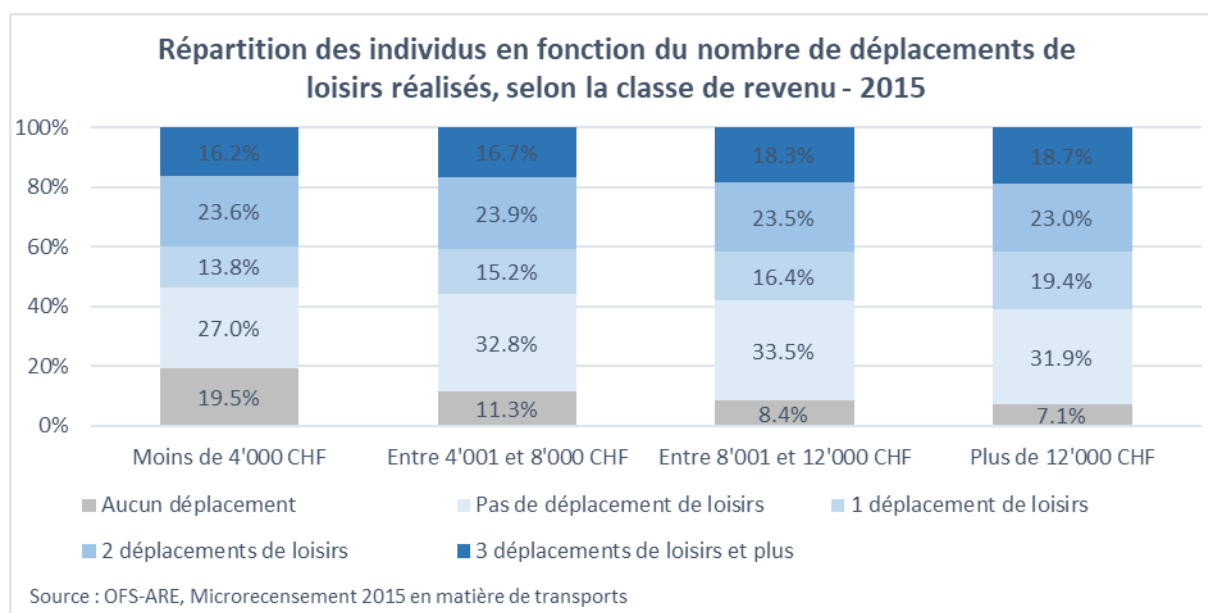


Figure 231 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon la classe de revenu du ménage – 2015

La longueur moyenne des déplacements par jour et par personne selon la classe de revenu du ménage indique un lien direct entre ces deux variables. Ainsi, plus le revenu du ménage est important et plus la distance générée par jour et par personne est élevée. Les différences entre les classes sont plus importantes en fin de semaine que pendant les jours de semaine.

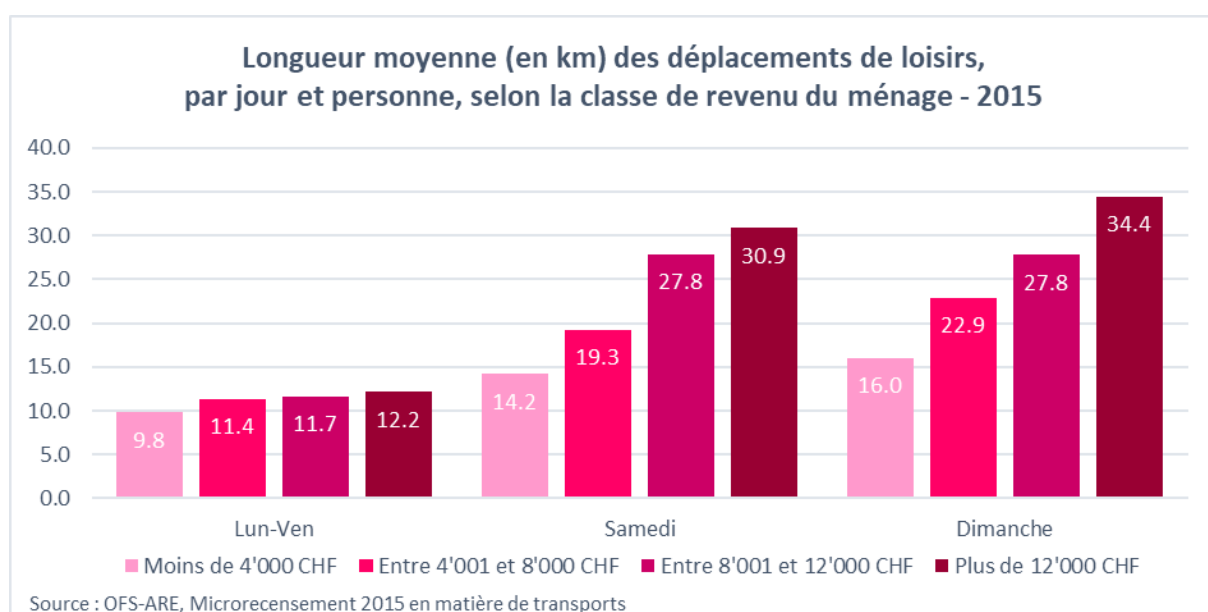


Figure 232 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage - 2015

La durée moyenne générée par jour et par personne pour les déplacements de loisirs diminue en semaine lorsque le revenu du ménage augmente, alors qu'elle augmente le week-end avec le revenu du ménage.

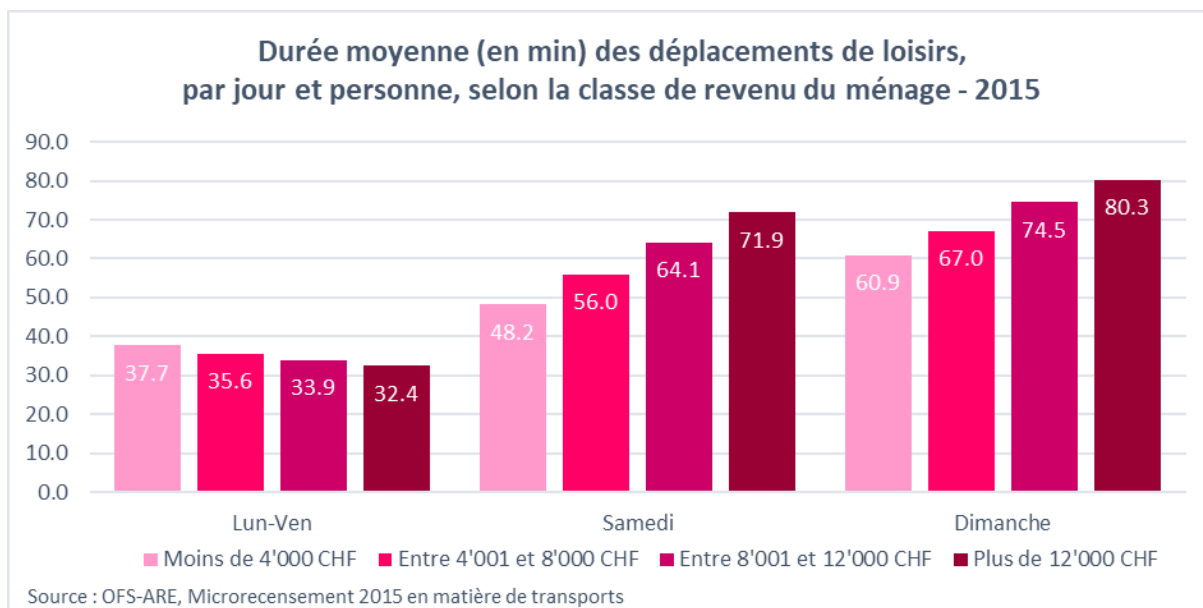


Figure 233 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage - 2015

En considérant les distances parcourues par jour et par personne, la différence entre les classes de revenu pour les loisirs existe également pour les autres motifs de déplacement, même si pour certains d'entre eux les écarts sont beaucoup plus marqués (notamment pour le travail, où la classe de revenu la plus faible effectue en moyenne par jour et par personne des distances 5 fois moins importantes que la classe de revenu la plus élevée).

Un discours similaire est valable pour les durées de déplacements selon les motifs.

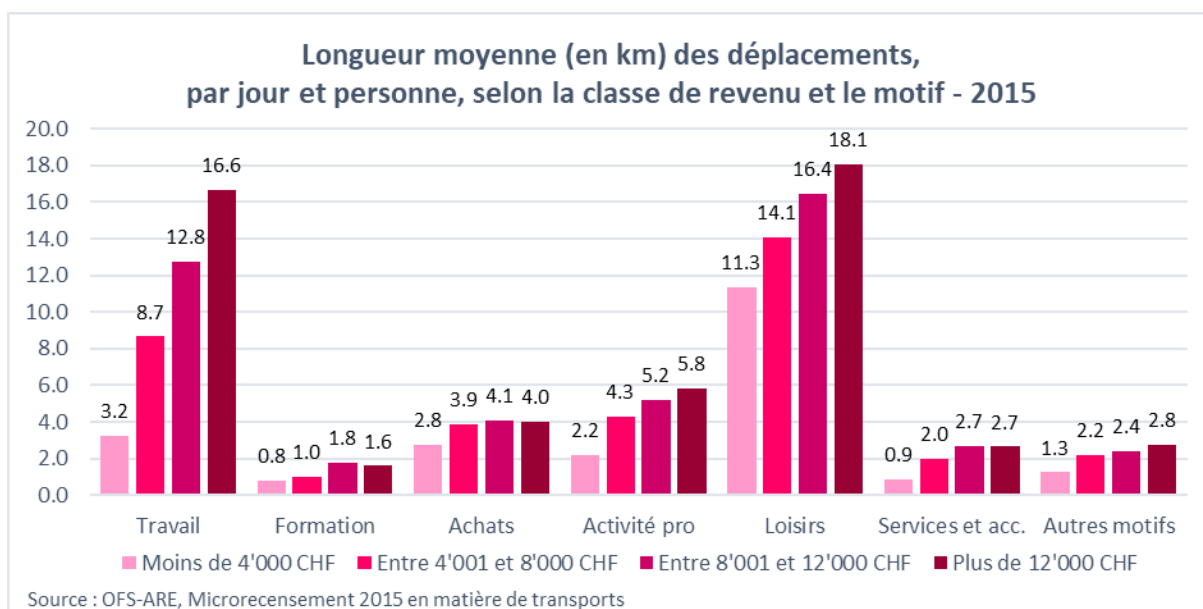


Figure 234 : Longueur moyenne (en km) des déplacements, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage et le motif – 2015

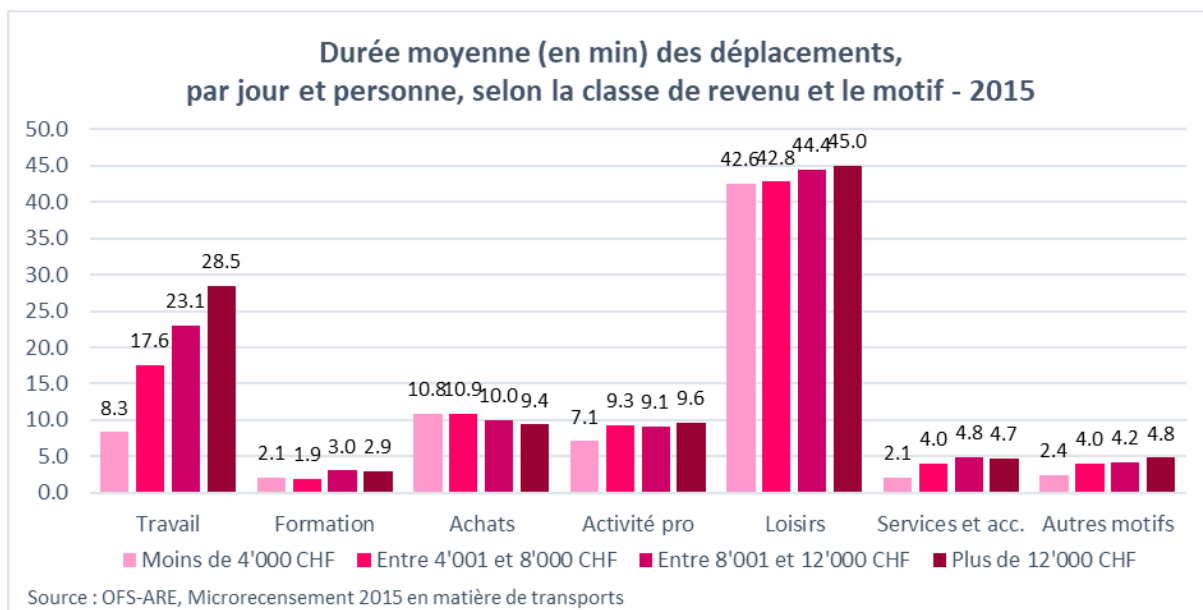


Figure 235 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage et le motif - 2015

L'évolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage montre une diminution du nombre moyen de déplacements par jour et par personne pour toutes les catégories de revenus entre 2005 et 2015.

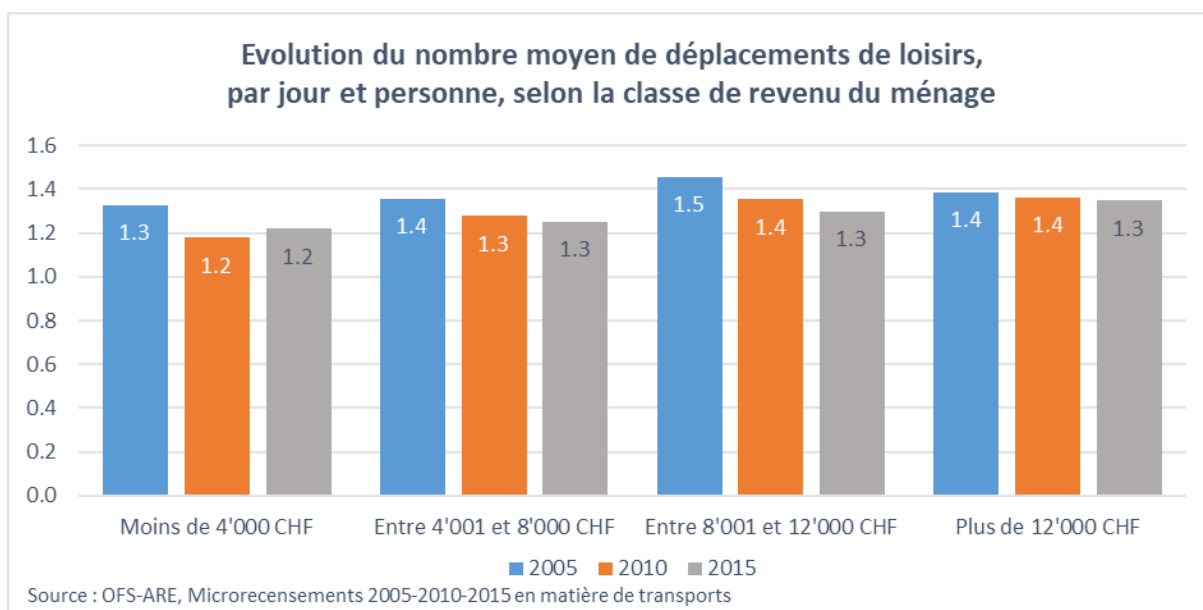


Figure 236 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage – 2005-2010-2015

La longueur moyenne diminue également entre 2005 et 2015 pour toutes les catégories. Cette baisse s'effectue essentiellement entre 2005 et 2010 puis elle est accompagnée d'une légère augmentation entre 2010 et 2015 pour l'ensemble des catégories sauf pour les ménages dont le revenu se situe entre 4'001 CHF et 8'000 CHF. L'augmentation entre 2010 et 2015 ne permet pas de couvrir la diminution observée entre 2005 et 2010.

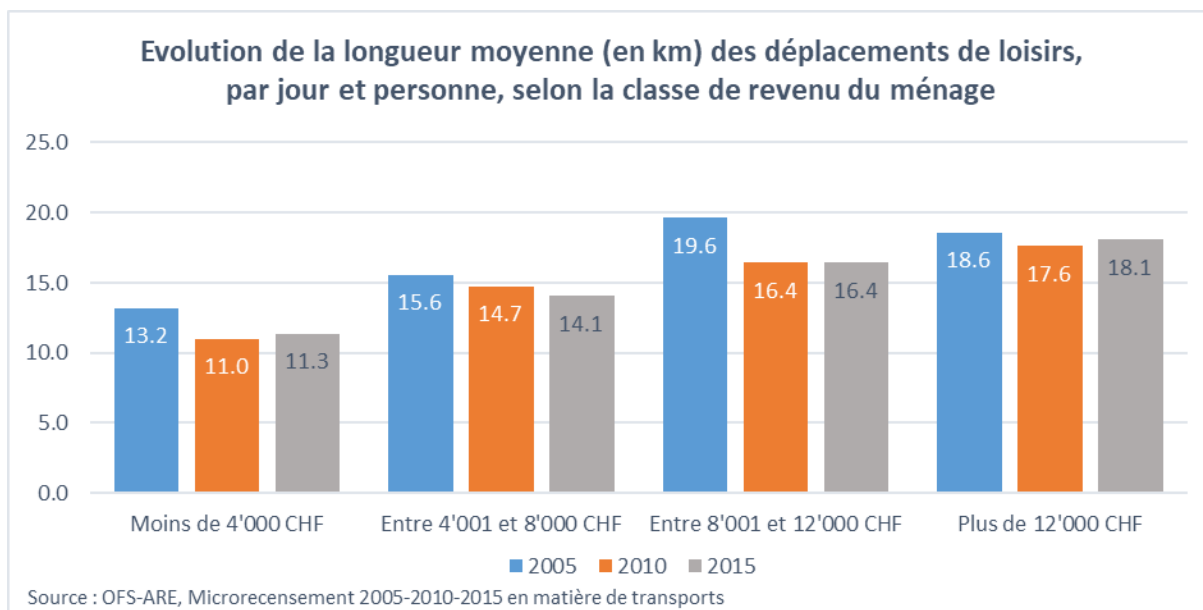


Figure 237 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage – 2005-2010-2015

L'évolution de la durée moyenne des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage suit exactement la même logique que l'évolution de la longueur moyenne des déplacements de loisirs.

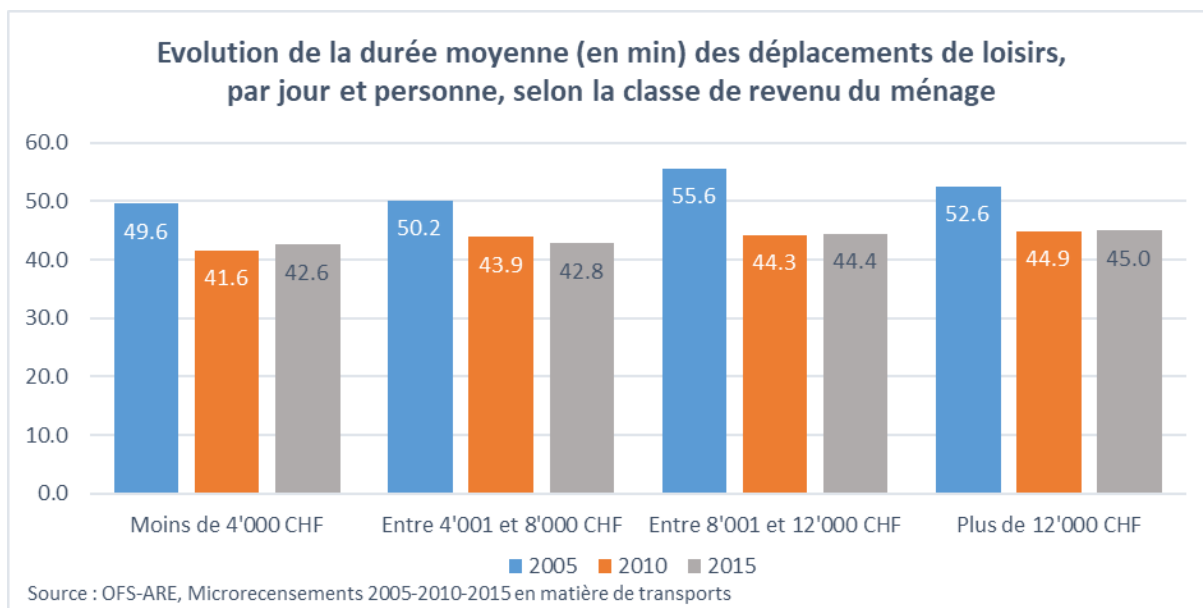


Figure 238 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage – 2005-2010-2015

8.5.4 Déplacements selon le mode de transport

Les parts modales des déplacements de loisirs montrent que plus le revenu du ménage est élevé, plus l'usage du transport individuel motorisé est important (de 37.4% des déplacements pour les ménages en-dessous de 4'000 CHF à 51.8% des déplacements pour les ménages avec un revenu

élevé). Les modes doux suivent une logique opposée puisque plus le revenu du ménage est élevé et moins ils sont utilisés. Enfin, les transports publics représentent environ 10 % des déplacements de loisirs mais ils sont toutefois plus utilisés par les ménages avec de bas revenus.

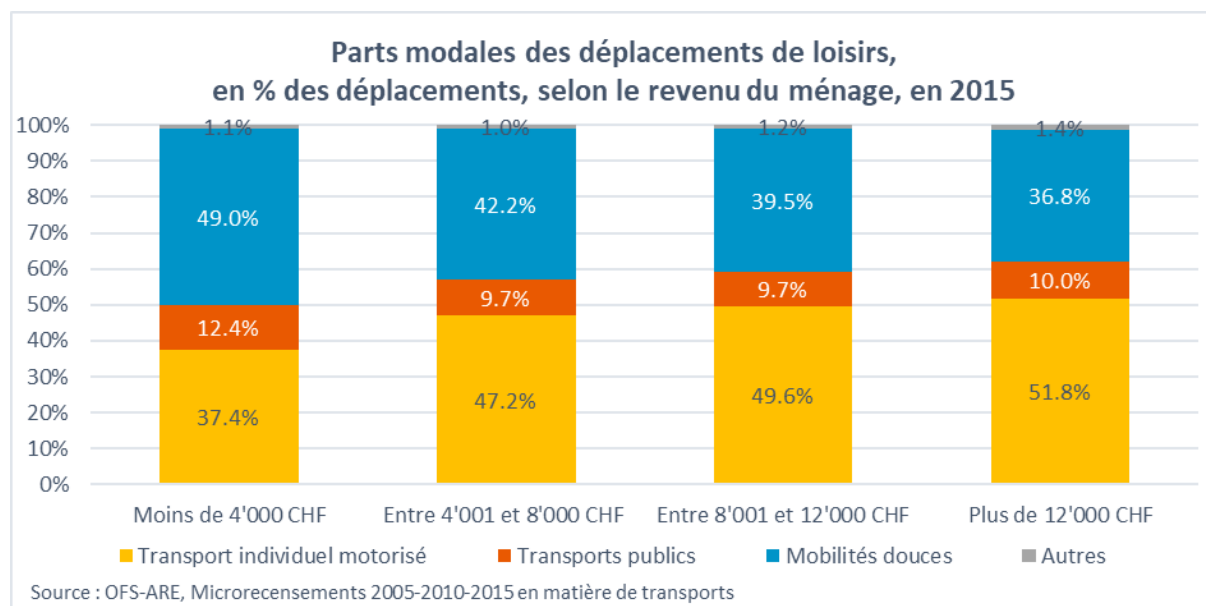


Figure 239 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la classe de revenu du ménage - 2015

L'analyse des parts modales, en pourcentage des distances, montre que la majeure partie des distances sont effectuées en transports individuels motorisés. Ce pourcentage est plus élevé chez les ménages avec un revenu élevé que chez les ménages avec de bas revenus. Chez les bas revenus, la part des transports publics atteint quasiment 30% des distances alors qu'elle avoisine les 20% chez les classes de revenus élevés. Enfin, les modes doux représentent entre 8% et 11% des distances selon les classes.

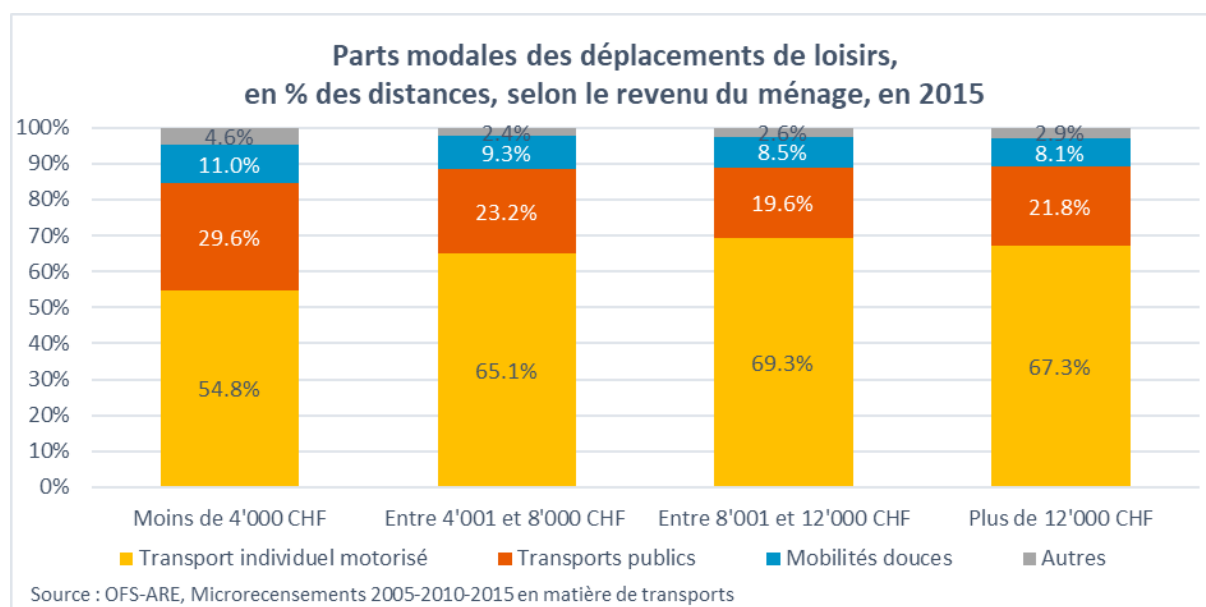


Figure 240: Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon la classe de revenu du ménage – 2015

Comme pour les déplacements de loisirs, le pourcentage de déplacements en TIM pour les autres motifs a tendance à croître avec la disponibilité accrue de revenu au sein du ménage.

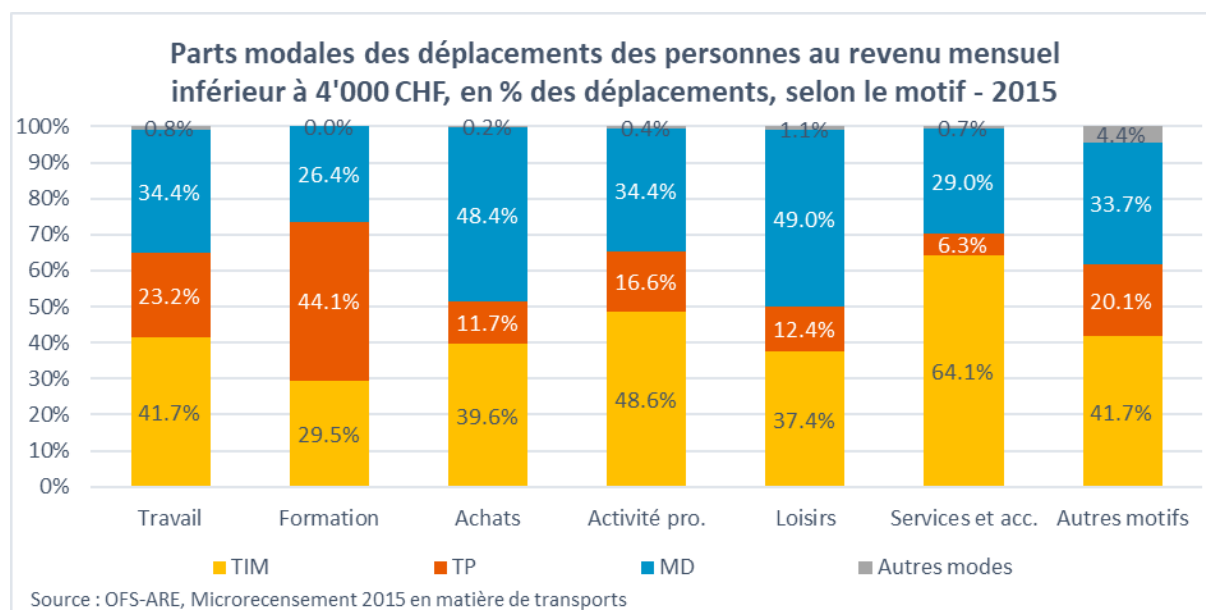


Figure 241 : Parts modales des déplacements des personnes au revenu mensuel inférieur à 4'000 CHF, en % des déplacements, selon le motif – 2015

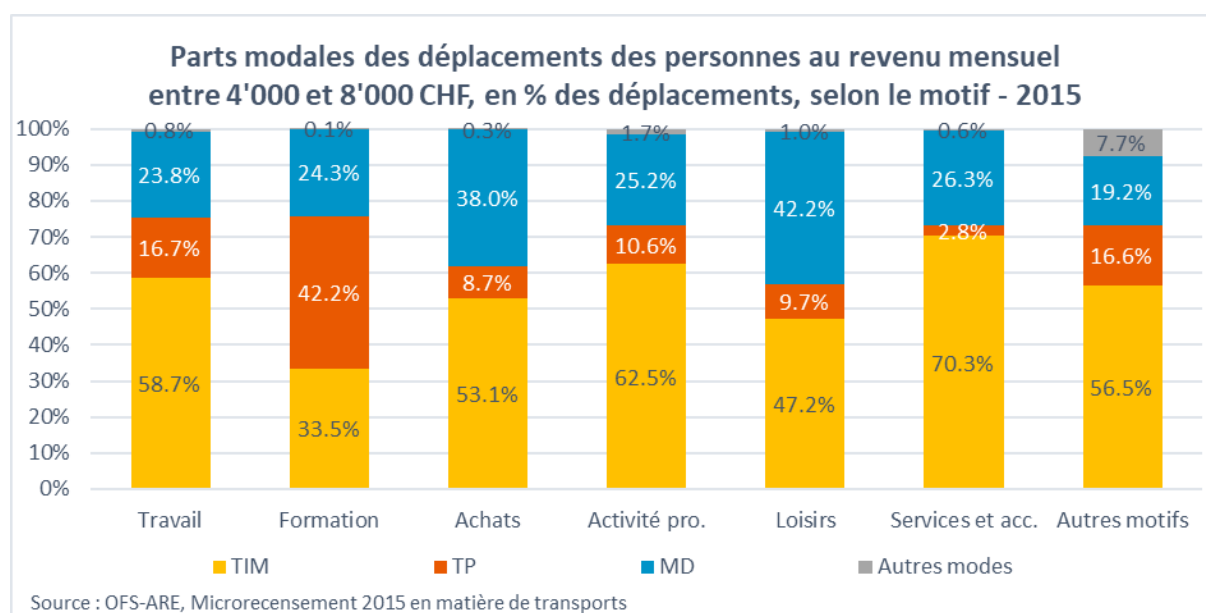


Figure 242 : Parts modales des déplacements des personnes au revenu mensuel entre 4'000 CHF et 8'000 CHF, en % des déplacements, selon le motif – 2015

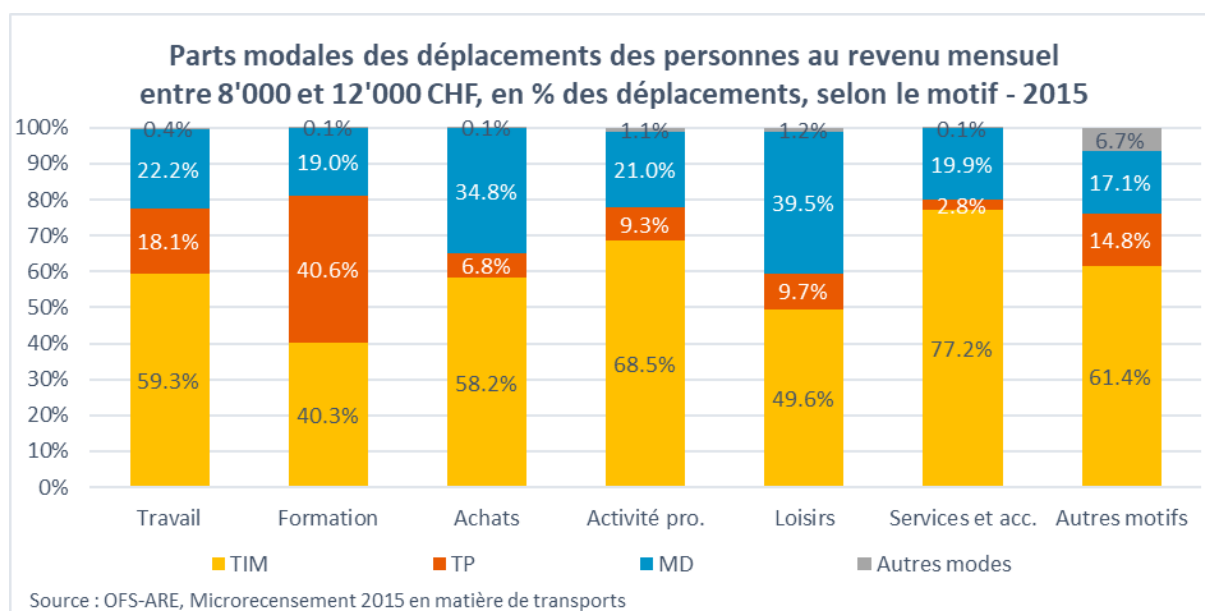


Figure 243 : Parts modales des déplacements des personnes au revenu mensuel entre 8'000 CHF et 12'000 CHF, en % des déplacements, selon le motif – 2015

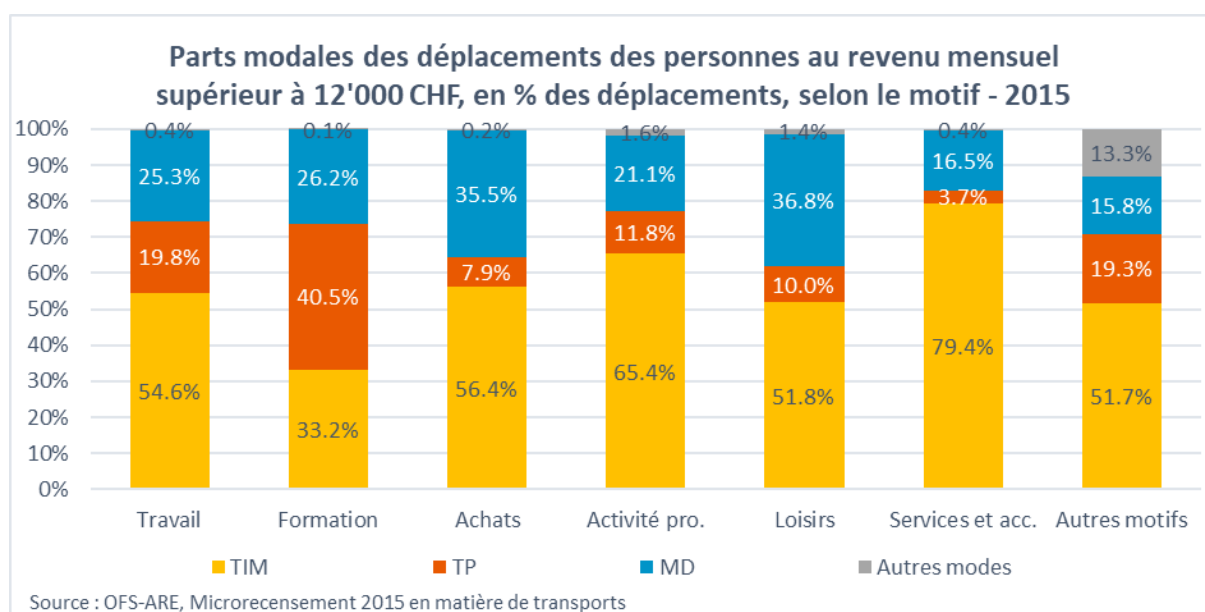


Figure 244 : Parts modales des déplacements des personnes au revenu mensuel supérieur à 12'000 CHF, en % des déplacements, selon le motif – 2015

8.5.5 Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs

Les taux de remplissage des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs varient peu en fonction des revenus mensuels des ménages, malgré quelques différences. Dans les classes les moins élevées (moins de 4'000 CHF et entre 4'001 et 8'000 CHF), les taux sont légèrement plus faibles (1.73 et 1.8) que dans les classes supérieures.

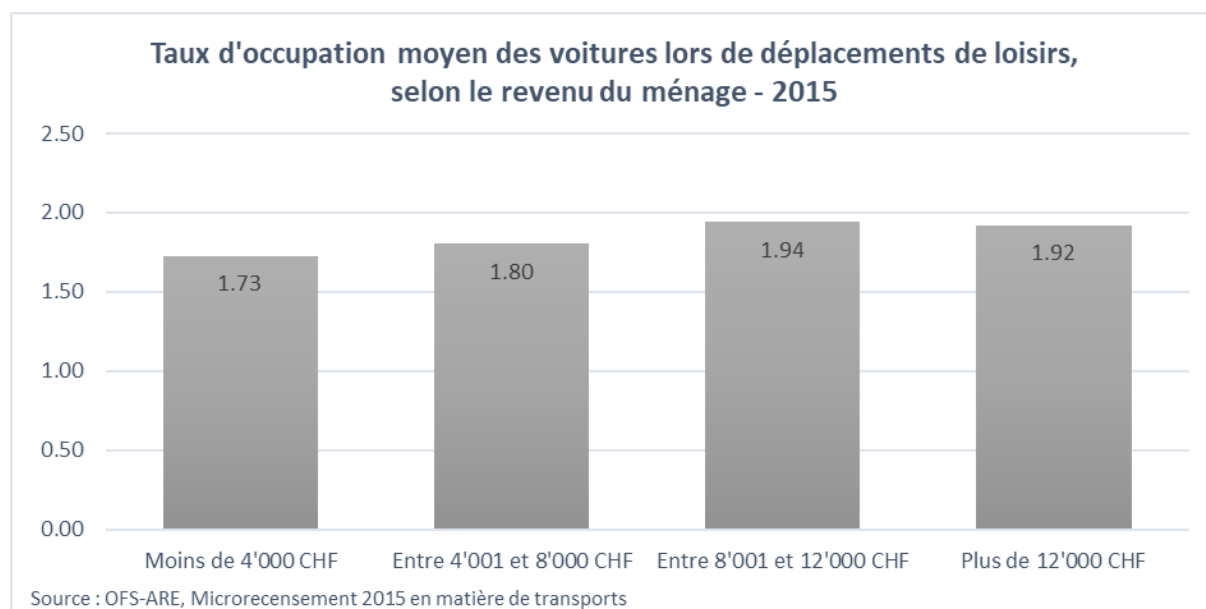


Figure 245 : Taux d'occupation moyen des voitures individuelles lors des déplacements de loisirs, selon la classe de revenu du ménage - 2015

8.6 PROFILS SELON LE TYPE DE MÉNAGE

8.6.1 Présentation

Les analyses de cette section distinguent les individus selon la **structure du ménage** dans lequel ils vivent. Cette question n'est donc pas liée directement à la personne interrogée dans le cadre du MRMT, mais à l'ensemble du ménage. L'interprétation des résultats doit donc tenir compte du fait qu'il existe des incertitudes concernant l'organisation du ménage dont les implications peuvent être importantes en termes de mobilités (par exemple lors de la présence d'enfants, le degré d'implication de la personne interrogée dans la garde de ceux-ci).

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements de loisirs, par année et par type de ménage :

Type de ménage	2005	2010	2015
Ménage d'une personne	12'735	21'936	11'962
Couple sans enfant	11'657	23'291	21'953
Couple avec enfant(s)	17'201	29'843	32'271
Monoparental avec enfant(s)	2'491	4'912	5'315

Ménage non familial	1'350	1'492	2'609
TOTAL	45'434	81'474	74'110

Tableau 126 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon le type de ménage d'appartenance de la personne ayant effectué le déplacement

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année et par type de ménage :

Type de ménage	2005	2010	2015
Ménage d'une personne	5'388	9'627	10'494
Couple sans enfant	9'028	18'751	16'256
Couple avec enfant(s)	15'672	28'209	23'476
Monoparental avec enfant(s)	2'076	4'246	4'195
Ménage non familial	1'225	2'035	2'580
TOTAL	33'390	62'868	57'002

Tableau 127 : Effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année, selon le type de ménage d'appartenance de la personne

8.6.2 Structure des déplacements

En semaine, ce sont les personnes appartenant à des ménages de couple sans enfants et non familial qui effectuent les déplacements de loisirs les plus longs (respectivement 10.9 km et 10.6 km). Suivent les personnes appartenant à des ménages monoparentaux avec enfant(s) (9.3 km), des ménages d'une personne (9.2 km) et des ménages de couple avec enfant(s) (9.0 km). Le week-end, les personnes dans les ménages non familiaux effectuent les déplacements les plus longs, alors que les ménages monoparentaux avec enfant(s) effectuent les déplacements les plus courts.

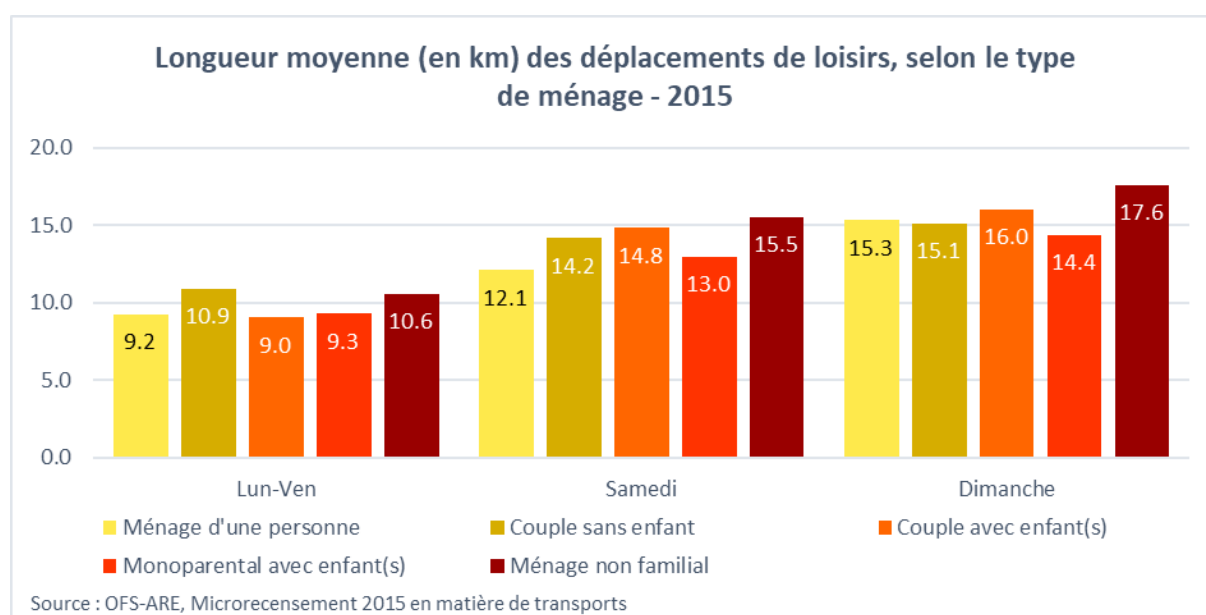


Figure 246 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le type de ménage - 2015

La durée moyenne de ces déplacements en semaine suit la même logique que les longueurs moyennes. Ainsi, ceux qui effectuent les déplacements le plus longs sont également ceux qui y consacrent plus de temps, à l'exception des personnes appartenant à des ménages d'une personne qui consacrent plus de temps aux déplacements par rapport à la longueur moyenne de ces mêmes déplacements.

Le samedi, les ménages monoparentaux avec enfant(s) et les ménages non familiaux sont ceux qui consacrent le moins de temps par déplacement. Le dimanche, les ménages avec enfant(s) sont ceux qui font les déplacements de loisirs avec les durées les plus courtes (39 à 40 minutes par déplacement) alors que les ménages d'une personne y consacrent le plus de temps (43.9 min).

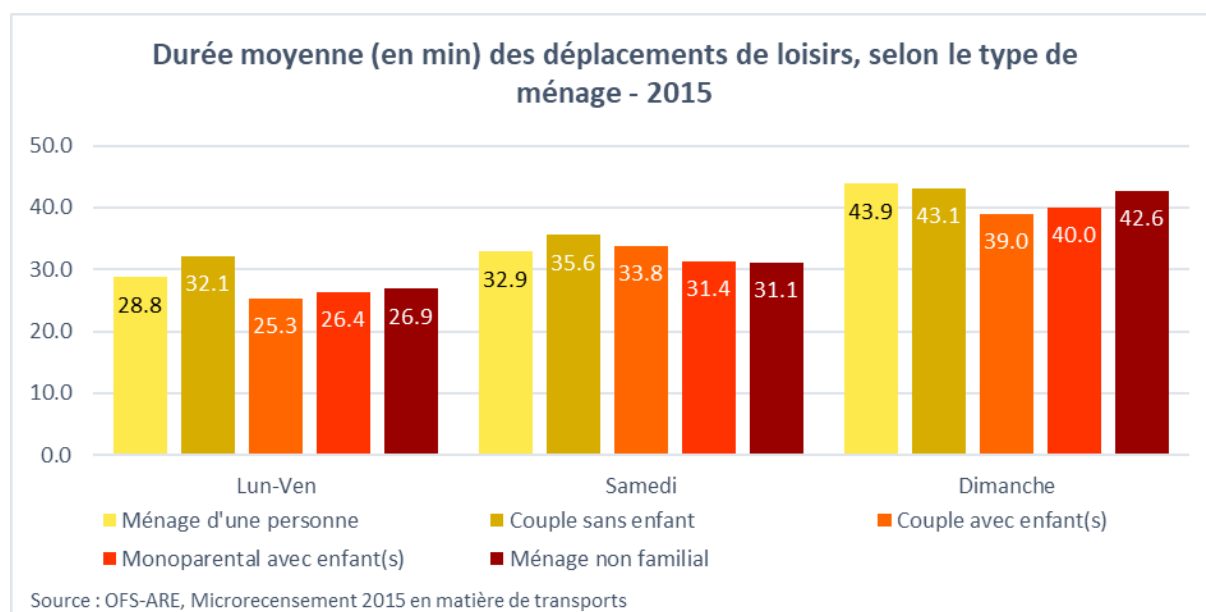


Figure 247 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le type de ménage - 2015

L'analyse de l'évolution de la longueur moyenne des déplacements de loisirs, selon le type de ménage, montre des différences entre les classes. Les ménages d'une personne, les couples sans enfant et les ménages non familiaux effectuent des déplacements moins longs en 2015 par rapport à la situation de 2005 alors que les ménages avec des couples avec enfant(s) et les ménages monoparentaux avec enfant(s) en font des plus longs.

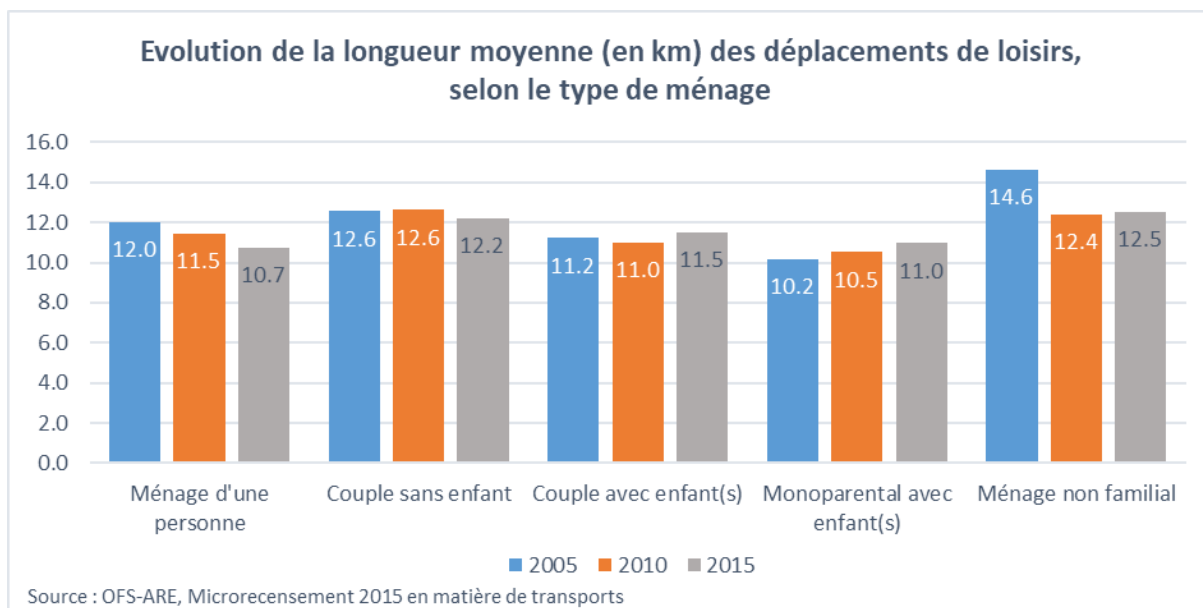


Figure 248 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le type de ménage - 2005-2010-2015

La durée moyenne des déplacements de loisirs a diminué entre 2005 et 2015 pour l'ensemble des catégories. La baisse s'observe principalement entre 2005 et 2010 et touche fortement les personnes appartenant à des ménages non familiaux.

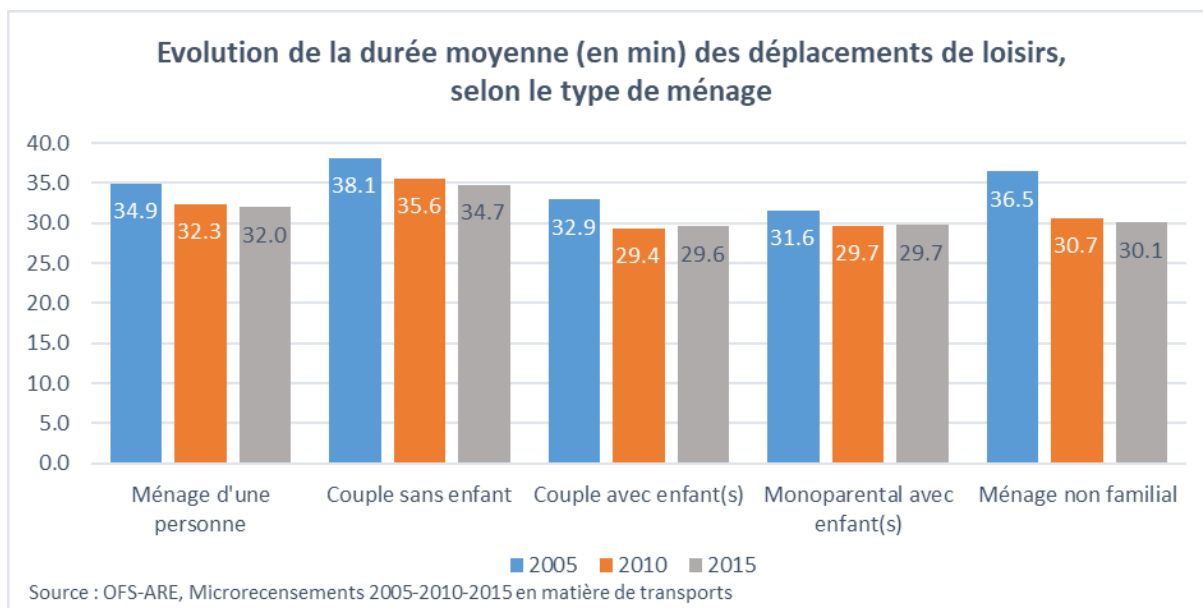


Figure 249 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le type de ménage - 2005-2010-2015

8.6.3 Déplacements par jour et par personne

En semaine, les ménages composés de couple avec enfant(s) sont ceux qui génèrent le moins de déplacements de loisirs par jour et par personne (1.1 déplacement), alors que les autres catégories en génèrent 1.2.

Le samedi, ce sont les ménages monoparentaux avec enfant(s) qui en génèrent le plus (2 déplacements) et les couples sans enfant le moins (1.6 déplacement).

Le dimanche, les ménages non familiaux ne génèrent que 1.4 déplacement par jour et par personne, alors que les ménages d'une personne, les ménages de couples sans enfant et les ménages de couples avec enfant(s) en génèrent 1.6.

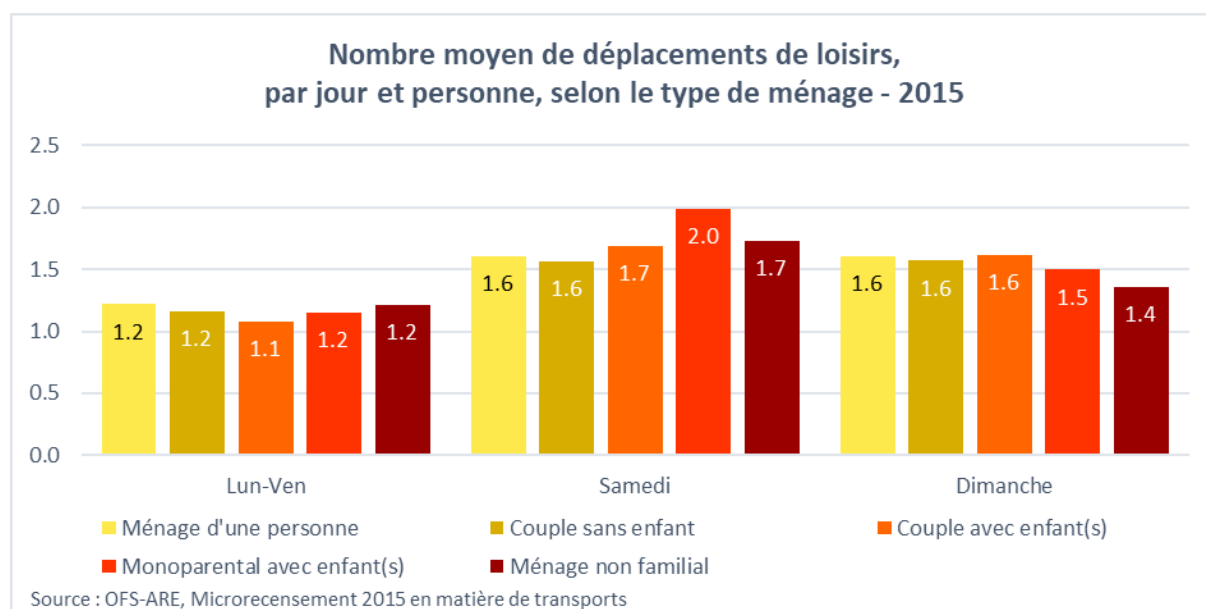


Figure 250 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage – 2015

En considérant plus précisément la répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs quotidiens, selon la structure du ménage d'appartenance, il apparaît que les différences ne sont pas très marquées. Toutefois, il semble que la proportion de personnes qui n'effectuent aucun déplacement de loisirs est légèrement plus importante dans les ménages en couple avec enfants (34.6%) et les ménages monoparentaux avec enfants (31.9%) que dans les autres (moins de 30%).

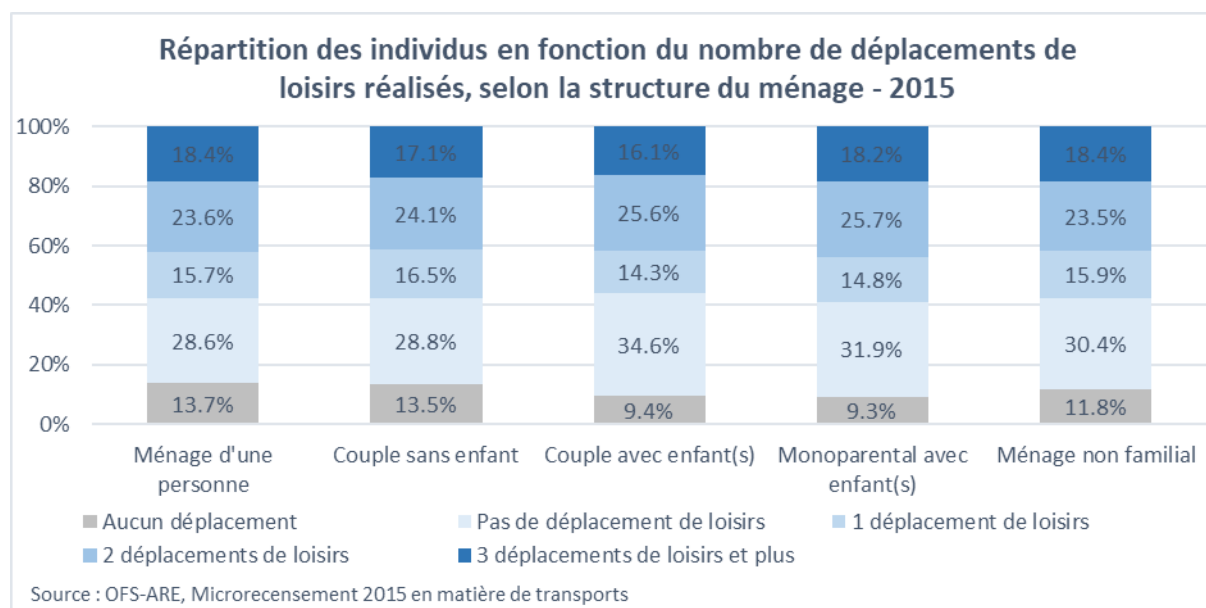


Figure 251 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon le type de ménage – 2015

L'analyse de la longueur moyenne des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage montre que les couples avec enfant(s) sont ceux qui font le moins de kilomètres par jour et par personne en semaine (9.7 km) mais qui en font le plus le dimanche (25.9 km). Les ménages non familiaux en font le plus en semaine (12.8 km) et le samedi (26.9 km). Les ménages d'une personne génèrent le moins de kilomètres par jour et par personne le samedi (19.4 km) alors que les ménages monoparentaux avec enfant(s) en font le moins le dimanche (21.5 km).

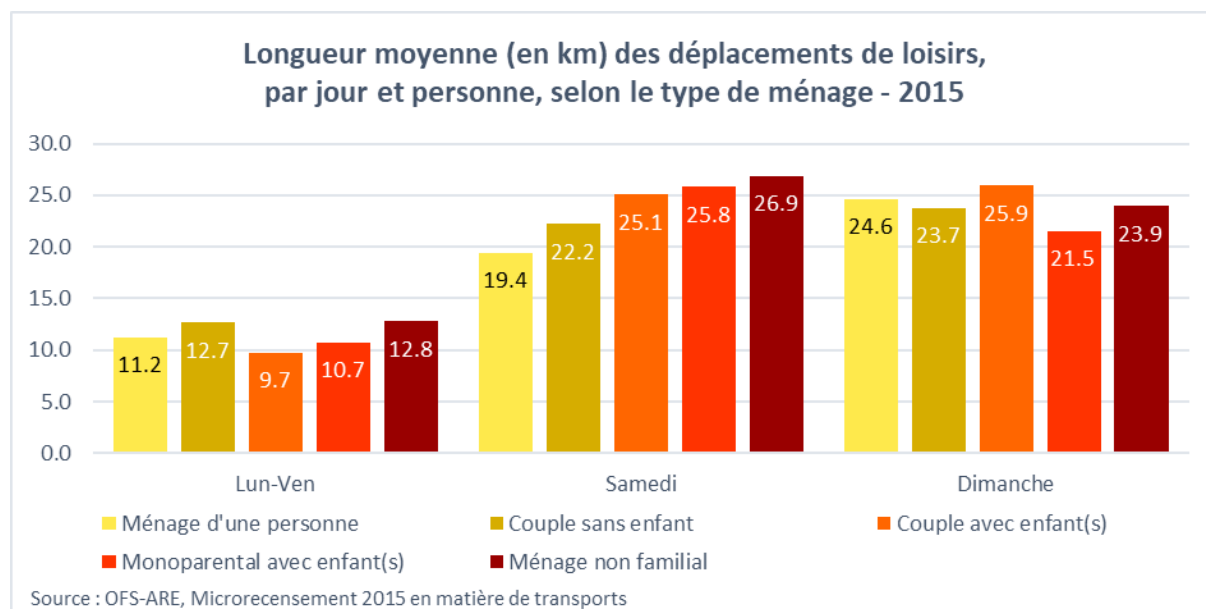


Figure 252 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage - 2015

Les durées moyennes des déplacements de loisirs par jour et par personne montrent que les ménages avec enfant(s) (couples avec enfant(s) et monoparental avec enfant(s)) sont ceux qui consacrent les moins de temps, par jour et par personne, en semaine (respectivement 29.3 min et 32.9 min) mais en consacrent le plus le samedi (respectivement 61 min et 68.1 min).

Les ménages d'une personne et les couples sans enfants qui y consacrent le plus temps en semaine (respectivement 37.5 min et 39.6 min) sont également ceux qui y consacrent les plus de temps le dimanche (respectivement 75.6 min et 70.5 min) mais qui y consacrent le moins le samedi (respectivement 58 min et 59.2 min).

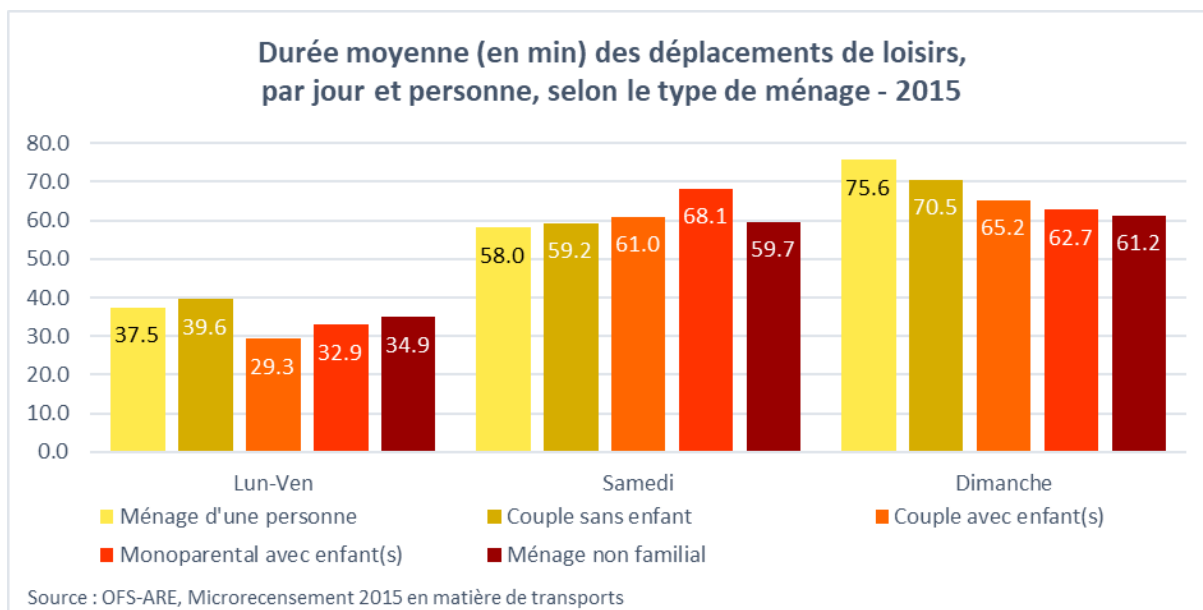


Figure 253 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage - 2015

L'évolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage indique que le nombre de déplacements a diminué très légèrement pour toutes les catégories de type de ménages entre 2005 et 2015. La baisse est continue pour les ménages avec enfant(s) alors que pour les autres catégories, une légère hausse est observée entre 2010 et 2015 suite à la baisse entre 2005 et 2010.

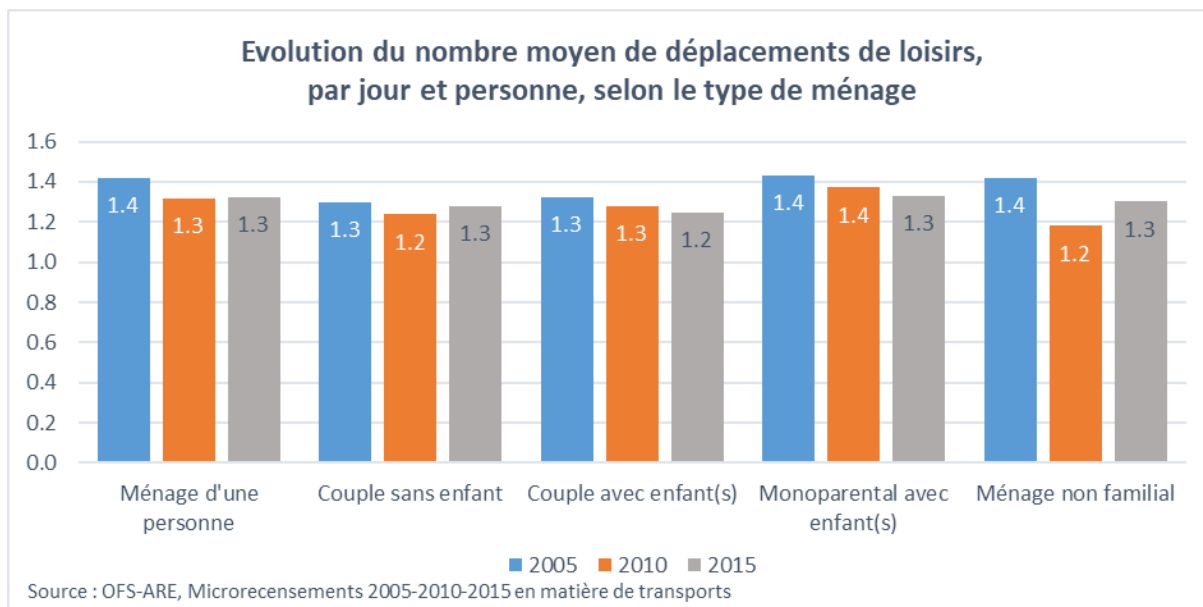


Figure 254 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage – 2005-2010-2015

L'évolution de la longueur moyenne des déplacements de loisirs, par jour et personne, montre une baisse plus ou moins forte entre 2005 et 2015 selon les catégories et une stagnation pour les ménages monoparentaux avec enfant(s). La baisse est particulièrement forte pour les ménages non familiaux

(4.5 km par jour et par personne), malgré une hausse entre 2010 et 2015, et les ménages d'une personne (-2.9 km par jour et par personne).

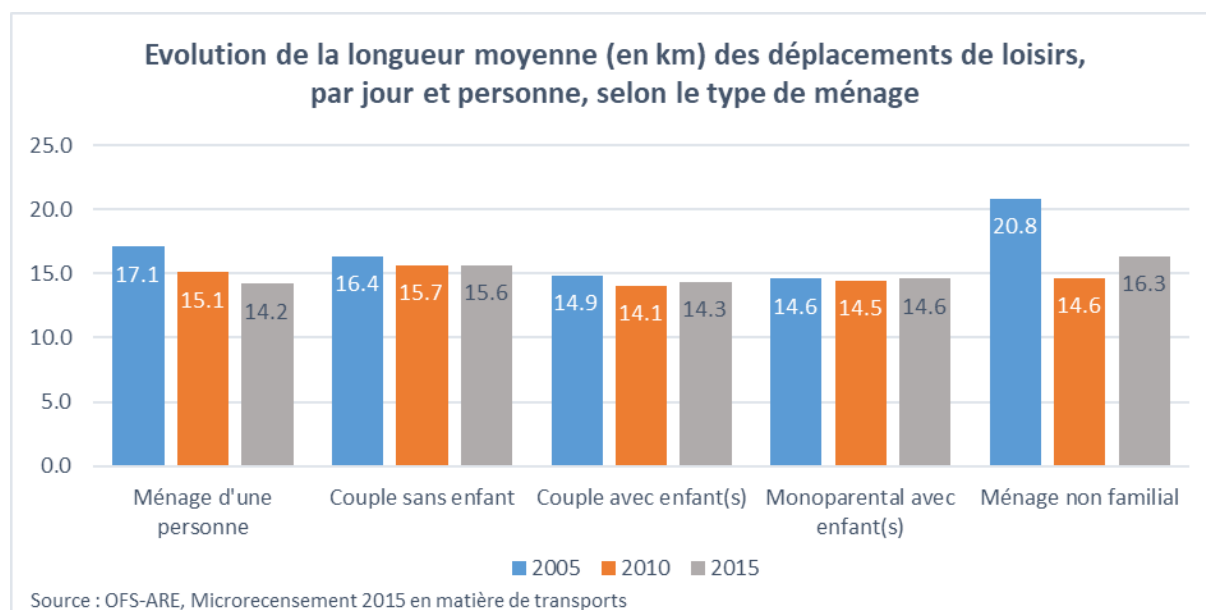


Figure 255 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage – 2005-2010-2015

L'évolution de la durée moyenne des déplacements de loisirs, par jour et personne, montre une baisse générale entre 2005 et 2015. On observe également une légère hausse entre 2010 et 2015 dans les ménages de couples sans enfant et les ménages non familiaux, mais celle-ci ne compense pas la perte subie entre 2005 et 2010.

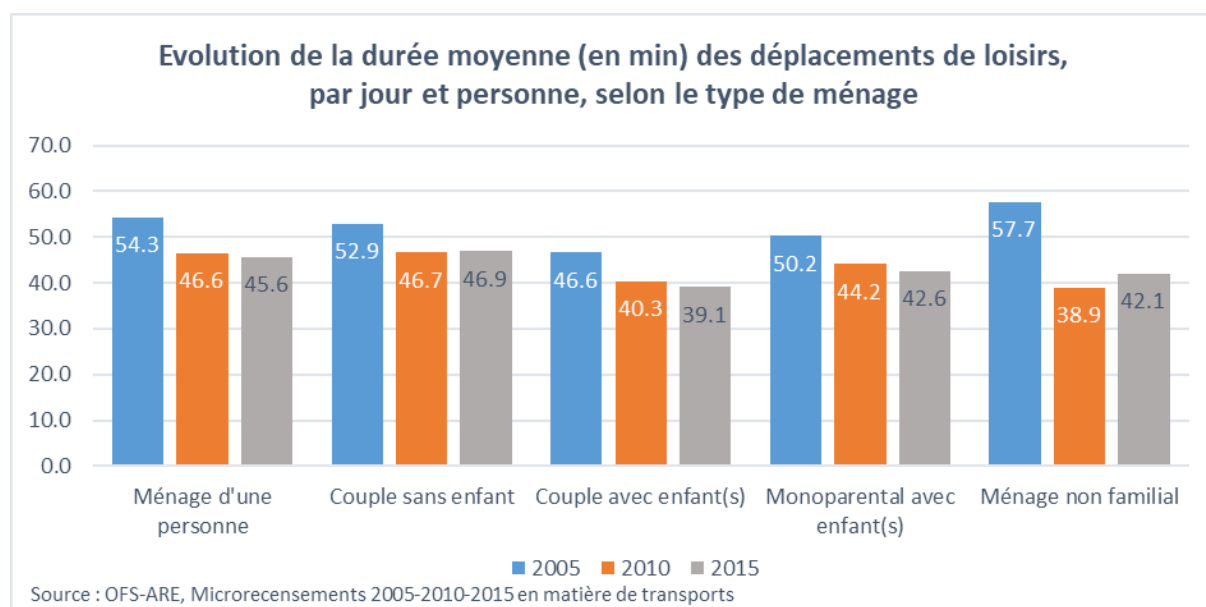


Figure 256 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage – 2005-2010-2015

8.6.4 Déplacements selon le mode de transport

L'analyse des parts modales des déplacements de loisirs, en pourcentage des déplacements, montre que les transports individuels motorisés sont les modes principaux pour les ménages de couple sans enfant (48.6% des déplacements), de couples avec enfant(s) (47.6%) et des ménages non familiaux (45.3%).

Les mobilités douces sont les modes principaux des ménages d'une personne (44.4% des déplacements) et des ménages monoparentaux (42.3%).

Les transports publics sont surtout utilisés par les ménages monoparentaux avec enfant(s) (14.1% des déplacements), les ménages d'une personne (13.8%) et les ménages non familiaux (13.8%).

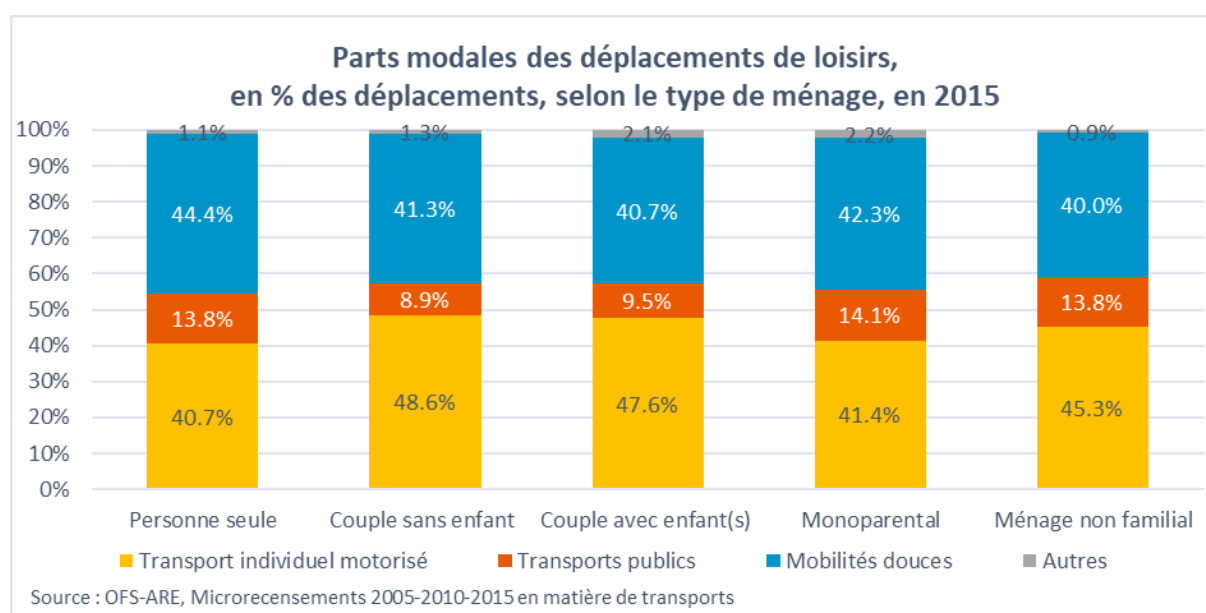


Figure 257 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon le type de ménage - 2015

En pourcentage des distances, les transports individuels motorisés restent logiquement en tête pour toutes les catégories, mais surtout dans les ménages de couples avec enfant(s) (71.2% des distances).

Les transports publics représentent près ou plus de 25% des distances dans les ménages d'une personne (33.1%), les ménages monoparentaux avec enfant(s) (29.7%) et les ménages non familiaux (24.3%).

Les mobilités douces ne dépassent pas le 10% des distances.

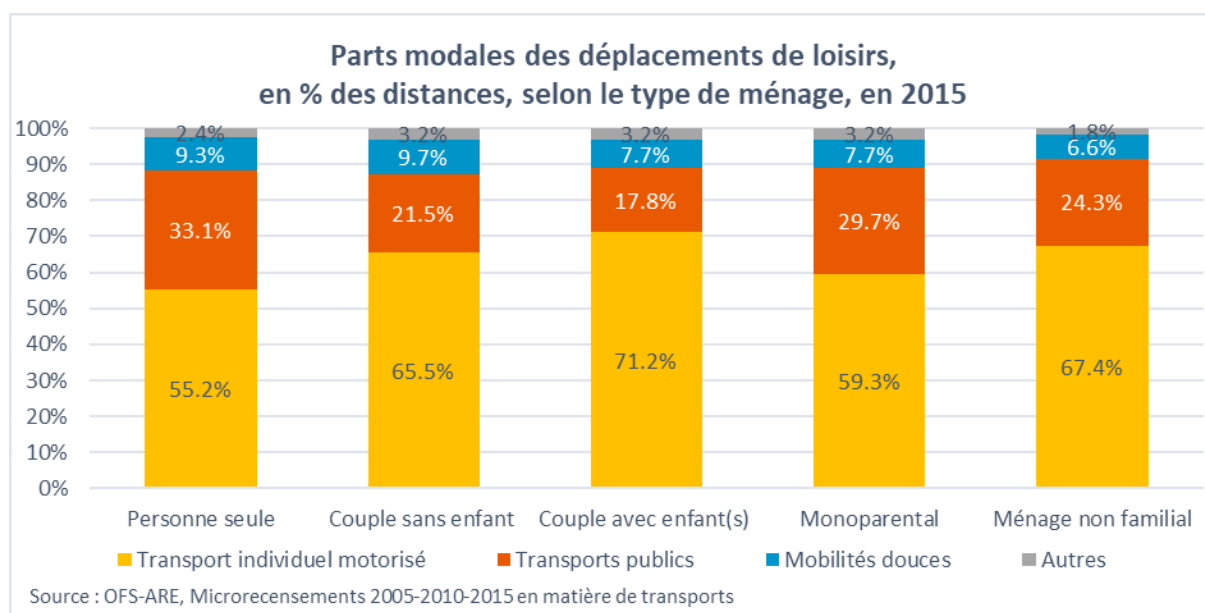


Figure 258 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon le type de ménage – 2015

8.6.5 Taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs

Selon la structure des ménages, les taux de remplissage des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs apparaissent très différents. Sans surprise, les couples avec enfants connaissent les taux les plus élevés (2.21 personnes par voiture en moyenne), alors que les ménages d'une personne ont les taux les plus faibles (1.45 en moyenne).

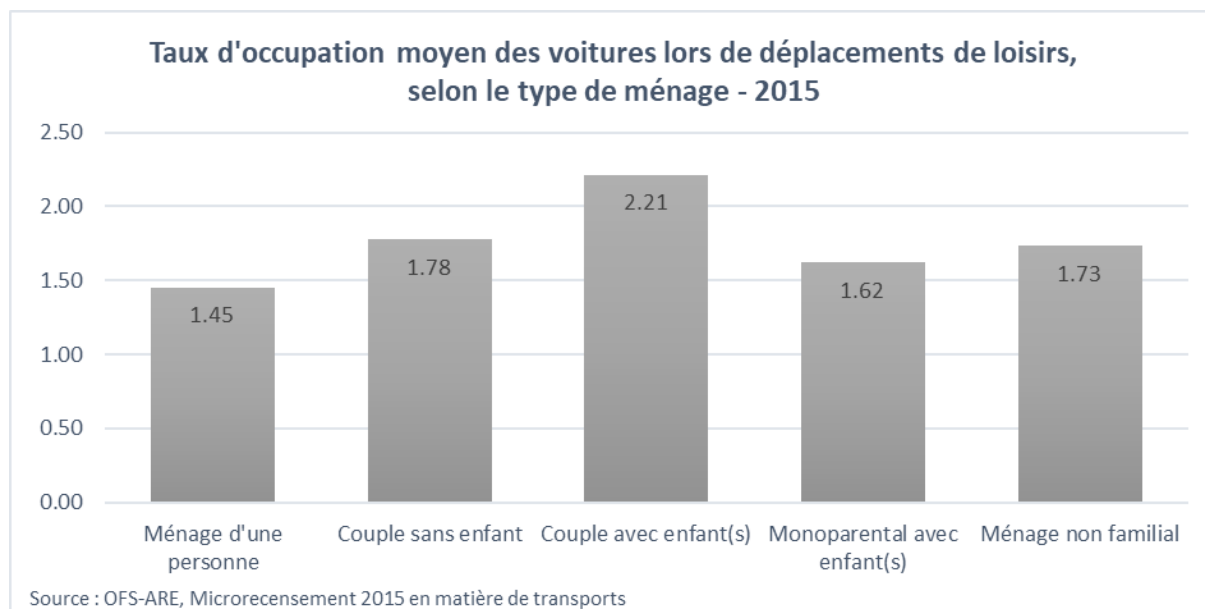


Figure 259 : Taux d'occupation moyen des voitures individuelles lors des déplacements de loisirs, selon la classe de revenu du ménage - 2015

8.7 PROFILS SELON LA DISPONIBILITÉ D'UNE VOITURE INDIVIDUELLE

8.7.1 Présentation

Les analyses de cette section distinguent les individus selon leur **accès à une voiture individuelle**. Par accès, ou disponibilité, on entend la facilité pour la personne interrogée de disposer d'une voiture, même si ce véhicule ne se trouve pas dans le ménage. La question est posée directement à l'individu interrogé dans le cadre du MRMT, mais uniquement aux personnes titulaires d'un permis de conduire.

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements de loisirs, par année et par catégorie de disponibilité d'une voiture :

Disponibilité d'une voiture individuelle	2005	2010	2015
Toujours disponible	25'803	46'397	42'424
Disponible sur demande	4'701	8'775	9'370
Non disponible	1'779	3'104	2'683
TOTAL	32'283	58'276	54'477

Tableau 128 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la disponibilité d'une voiture individuelle pour la personne ayant effectué le déplacement

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année et par catégorie de disponibilité d'une voiture :

Disponibilité d'une voiture individuelle	2005	2010	2015
Toujours disponible	18'177	34'335	31'824
Disponible sur demande	3'585	7'210	7'584
Non disponible	1'138	2'346	2'587
TOTAL	22'900	43'891	41'994

Tableau 129 : Effectifs non-pondérés (N) des individus, par année, selon la disponibilité d'une voiture individuelle

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année, selon la disponibilité d'une voiture individuelle et le type d'espace :

Type d'espace	Disponibilité d'une voiture individuelle	2005	2010	2015
Urbain	Toujours disponible	10'887	20'128	18'448
	Disponible sur demande	2'428	4'880	5'269
	Non disponible	9'51	1'973	2'020
	TOTAL	14'265	26'981	25'737
Intermédiaire	Toujours disponible	4'065	8'118	7'530
	Disponible sur demande	726	1'363	1'391
	Non disponible	104	219	358
	TOTAL	4'895	9'701	9'280

Rural	Toujours disponible	3'176	6'088	5'845
	Disponible sur demande	428	967	924
	Non disponible	77	154	209
	TOTAL	3'682	7'209	6'978

Tableau 130 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la disponibilité d'une voiture individuelle et le type d'espace

8.7.2 Structure des déplacements

L'analyse du nombre moyen d'étapes par déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'une voiture individuelle montre quelques différences significatives. Les personnes avec une voiture individuelle toujours disponible font nettement moins d'étapes par déplacement (1.3 étapes) que ceux qui ont une voiture individuelle disponible sur demande (1.5 étapes) ou ceux qui n'en ont pas à disposition (1.8 étapes). Ce résultat montre que les déplacements effectués en voiture individuelle, en postulant que les personnes qui ont une voiture toujours à disposition l'utilisent, sont plus directs (porte à porte) et par conséquent ne comportent que peu de changement de véhicules ou de modes, contrairement aux déplacements des autres usagers qui utilisent d'autres modes que la voiture.

Par contre, le nombre d'étapes par déplacements ne varie pas beaucoup selon les jours (jours en semaine ou le week-end) que l'on n'ait pas une voiture individuelle à disposition ou que celle-ci soit toujours disponible ou disponible sur demande.

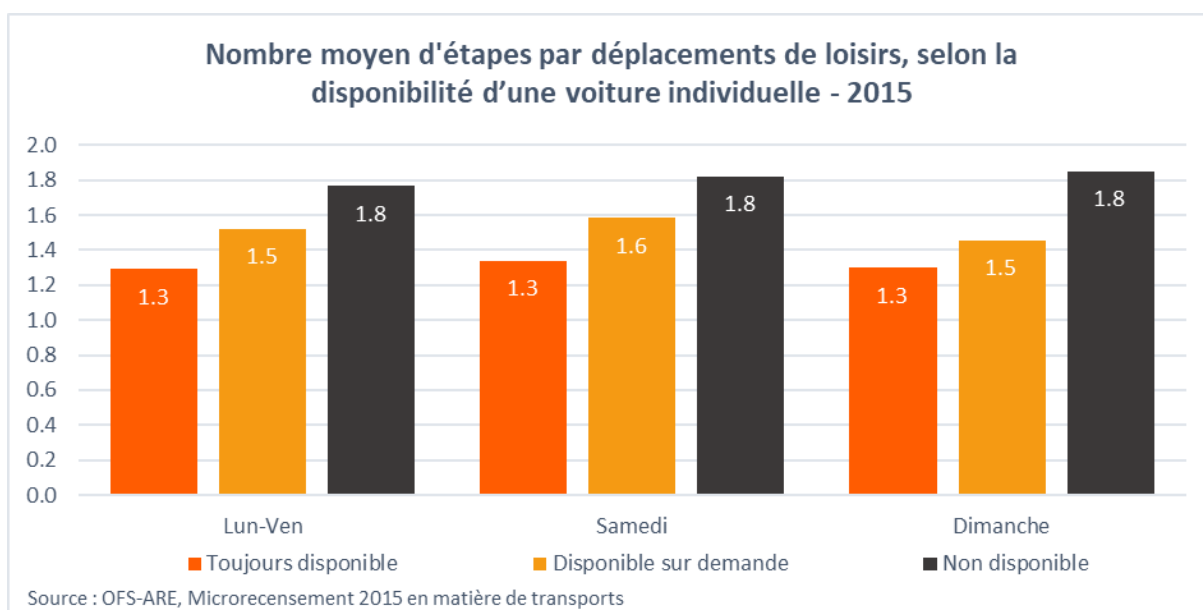


Figure 260 : Nombre moyen d'étapes par déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'une voiture individuelle - 2015

Le fait de disposer d'une voiture individuelle impacte également la longueur moyenne des déplacements. Ainsi, les personnes avec une voiture individuelle toujours à disposition effectuent des déplacements plus longs en semaine et le samedi (respectivement 10.7 km et 14.9 km par déplacement).

Les personnes qui n'ont pas de voiture individuelle à disposition effectuent des déplacements plus courts (8 km en semaine et 7.7 km le samedi). Ce résultat ne signifie pas forcément que la disponibilité d'une voiture a une influence sur la longueur des déplacements, car il est également possible que des opportunités proches, engendrant des déplacements courts, ne requièrent pas l'utilisation d'une voiture individuelle. On remarque également que les personnes qui n'ont pas de voiture individuelle à disposition effectuent des déplacements plus longs le dimanche (17.4 km).

Les personnes avec une voiture individuelle à disposition sur demande effectuent des déplacements dont les distances sont assez proches des valeurs des déplacements effectués par les personnes avec une voiture individuelle toujours à disposition.

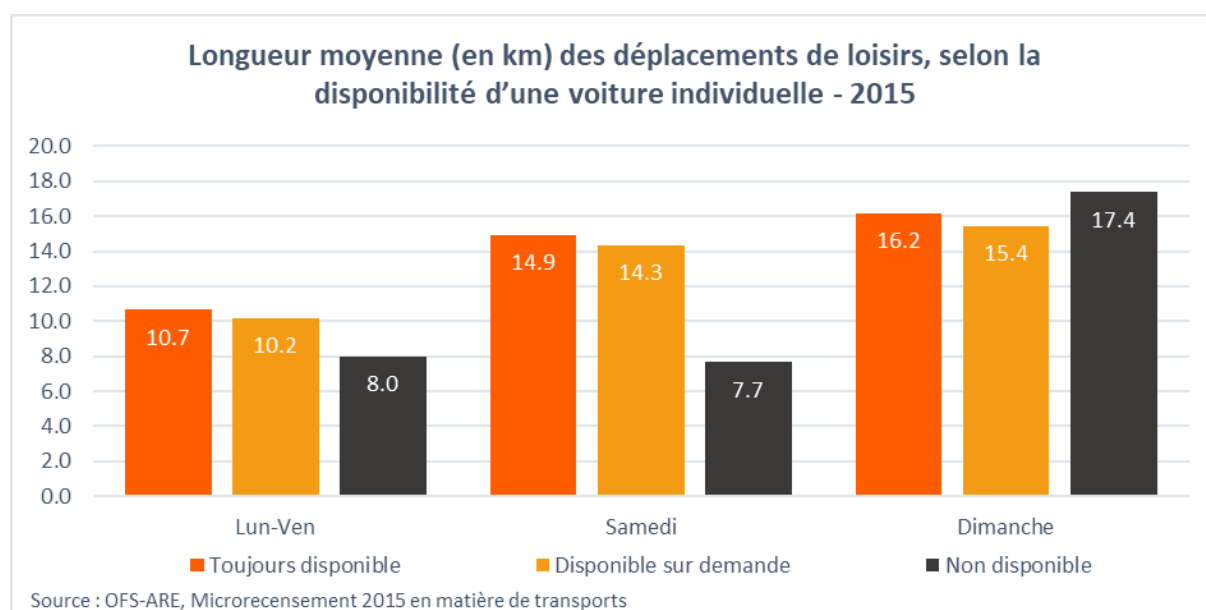


Figure 261 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'une voiture individuelle - 2015

Les durées moyennes des déplacements montrent qu'en jours ouvrables et le samedi, les personnes qui n'ont pas de voiture à disposition consacrent autant de temps, voire même un peu plus, par déplacement de loisirs malgré des distances moyennes nettement plus courtes (environ 30 min par déplacement en semaine et environ 35 min le samedi). Avec des déplacements plus longs le dimanche, ces usagers passent plus de temps en déplacement (51.8 min contre 42.1 min pour ceux avec une voiture toujours à disposition et 41 min pour ceux avec une voiture à disposition sur demande).

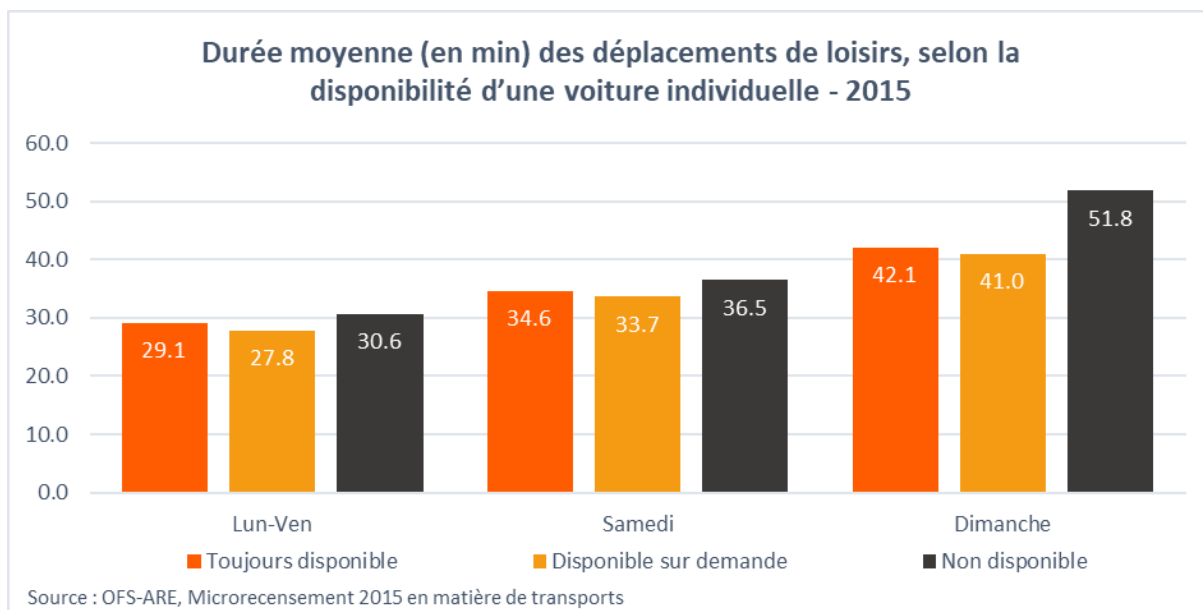


Figure 262 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'une voiture individuelle - 2015

L'évolution de la longueur moyenne des déplacements indique une diminution pour toutes les catégories entre 2005 et 2015. La diminution est continue pour les personnes ayant une voiture individuelle toujours à disposition (13km en 2005, 12.7 km en 2010 et 12.4 km en 2015) et ceux qui ont une voiture individuelle à disposition sur demande (12.9 km en 2005, 12.3 km en 2010 et 11.9 km en 2015). Les personnes n'ayant pas de voiture individuelle à disposition ont fait des déplacements plus longs en 2010 par rapport à 2005 (10.8 km contre 10.4 km), mais plus courts en 2015 (9.6 km).

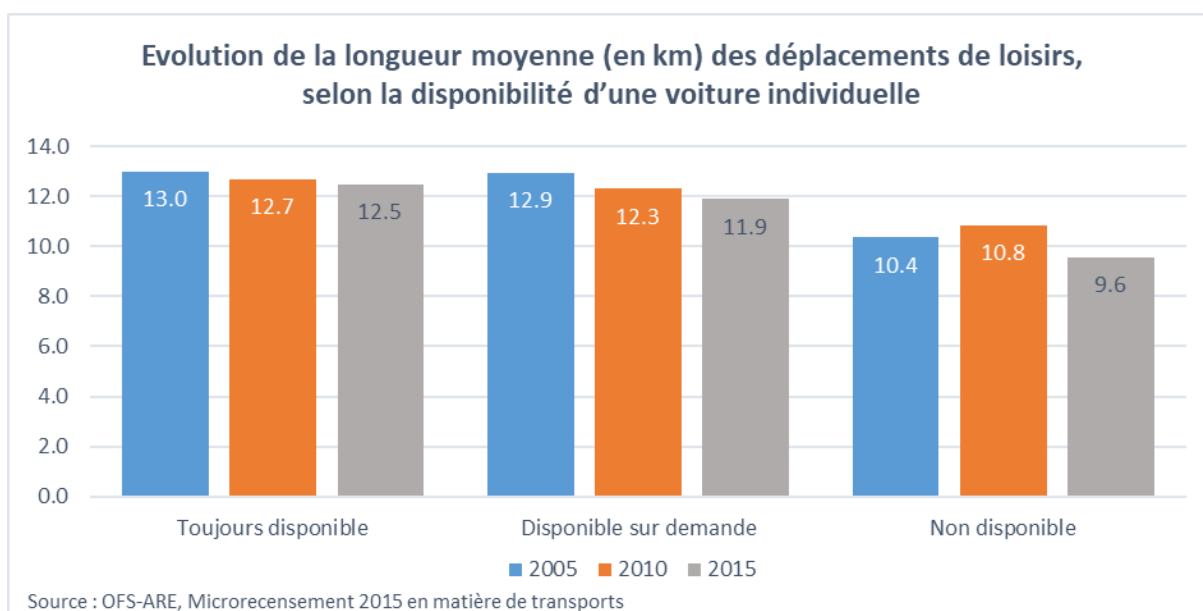


Figure 263 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2005-2010-2015

La durée moyenne des déplacements a également diminué entre 2005 et 2015 pour les personnes ayant une voiture toujours à disposition (-2.2 min) et ceux ayant une voiture à disposition sur demande (-4.9 min). Par contre, pour ceux qui n'ont pas de voiture individuelle à disposition, on constate une

hausse de +0.5 min dans la durée moyenne. Cette hausse entre 2005 et 2010 est composée d'une augmentation de 2005 à 2010 (+1.8 min) suivie d'une baisse entre 2010 et 2015 (-1.3 min).

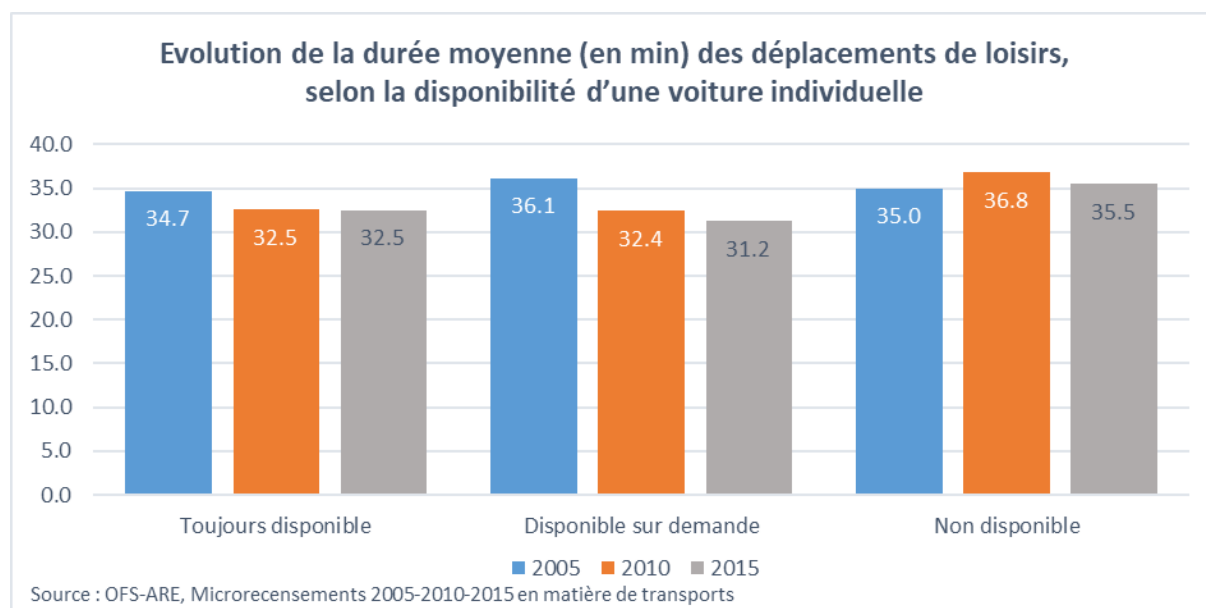


Figure 264 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2005-2010-2015

8.7.3 Déplacements par jour et par personne

Les personnes ayant une voiture toujours à disposition et ceux qui l'ont sur demande effectuent plus ou moins le même nombre de déplacements de loisirs par jour et par personnes, soit 1.2 en semaine, 1.7 le samedi et entre 1.6 et 1.7 le dimanche. Ceux qui n'ont pas de voiture à disposition en font moins (1 en semaine, 1.4 le samedi et le dimanche).

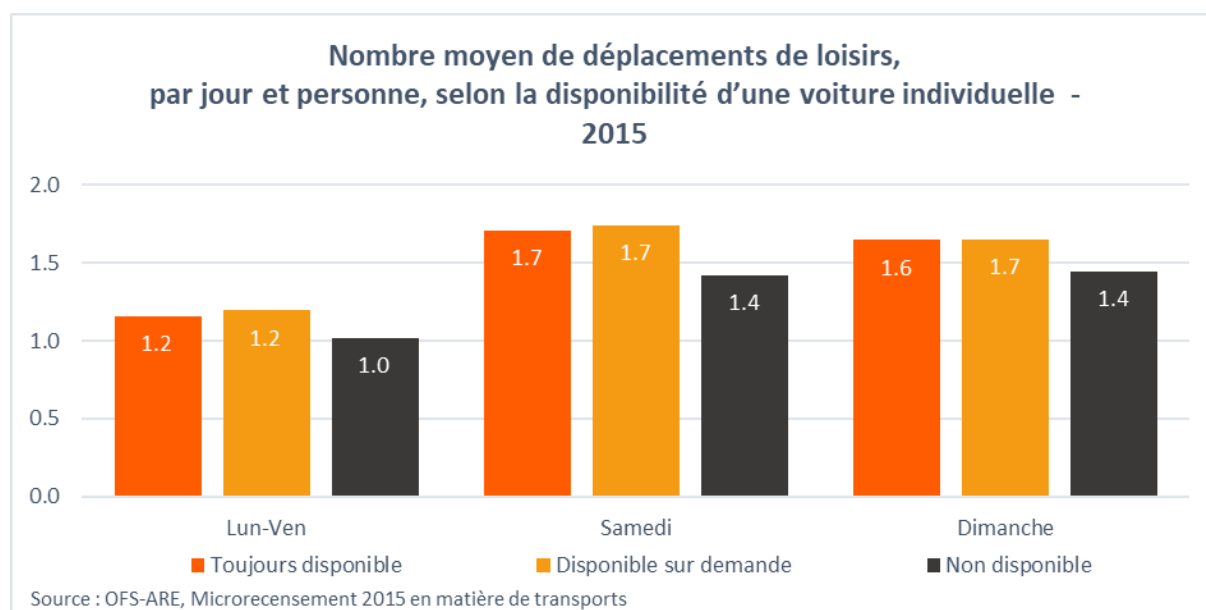


Figure 265 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2015

La répartition des individus en fonction des effectifs de déplacements, selon la disponibilité d'une voiture individuelle ou non, indique que les personnes ayant toujours un véhicule à disposition, ou sur demande, ont tendance à faire un plus grand nombre de déplacements de loisirs par jour : 58.1% des individus qui ont une voiture toujours disponible, et 59.8% de ceux qui ont une voiture à disposition sur demande, effectuent au moins un déplacement de loisirs par jour. En revanche, chez ceux qui n'ont pas de voiture disponible, ce taux est plus faible : seules 52.6% des personnes qui appartiennent à cette classe font au moins un déplacement de loisirs par jour.

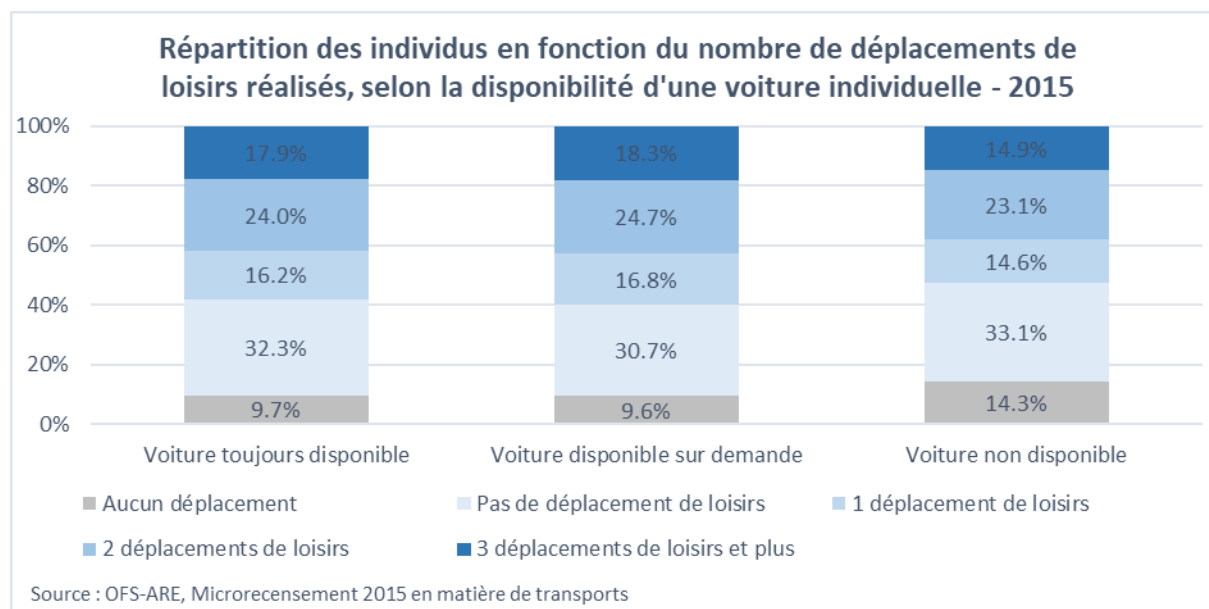


Figure 266 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2015

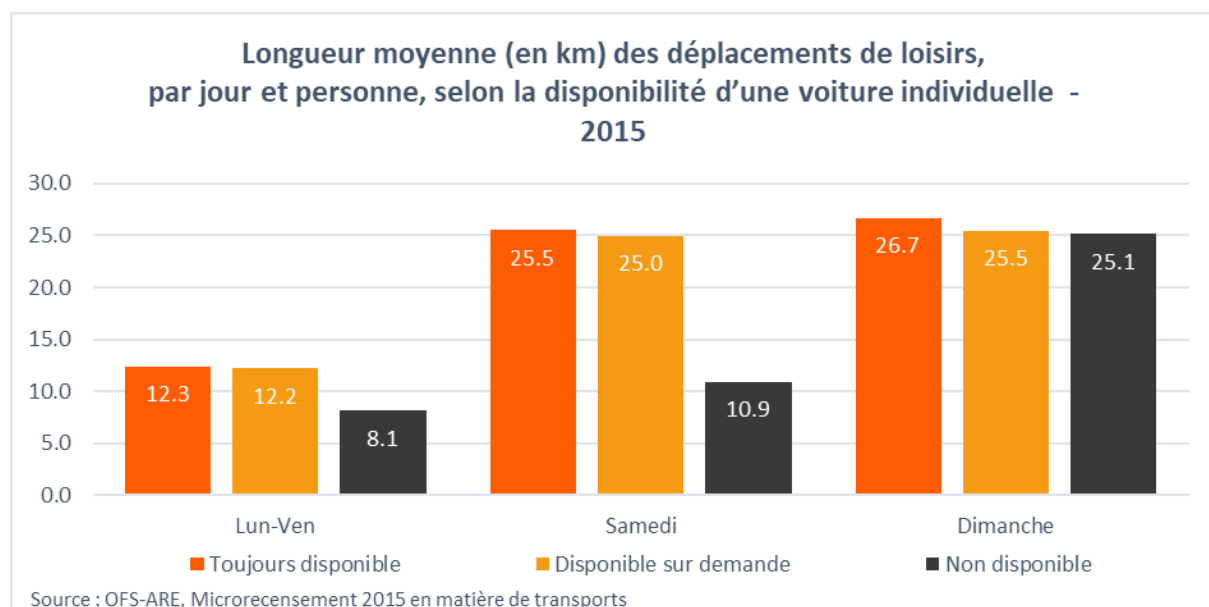


Figure 267 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle - 2015

On observe également peu de différences dans la longueur moyenne des déplacements de loisirs, par jour et personne, entre les personnes ayant une voiture toujours à disposition et ceux qui l'ont sur

demande (respectivement 12.3 km et 12.2 km par jour et par personne en semaine, 25.5 km et 25 km le samedi et 26.7 km et 25.5 km le dimanche). Ceux qui n'ont pas de voiture individuelle à disposition génèrent moins de kilomètres par jour et par personne en semaine (8.1 km) et le samedi (10.9 km), mais tout autant le dimanche (25.1 km).

La durée moyenne des déplacements de loisirs, par jour et par personne, est assez proche que l'on ait une voiture à disposition (toujours ou sur demande) ou pas et correspond à environ 35 minutes par jour et par personne. Le samedi, les personnes ayant une voiture à disposition (toujours ou sur demande) passent en moyenne plus de temps lors de ces déplacements (respectivement 62.1 min par jour et par personne et 64.9 min par jour et par personne) que ceux qui n'ont pas de voiture individuelle à disposition (55.5 min par jour et par personne). Le dimanche, ce sont ceux qui n'ont pas de voiture individuelle à disposition qui passent plus de temps, par jour et par personne, que les autres (78.8 min par jour et par personne contre environ 72 min).

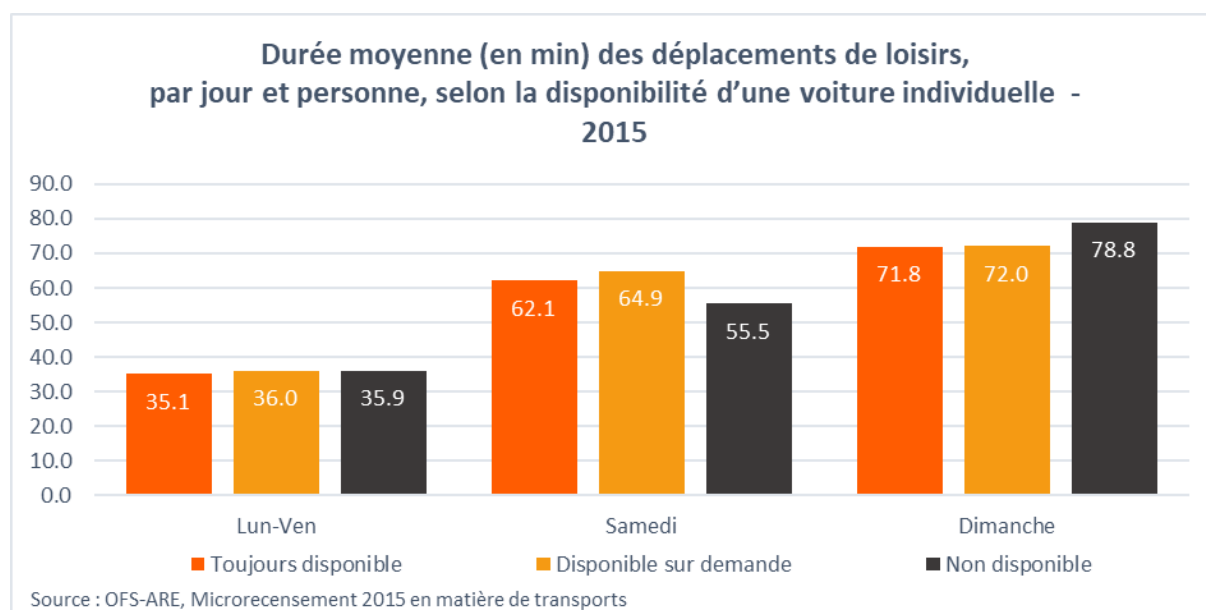


Figure 268 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle - 2015

En considérant les distances parcourues par jour et par personne pour les loisirs, la différence selon la disponibilité d'une voiture individuelle ou non s'observe également pour les autres motifs de déplacement : les personnes qui ne disposent pas de voiture font sensiblement moins de distances par jour et par personne que les autres. C'est le cas notamment pour le travail, les achats ou les activités professionnelles. Les différences en matière de durées moyennes de trajet par jour et par personne sont en revanche moins marquées.

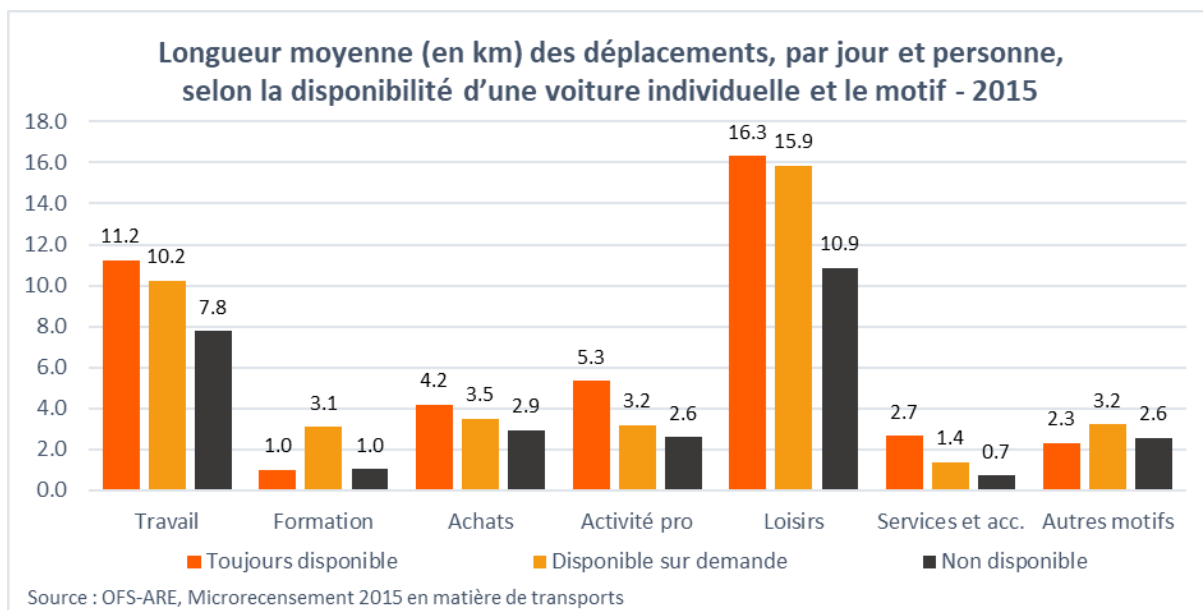


Figure 269 : Longueur moyenne (en km) des déplacements, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle et le motif - 2015

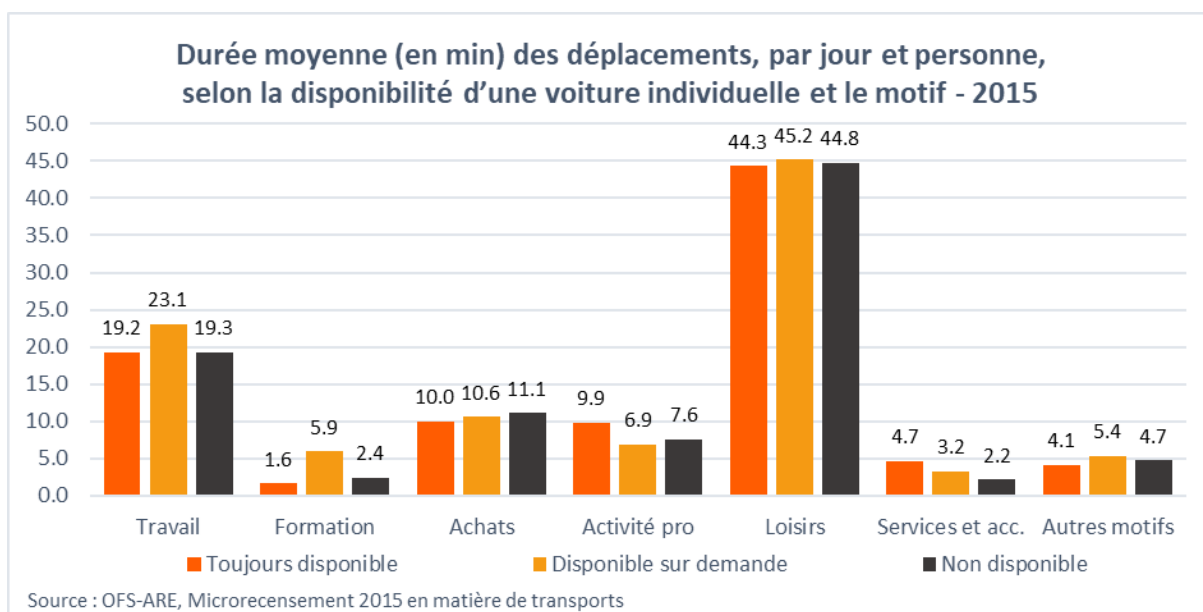


Figure 270 : Durée moyenne (en min) des déplacements, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle et le motif - 2015

L'évolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et par personne, montre une baisse d'environ 0.1 déplacement par jour et par personne, chez les personnes ayant une voiture à disposition (toujours ou sur demande). Le nombre moyen de déplacements reste en revanche stable chez les personnes n'ayant pas de voiture disponible.

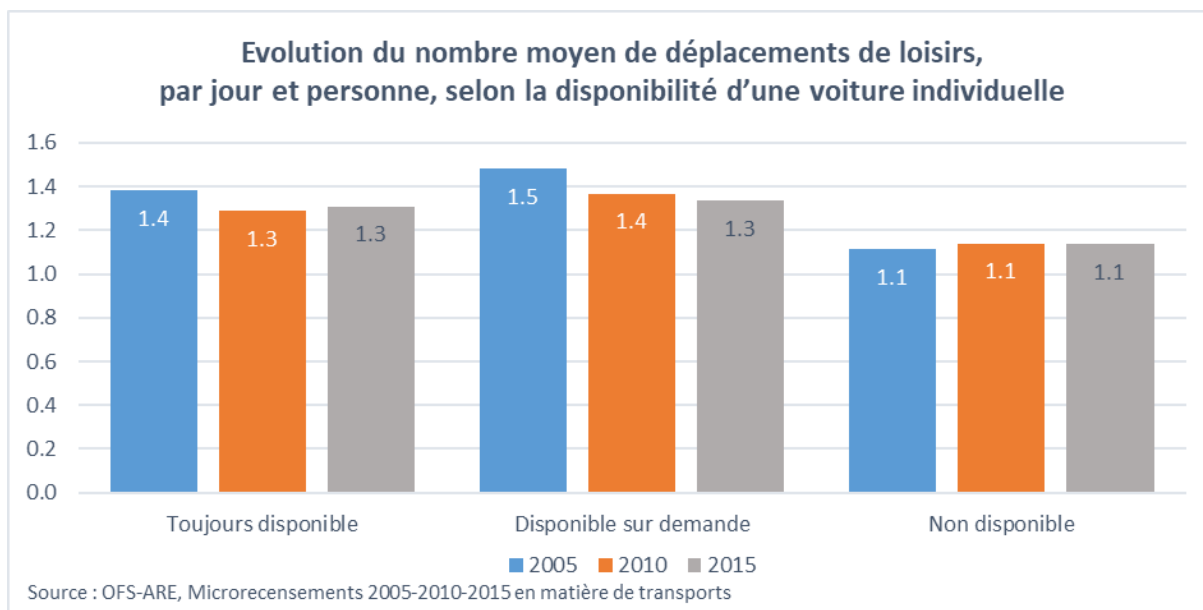


Figure 271 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2005-2010-2015

L'évolution de la longueur moyenne des déplacements de loisirs, par jour et par personne, révèle une baisse de la distance effectuée entre 2005 et 2015. Cette baisse concerne l'ensemble des catégories mais sous des formes diverses. En effet, si la baisse est continue pour les personnes ayant une voiture disponible sur demande (19.2 km en 2005, 16.8 km en 2010 et 15.9 en 2015), chez les personnes ayant une voiture toujours disponible, elle s'observe entre 2005 et 2010 (de 17.9 km à 16.3 km), puis est suivie par une stabilisation en 2015 (16.3 km). Enfin, chez les personnes ne disposant pas de voiture, après une augmentation de la distance moyenne (de 11.5 km en 2005 à 12.3 km en 2010), on observe ensuite une baisse pour atteindre 10.9 km par jour et par personne.

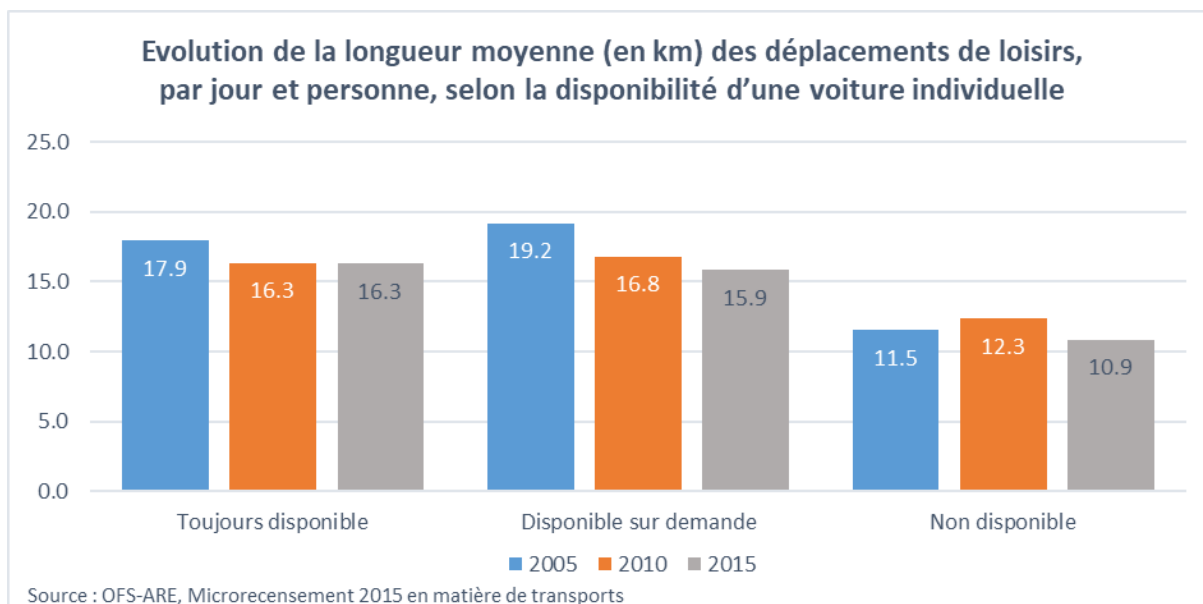


Figure 272 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2005-2010-2015

La durée moyenne, par jour et par personne, n'évolue pas de la même manière selon les catégories. En effet, si celle-ci baisse pour les personnes ayant une voiture à disposition (toujours ou sur demande), elle augmente entre 2005 et 2015 pour les personnes n'ayant pas de voiture à disposition malgré une diminution entre 2010 et 2015.

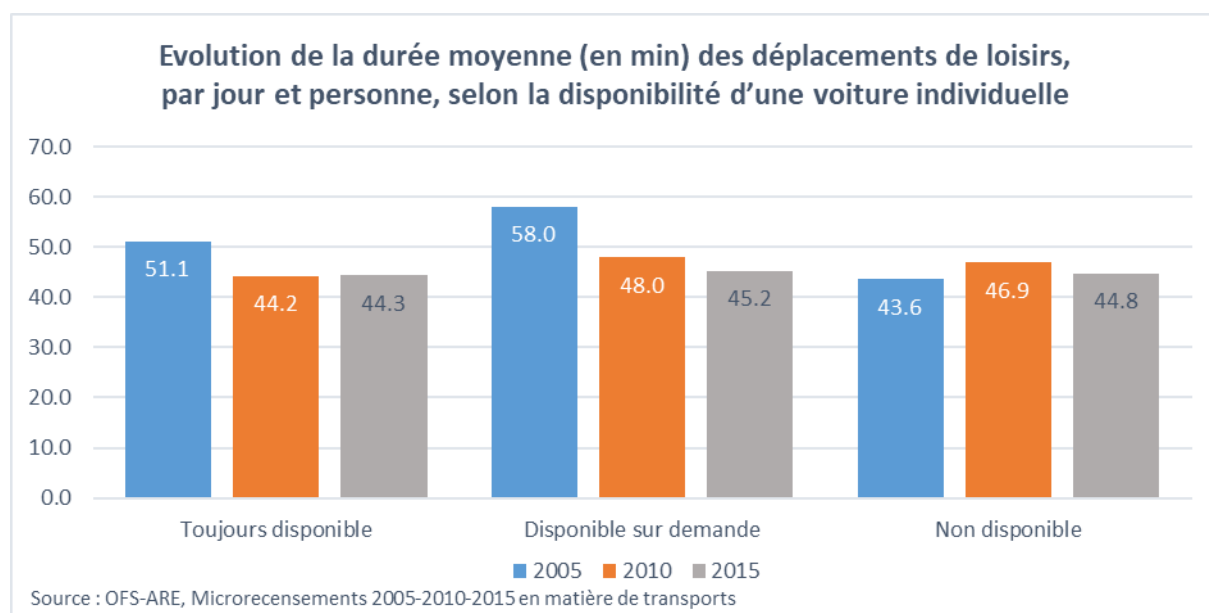


Figure 273 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2005-2010-2015

8.7.4 Déplacements selon le mode de transport

L'analyse des parts modales selon la disponibilité de la voiture montre, logiquement, que les personnes ayant une voiture toujours à disposition effectuent plus d'un déplacement sur deux en transport individuel motorisé (56.7%). Les modes doux représentent 37.2% des déplacements et les transports publics 5%. Chez les personnes ayant une voiture à disposition sur demande, la part des transports individuels motorisés représentent 37.5%, celle des modes doux de 45.1% et celle des transports publics 16.2%. Chez les personnes n'ayant pas de voiture à disposition, les transports individuels motorisés ne représentent plus que 26.1% des déplacements, alors que les mobilités douces atteignent 48.7% des déplacements et les transport publics, 23.7%.

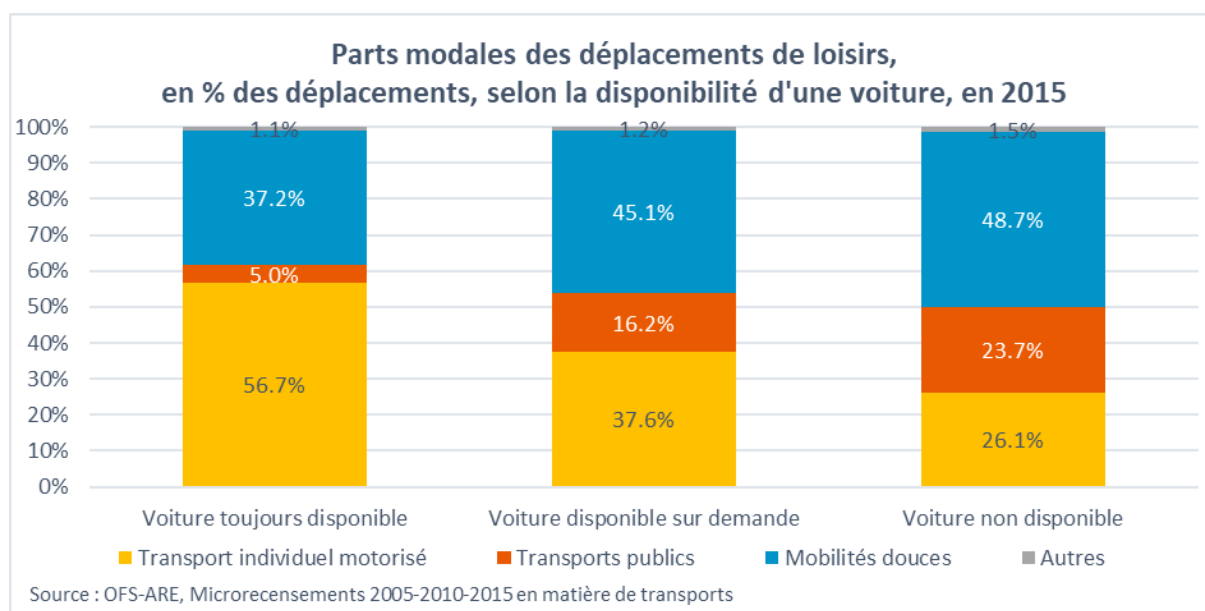


Figure 274 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la disponibilité d'une voiture individuelle - 2015

Les différences entre les catégories sont encore plus parlantes en analysant les parts modales en pourcentage de la distance parcourue. Ainsi, les personnes ayant une voiture toujours à disposition effectuent plus de 75% des distances en transport individuel motorisé, les transports publics et les mobilités douces représentant respectivement 13.5% et 8.4%.

Chez les personnes ayant une voiture à disposition sur demande, 50% de la distance est effectuée en transports motorisés, 37.3% en transports publics et 9.4% en modes doux.

Chez les personnes n'ayant pas de voiture à disposition, la plus grande part de la distance est effectuée en transports publics (47.6%), les transports individuels motorisés représentent 39.9% de la distance et les mobilités douces, 11.3%.

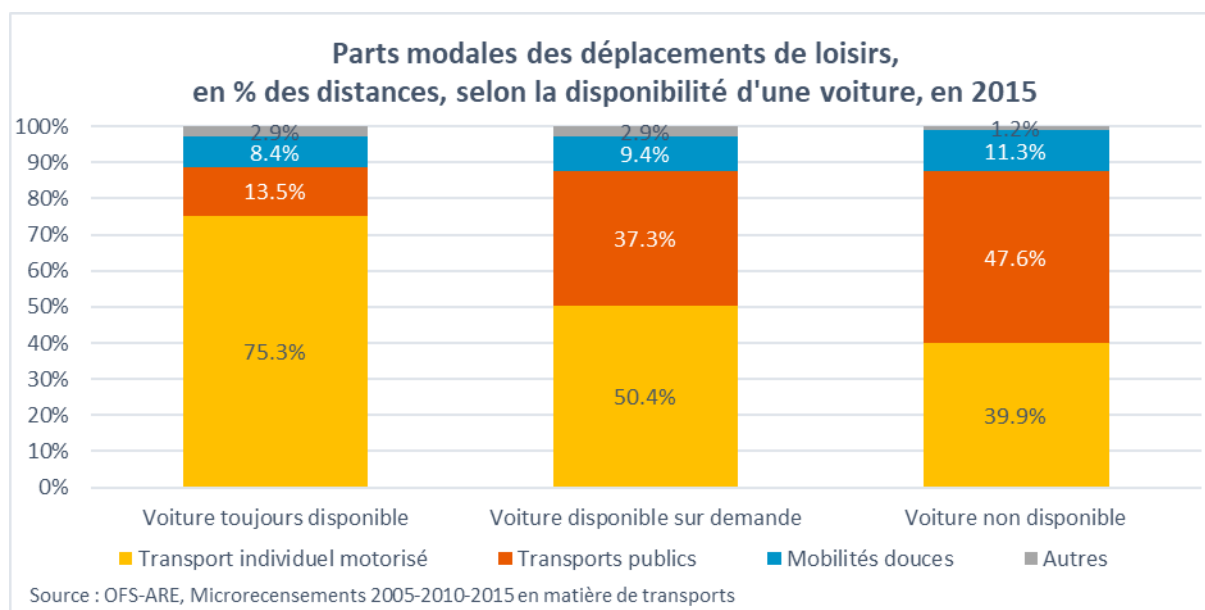


Figure 275 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2015

L'usage plus important des TIM pour les déplacements de loisirs en relation avec la disponibilité d'une voiture individuelle est également valable pour les autres motifs de déplacement. L'écart entre les classes semble d'ailleurs plus marqué pour des motifs tels que le travail, les achats ou les activités professionnelles.

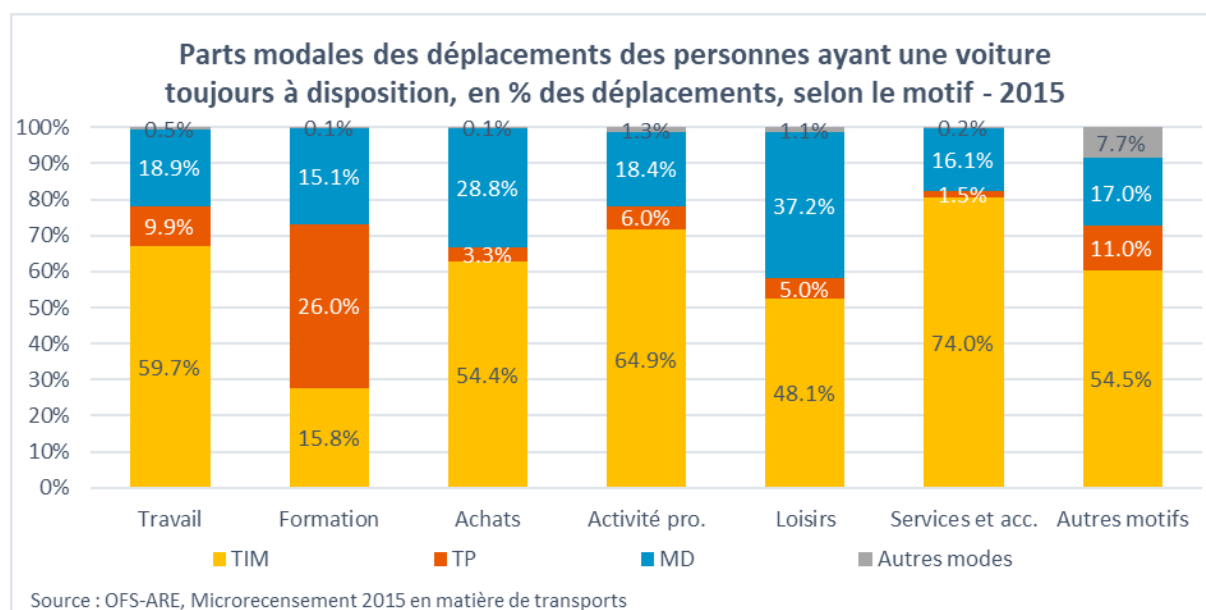


Figure 276 : Parts modales des déplacements des personnes ayant une voiture individuelle toujours à disposition, en % des déplacements – 2015

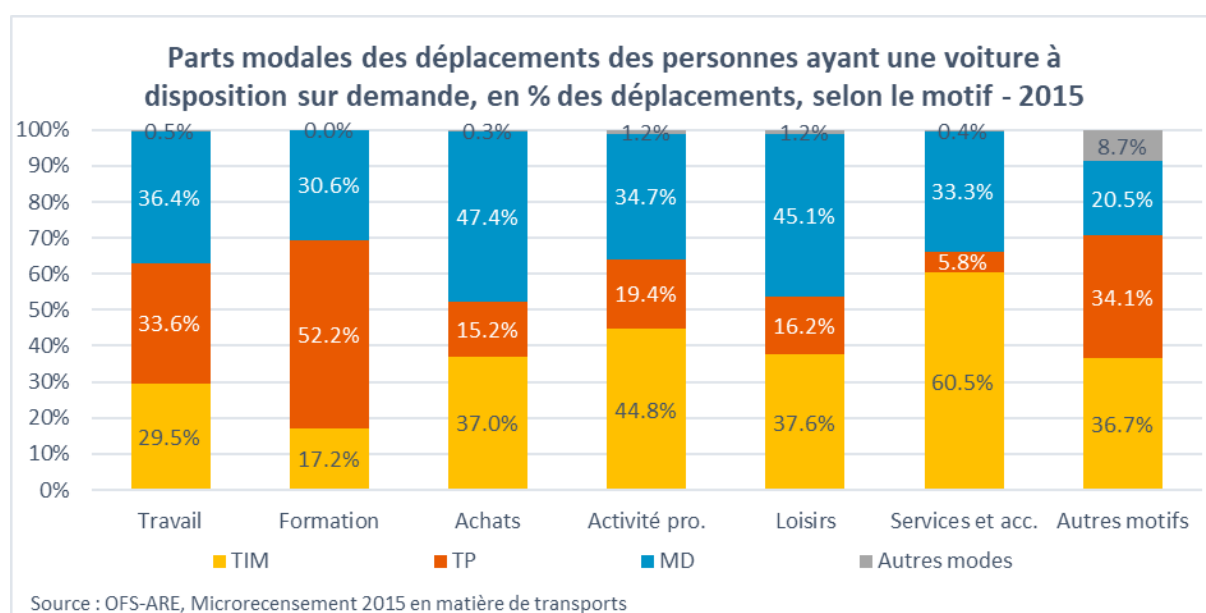


Figure 277 : Parts modales des déplacements des personnes ayant une voiture individuelle à disposition sur demande, en % des déplacements – 2015

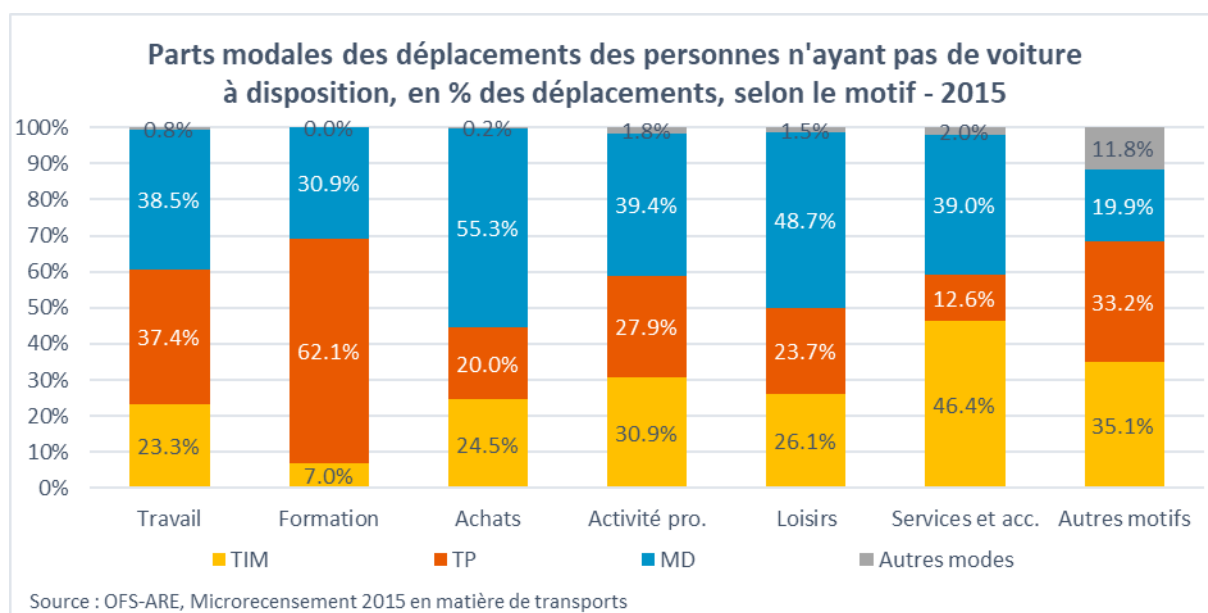


Figure 278 : Parts modales des déplacements des personnes n'ayant pas de voiture individuelle à disposition, en % des déplacements – 2015

8.8 PROFILS SELON LA DISPONIBILITÉ D'UN ABONNEMENT GÉNÉRAL CFF

8.8.1 Introduction

Les analyses de cette section distinguent les individus selon leur **possession ou non d'un abonnement général CFF (1^{ère} ou 2^{ème} classe)**. Cet abonnement annuel de transport permet de voyager librement sur tout le réseau CFF et sur presque l'ensemble du réseau de transports publics en Suisse (transports urbains, trains, CarPostal, bateaux) et au Liechtenstein. La question est posée directement à l'individu interrogé dans le cadre du MRMT et fait partie des caractéristiques de la personne.

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements de loisirs, par année et par possession ou non d'un AG CFF :

Possession d'un AG CFF	2005	2010	2015
Oui	3'056	7'646	6'677
Non	42'378	73'796	67'470
TOTAL	45'434	81'442	74'147

Tableau 131 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la possession d'un AG CFF (1^{ère} ou 2^{ème} classe) par la personne ayant effectué le déplacement

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année et par possession ou non d'un AG CFF :

Possession d'un AG CFF	2005	2010	2015
Oui	2'106	5'682	5'366
Non	31'284	57'140	51'695
TOTAL	33'390	62'822	57'061

Tableau 132 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la possession d'un AG CFF

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année, selon la possession d'un AG CFF et le type d'espace de résidence :

Type d'espace	Possession d'un AG CFF	2005	2010	2015
Urbain	Oui	1'459	3'983	3'757
	Non	19'700	35'510	32'078
	TOTAL	21'160	39'494	35'835
Intermédiaire	Oui	429	997	974
	Non	6'518	12'491	11'253
	TOTAL	6'947	13'488	12'227
Rural	Oui	216	702	635
	Non	4'994	9'139	8'364
	TOTAL	5'211	9'841	8'999

Tableau 133 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la disponibilité d'une voiture individuelle et le type d'espace

8.8.2 Structure des déplacements

Le nombre moyen d'étapes par déplacements de loisirs est plus élevé chez les détenteurs d'un abonnement général des CFF (AG CFF). Cela se vérifie aussi bien en semaine (+0.5) que le samedi (+0.5) ou le dimanche (+0.6). Ce résultat n'est pas étonnant, car les détenteurs d'un AG CFF ont tendance à plus utiliser les transports publics qui demandent la plupart du temps des changements de véhicules, ce qui n'est pas le cas, par exemple, lors de l'utilisation d'une voiture individuelle.

A noter que le nombre moyen d'étapes ne varie pas selon les jours de la semaine chez les détenteurs d'un AG CFF.

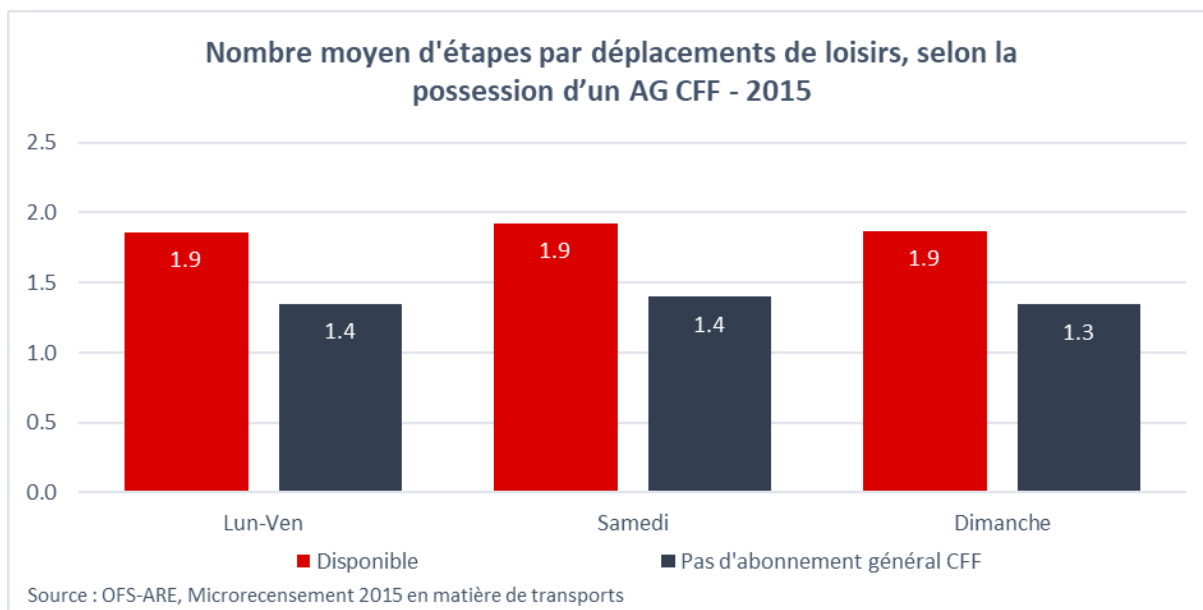


Figure 279 : Nombre moyen d'étapes par déplacements de loisirs, selon la possession d'un AG CFF - 2015

Les détenteurs d'un AG CFF font des déplacements de loisirs plus longs et dont la durée est plus élevée que chez les personnes qui ne possèdent pas d'AG CFF et cela se vérifie les jours de semaine (14.1 km pour 32.4 min contre 9.2 km pour 27.7 min), le samedi (19.9 km pour 41 min contre 13.4 km pour 33 min) et le dimanche (20 km pour 49.8 min contre 15.1 km pour 40.4 min).

On constate donc, chez les détenteurs d'un AG CFF, que les déplacements de loisirs sont plus longs le week-end qu'en semaine et que ceux du samedi sont aussi longs que ceux du dimanche (19.9 km contre 20 km) mais prennent moins de temps (41 min contre 49.8 min).

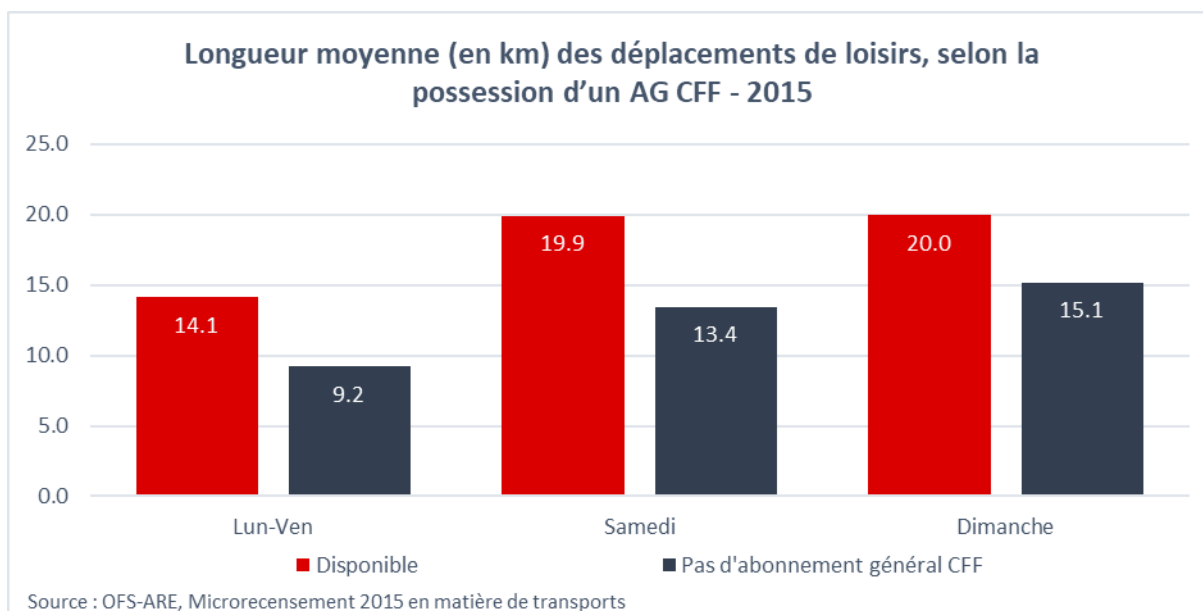


Figure 280 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la possession d'un AG CFF - 2015

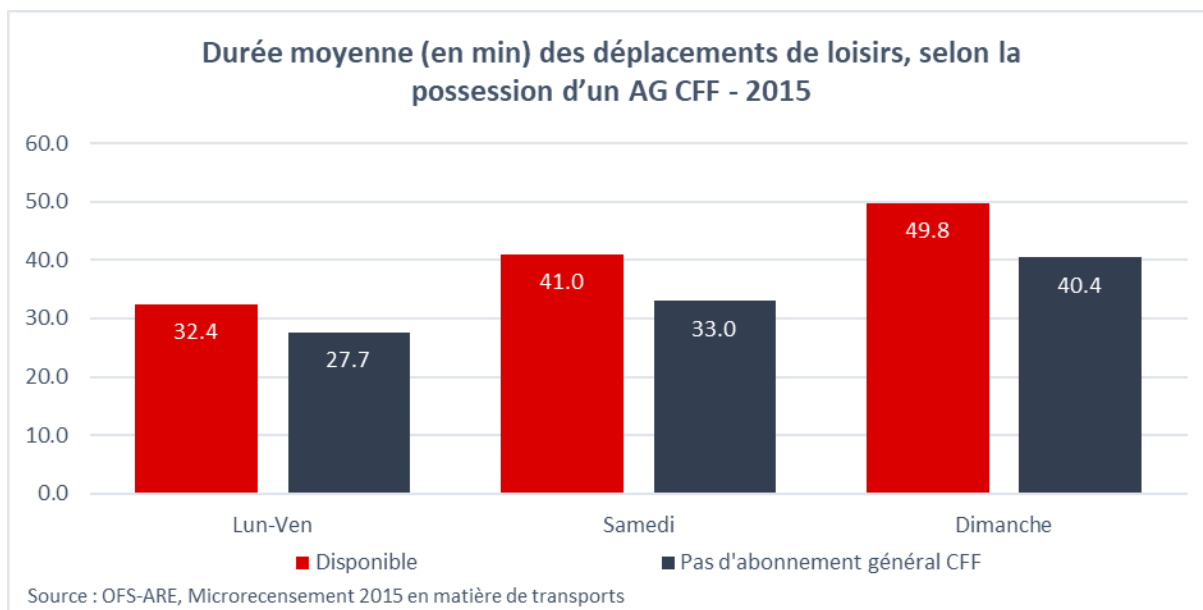


Figure 281 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la possession d'un AG CFF - 2015

L'analyse par typologie d'espace ne montre pas de spécificités particulières. Que ce soit en milieu urbain, intermédiaire ou rural, les déplacements de loisirs des détenteurs d'un AG CFF restent plus long, en distance et en temps, que les déplacements effectués par les non détenteurs de l'AG CFF. On retrouve également, comme dans la plupart des analyses, des déplacements plus courts en milieu urbain que dans les milieux intermédiaires et ruraux.

L'évolution de la longueur moyenne des déplacements de loisirs montre une diminution chez les détenteurs d'un AG CFF qui passe de 18 km par déplacement en 2005 à 16.2 km en 2015, alors que la baisse est nettement moins prononcée chez les non détenteurs d'un AG CFF (11.4 en 2005 à 11.1 en 2015).

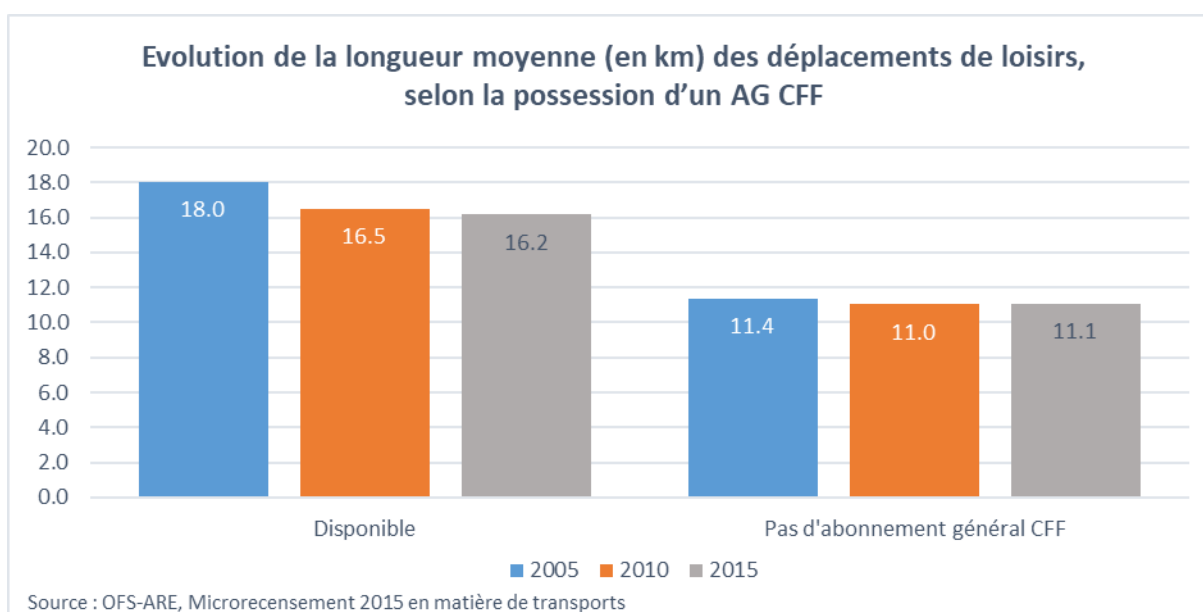


Figure 282 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la possession d'un AG CFF - 2015

L'évolution de la durée moyenne montre également une diminution entre 2005 et 2015 chez les détenteurs d'un AG CFF. Plus précisément, on observe une diminution importante entre 2005 et 2010 (-3.2 min) et une légère augmentation entre 2010 et 2015 (+0.2 min). Chez les non détenteurs d'un AG CFF, la durée moyenne des déplacements de loisirs diminue entre 2005 et 2010 (-3.1 min), mais également entre 2010 et 2015 (-0.3 min), mais dans des proportions moindres.

A noter que les différences de distances et de durée des déplacements sont plus importantes dans les milieux intermédiaires et ruraux entre les détenteurs d'un AG CFF et ceux qui n'en ont pas que dans les milieux urbains.

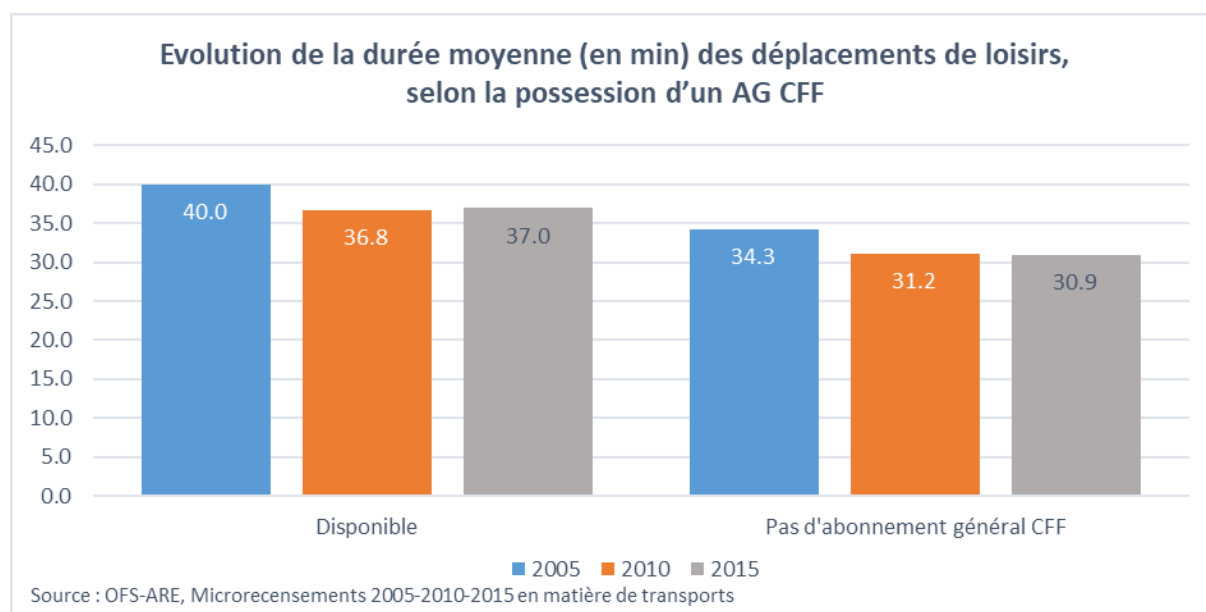


Figure 283 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisir, selon la possession d'un AG CFF – 2015

8.8.3 Déplacements par jour et par personne

Le nombre moyen de déplacements de loisirs par jour et par personne ne montre pas de grandes différences entre les détenteurs d'un AG CFF et ceux qui n'en ont pas. On constate juste un nombre un peu plus élevé de déplacements en semaine chez les détenteurs d'un AG CFF (1.2 contre 1.1) alors que les valeurs du samedi (1.7) et du dimanche (1.6) sont équivalentes entre les catégories.

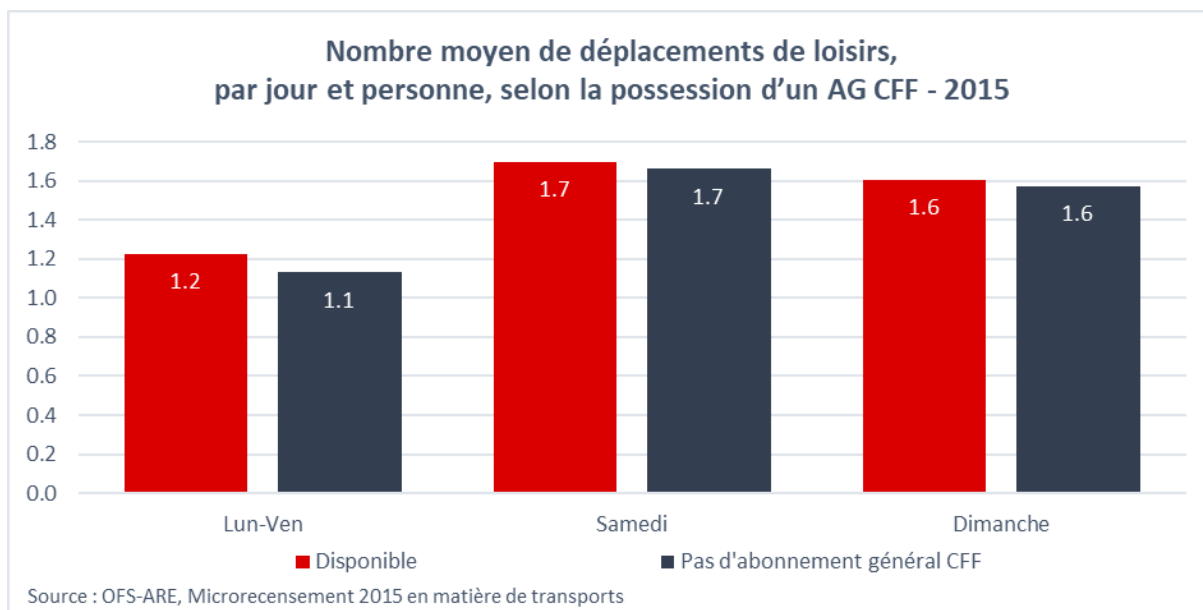


Figure 284 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF – 2015

L'analyse détaillée de la répartition des individus en fonction des effectifs de déplacements montre que les personnes qui possèdent un AG CFF sont légèrement plus nombreuses à faire plusieurs déplacements de loisirs par jour (43.8% d'entre eux font au moins deux déplacements au quotidien), par rapport à celles qui n'en possèdent pas (41.5%).

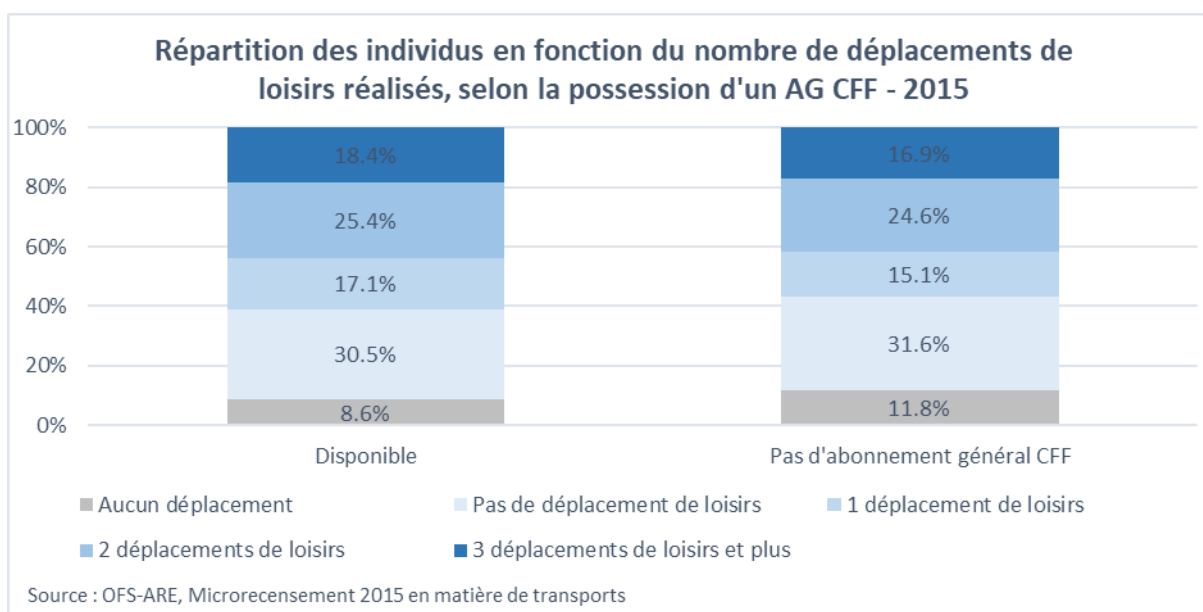


Figure 285 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon la possession d'un AG CFF – 2015

Les détenteurs de l'AG CFF font des déplacements significativement plus longs, par jour et par personne, que les non détenteurs de l'AG CFF et cela les jours de semaine (17.3 km contre 10.4 km) comme le samedi (33.8 km contre 22.3 km) ou le dimanche (32.1 km contre 23.8 km). On note aussi que les déplacements du samedi sont en moyenne plus longs que ceux du dimanche chez les détenteurs de l'AG CFF.

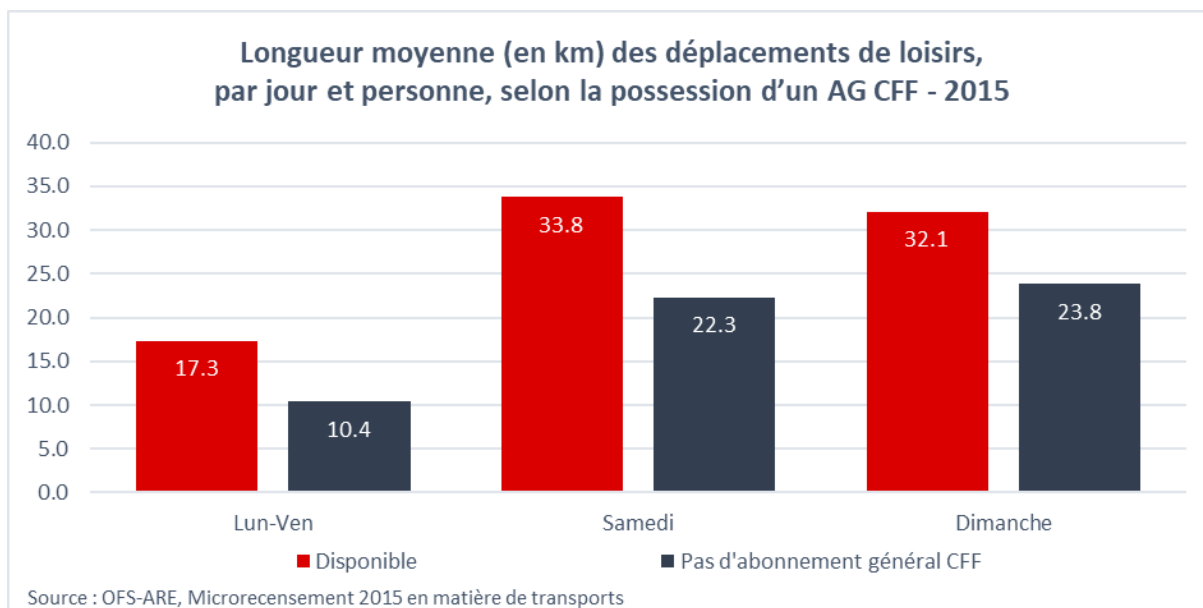


Figure 286 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF - 2015

La durée moyenne des déplacements de loisirs, par jour et par personne, sont également plus élevées chez les détenteurs d'un abonnement AG CFF en semaine (45.6 min contre 33.1 min), le samedi (80.1 min contre 58.5 min) et le dimanche (88.4 min contre 66.1 min). Les déplacements du dimanche génèrent une durée plus grande que ceux du samedi chez les détenteurs d'un AG CFF, malgré des distances plus courtes.

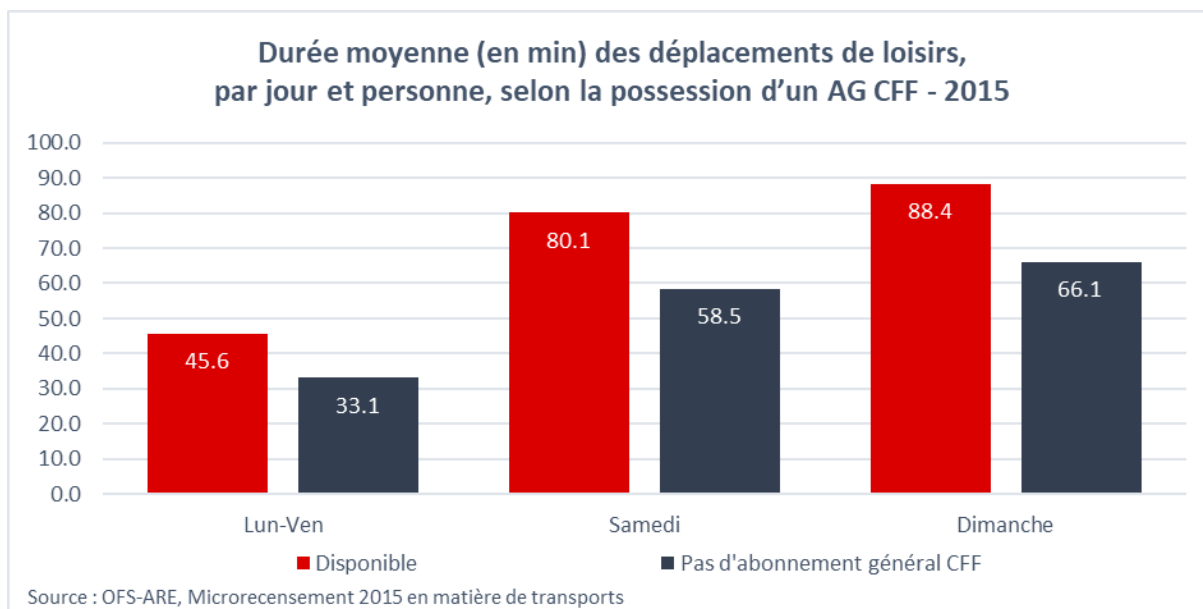


Figure 287 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF – 2015

Comme pour le motif loisirs, les distances parcourues par jour par une personne qui possède un AG CFF sont significativement plus importantes que celles d'une personne qui n'en possède pas, pour presque tous les autres motifs de déplacement. L'écart est surtout marqué pour le travail et la formation. Il en va de même pour les durées de parcours par jour et par personne.

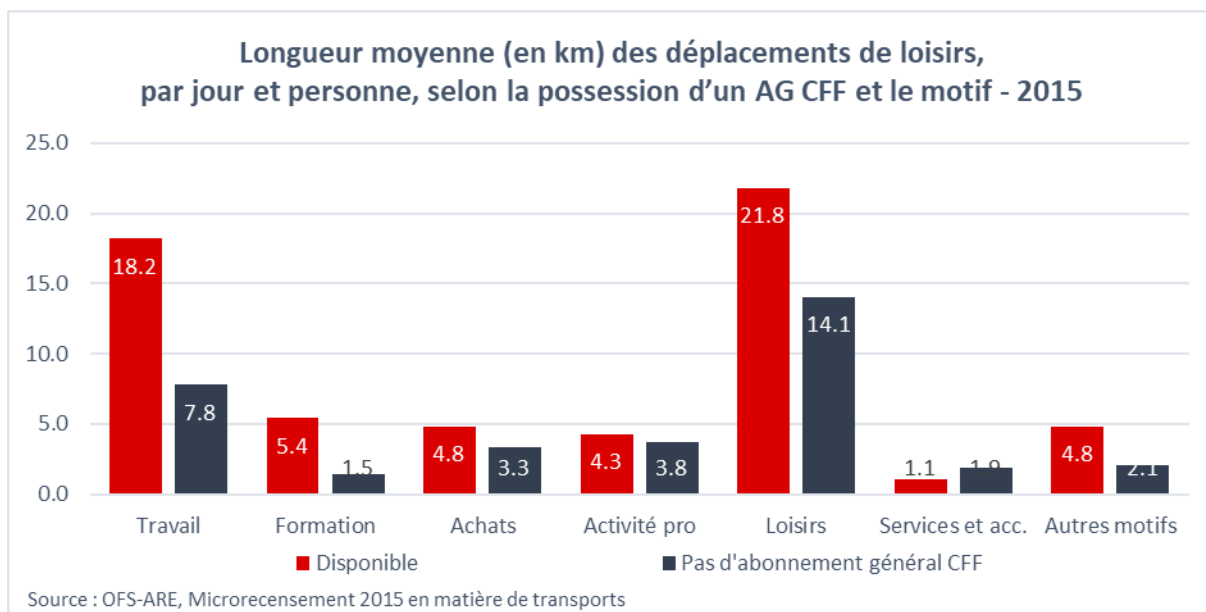


Figure 288 : Longueur moyenne (en km) des déplacements, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF et le motif - 2015

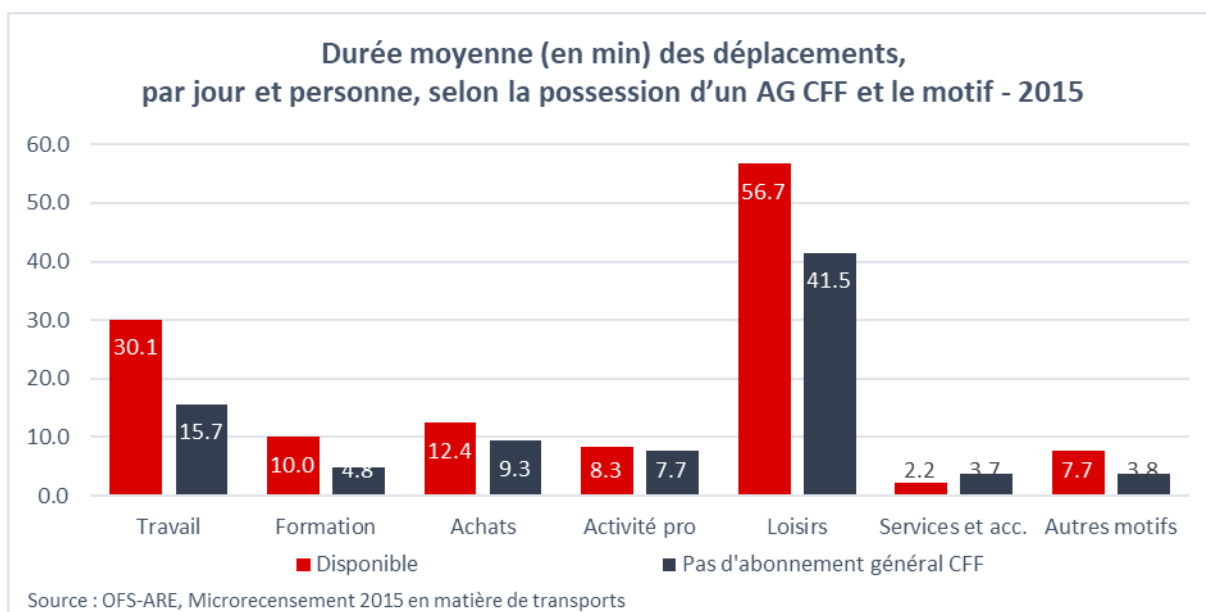


Figure 289 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF et le motif - 2015

L'évolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et par personne, montre une très légère diminution mais qui reste dans la marge d'erreur aussi bien chez les détenteurs d'un AG CFF que chez ceux qui n'en ont pas.

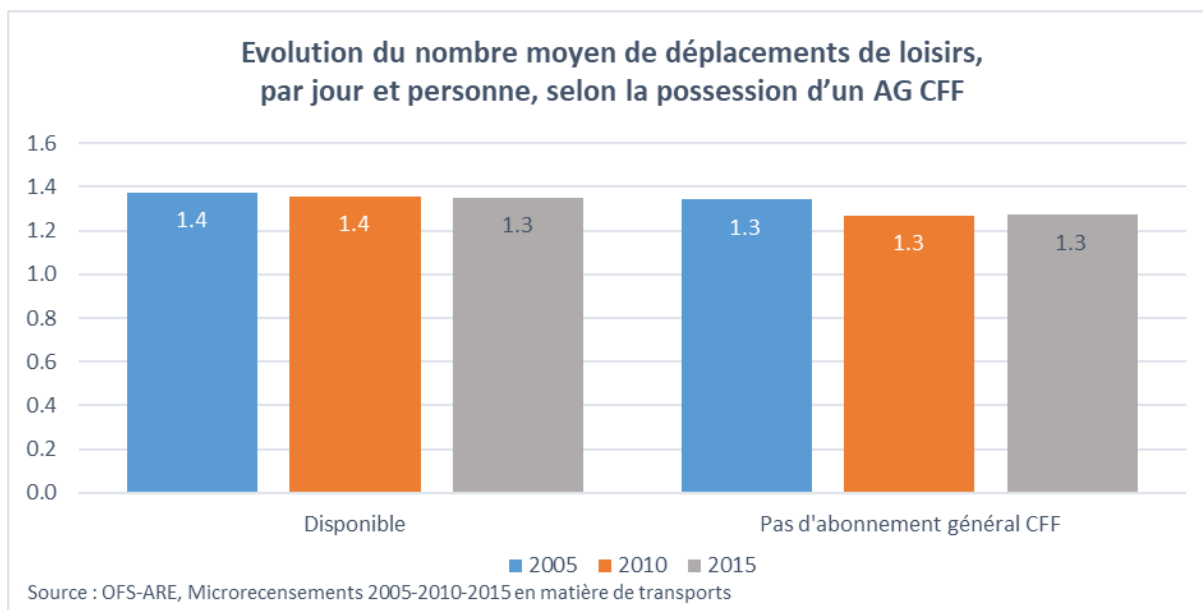


Figure 290 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF – 2005-2010-2015

Les longueurs moyennes diminuent chez les détenteurs d'un AG CFF comme chez les non détenteurs entre 2005 et 2015. On observe néanmoins chez les non détenteurs de l'AG CFF une stabilisation entre 2010 et 2015 après une baisse entre 2005 et 2010 (-1.2 km par jour et par personne) alors que la baisse est continue chez les détenteurs.

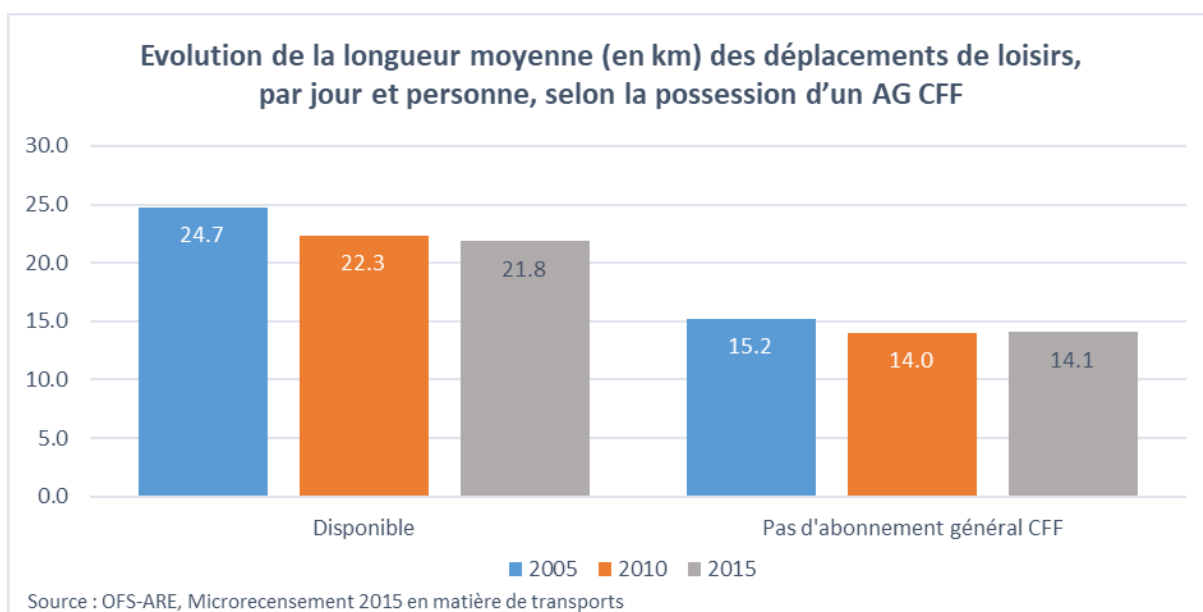


Figure 291 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF - 2005-2010-2015

La durée moyenne diminue également entre 2005 et 2010 pour les deux catégories de personnes (-5.5 min par jour et par personne chez les détenteurs de l'AG CFF et -7.9 min par jour et par personne chez les non détenteurs). La baisse s'observe principalement entre 2005 et 2010 puis est moins importante entre 2010 et 2015 chez les non détenteurs, alors qu'on constate même une légère hausse pendant cette même période chez les détenteurs de l'AG CFF.

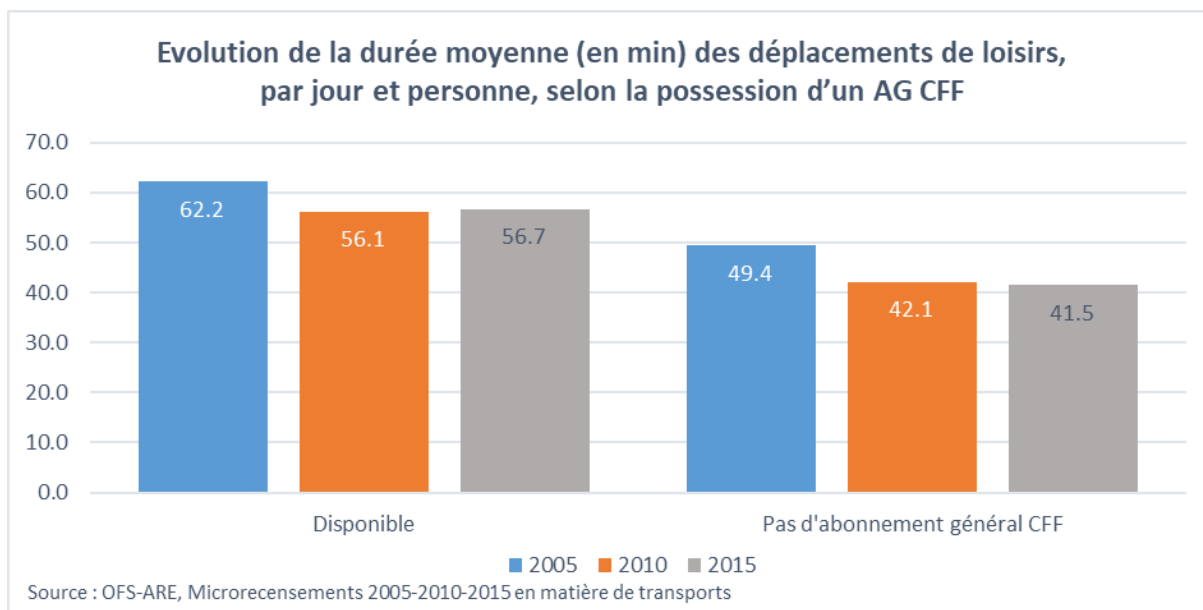


Figure 292 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisir, par jour et personne selon la possession d'un AG CFF - 2005-2010-2015

8.8.4 Déplacements selon le mode de transport

L'analyse des parts modales des déplacements de loisirs, en pourcentage des déplacements, montre, sans surprise, que les détenteurs de l'AG CFF utilisent beaucoup plus les transports publics que les non détenteurs de l'AG (27.9% de déplacements contre 8.8%). Les non détenteurs de l'AG CFF se tournent vers le transport individuel motorisé qui représente 48.1% des déplacements contre à peine 27.1% chez les détenteurs.

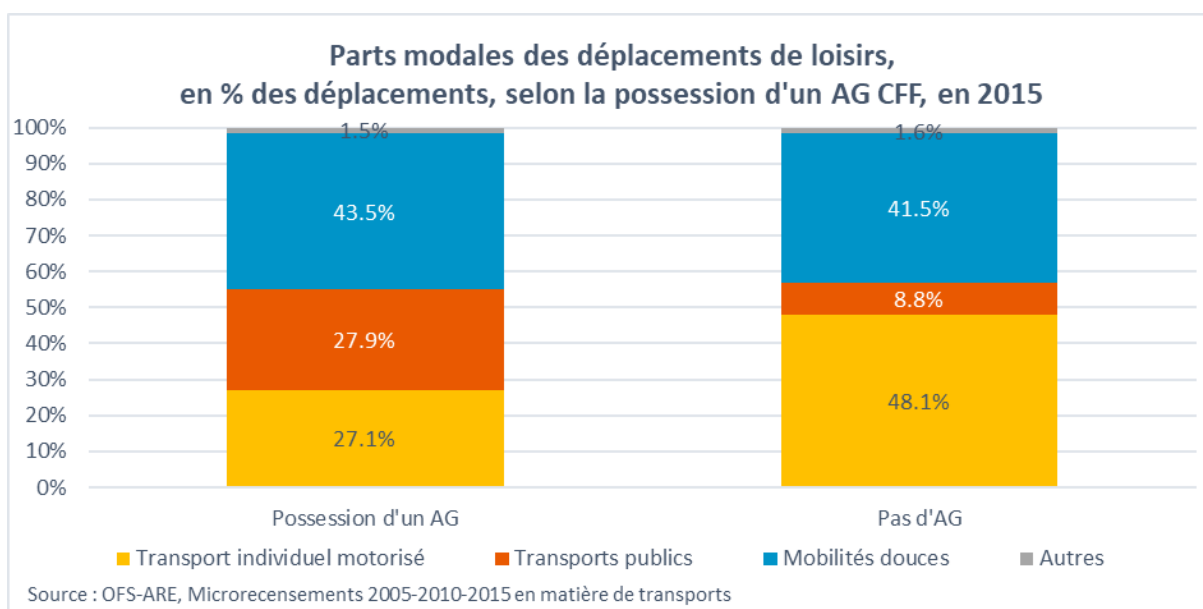


Figure 293 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la possession d'un AG CFF – 2015

Les mobilités douces ne présentent pas de différences significatives entre les catégories puisqu'elles comptabilisent 43.5% des déplacements chez les détenteurs de l'AG CFF contre 41.5% chez les non détenteurs.

L'analyse des parts modales en fonction des distances montre que la possession d'AG CFF induit des pratiques différentes : en effet, chez les détenteurs de l'abonnement, les transports publics représentent 62.5% des distances effectuées, les transports individuels motorisés 29.4% et les mobilités douces 6.2%.

En revanche, chez les personnes qui ne possèdent pas d'AG CFF, la part des distances réalisées en TP ne s'élève qu'à 16.4%, contre 71.4% des distances en transports individuels motorisés, et 8.9% en mobilités douces.

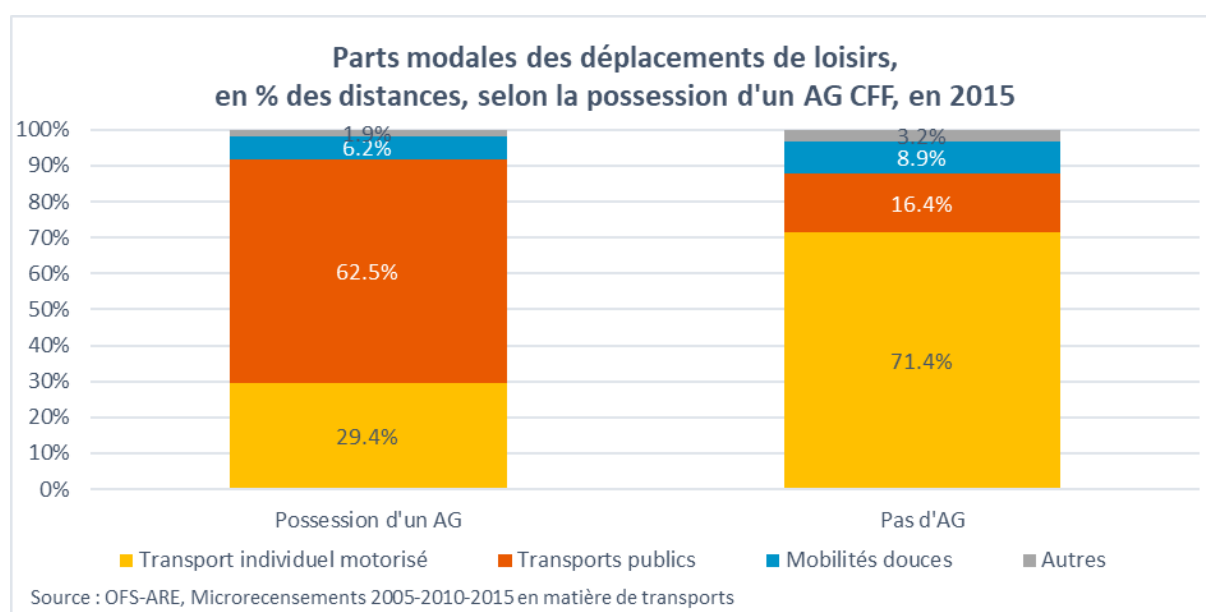


Figure 294 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon la possession d'un AG CFF - 2015

Les différences très importantes en termes de parts modales qui existent entre les possesseurs d'AG CFF et les autres personnes pour les déplacements de loisirs s'observent également pour les autres motifs : elles sont toutefois encore plus marquées pour le travail, la formation et les activités professionnelles, où la part modale des TP est trois à quatre fois plus importante chez les titulaires de l'AG. L'écart est en revanche moins marqué pour des activités comme les achats et l'accompagnement.

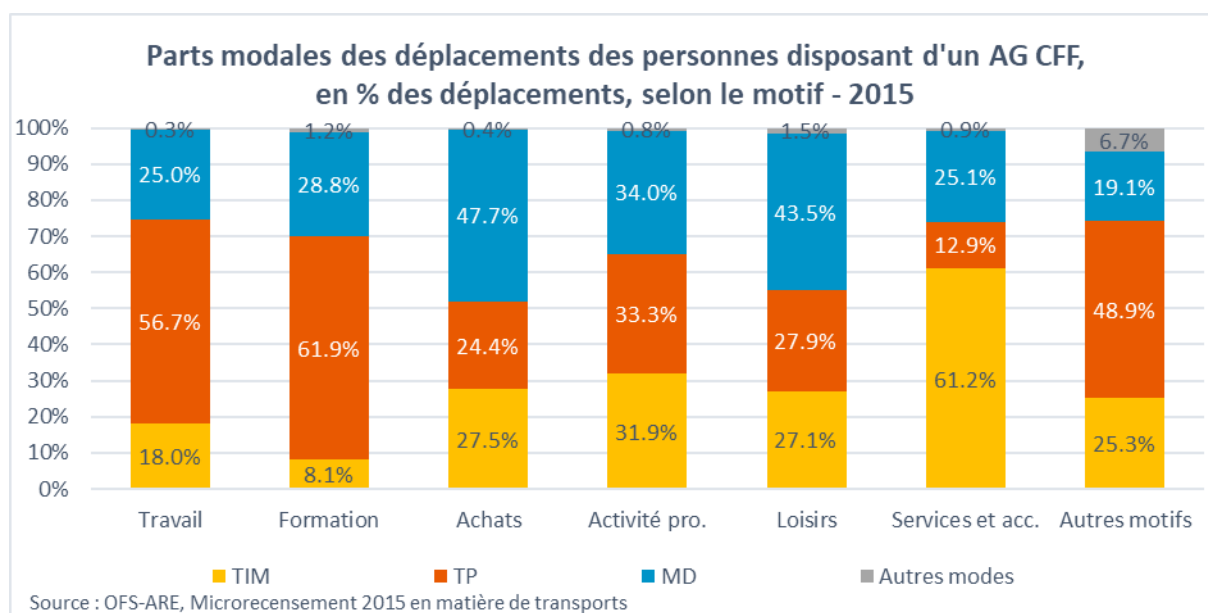


Figure 295 : Parts modales des déplacements des personnes disposant d'un AG CFF, en % des déplacements, selon le motif - 2015

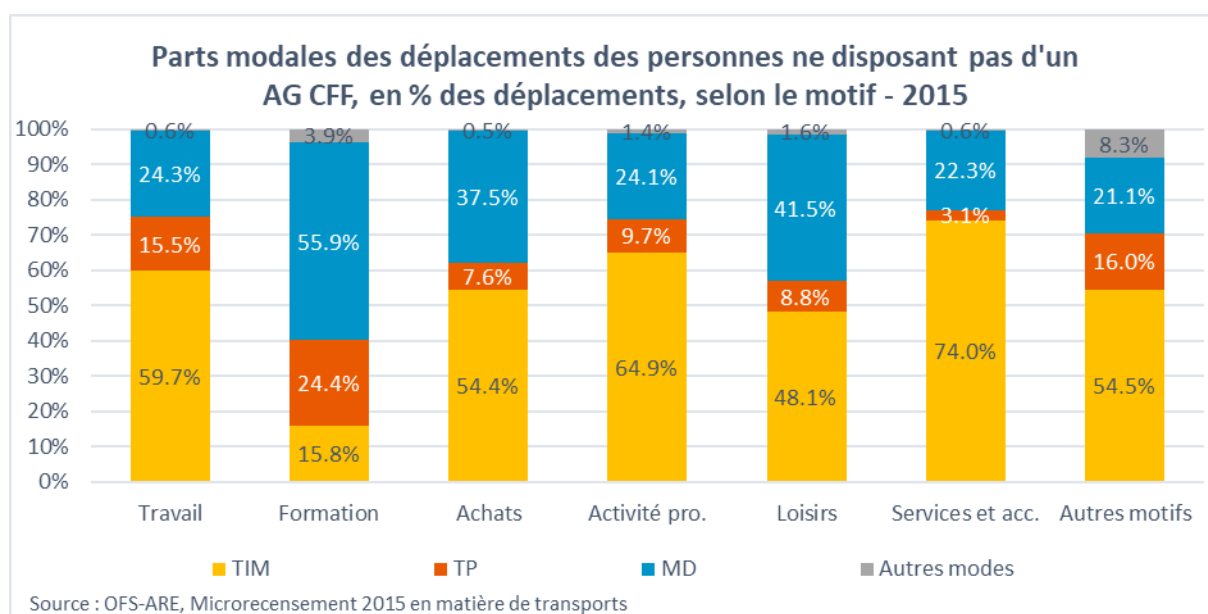


Figure 296 : Parts modales des déplacements des personnes ne disposant pas d'un AG CFF, en % des déplacements, selon le motif - 2015

8.9 PROFILS SELON LA DISPONIBILITÉ COMBINÉE D'UNE VOITURE INDIVIDUELLE ET D'UN ABONNEMENT GÉNÉRAL CFF

8.9.1 Introduction

Suite aux résultats obtenus dans le chapitre traitant de la disponibilité d'une voiture et le chapitre sur la possession d'un AG CFF, cette partie permet d'apporter un éclaircissement sur les pratiques de

mobilité des personnes en croisant ces variables, comme par exemple celles qui ne disposent que de l'AG, celle qui disposent de l'AG et d'une voiture ou encore celle qui ne possèdent aucun des deux.

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année et par possession ou non d'un AG CFF :

Disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF	2005	2010	2015
Voiture disponible - pas AG	17'657	33'172	30'338
Voiture disponible - AG	663	1'844	1'832
Voiture sur demande - pas AG	2'804	5'285	5'642
Voiture sur demande - AG	440	1'107	1'202
Voiture non disponible - pas AG	1'189	2'063	2'025
Voiture non disponible - AG	235	501	337
TOTAL	22'988	43'972	41'376

Tableau 134 : Effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF

Sans surprise, la majorité de l'échantillon est composé de personnes qui ont une voiture à disposition mais qui ne possèdent pas d'AG CFF. La catégorie des personnes ayant à disposition une voiture et possédant un AG CFF représentent 1'832 personnes en 2015, alors que la catégorie des personnes n'ayant aucun des deux regroupe 2'025 personnes en 2015.

8.9.2 Structure des déplacements

Le nombre moyen d'étapes par déplacement montre que quel que soit la disponibilité de la voiture, les personnes ayant un AG CFF en complément font des déplacements comportant plus d'étapes, et donc plus complexes.

En jours ouvrables comme le week-end, les personnes qui effectuent les déplacements de loisirs avec le moins d'étapes sont celles qui ont une voiture à disposition et pas d'AG CFF, alors que les déplacements comportant le plus d'étapes sont effectués par des personnes qui ne possèdent que l'AG ou qui ont également accès à une voiture sur demande en combinaison avec l'AG CFF.

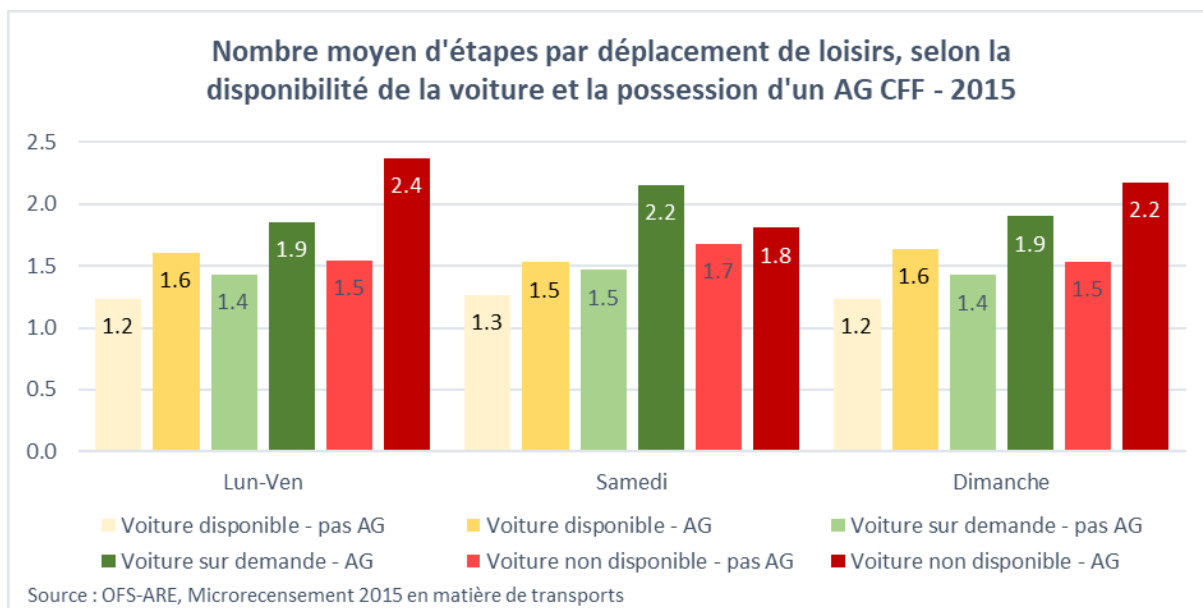


Figure 297 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015

Les personnes ne possédant pas l'AG CFF et n'ayant pas accès à une voiture sont celles qui effectuent les déplacements de loisirs les plus courts en semaine et le samedi (5.9 km et 7.4 km). Les déplacements les plus longs sont généralement effectués par les personnes qui ne possèdent que l'AG CFF ou qui y combinent également une voiture sur demande.

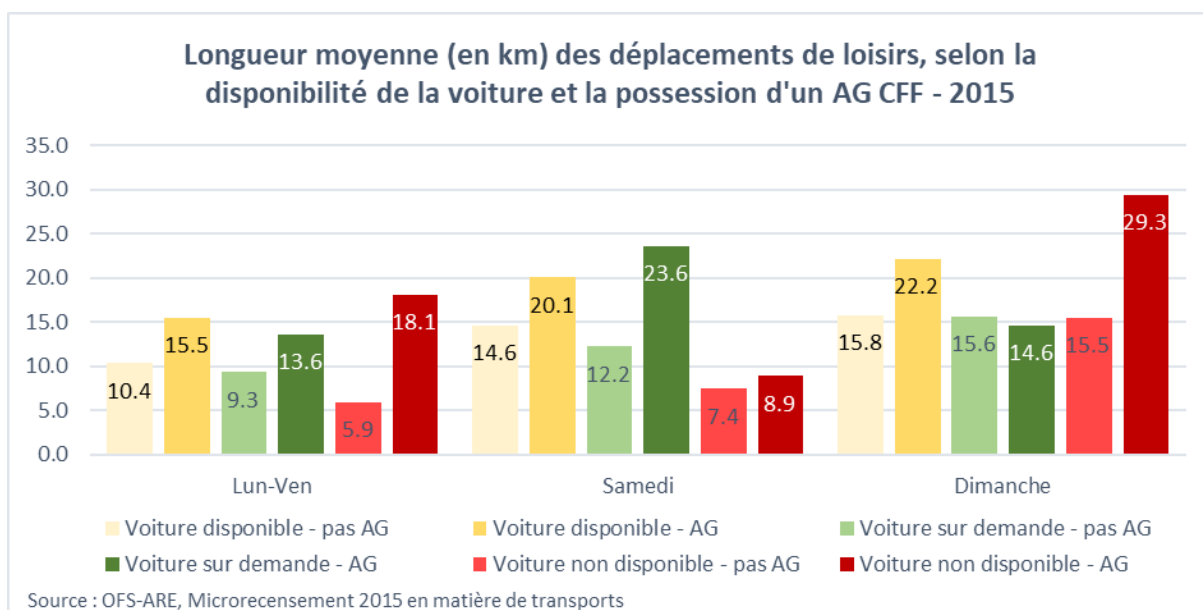


Figure 298 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015

Les personnes ayant un AG CFF en plus de la disponibilité ou non de la voiture ont tendance à effectuer des déplacements de loisirs plus longs. Ainsi les personnes ayant un AG CFF et une voiture à disposition font des déplacements de loisirs plus longs que ceux qui n'ont que la voiture à disposition ; ceux qui ont un AG CFF en complément d'une voiture sur demande font également des

déplacements de loisirs plus longs que ceux qui ont uniquement une voiture sur demande. Il en va de même lorsque la voiture n'est pas disponible.

La durée moyenne des déplacements de loisirs suit la même tendance que la longueur moyenne. Les déplacements les plus longs sont généralement ceux qui prennent également le plus de temps.

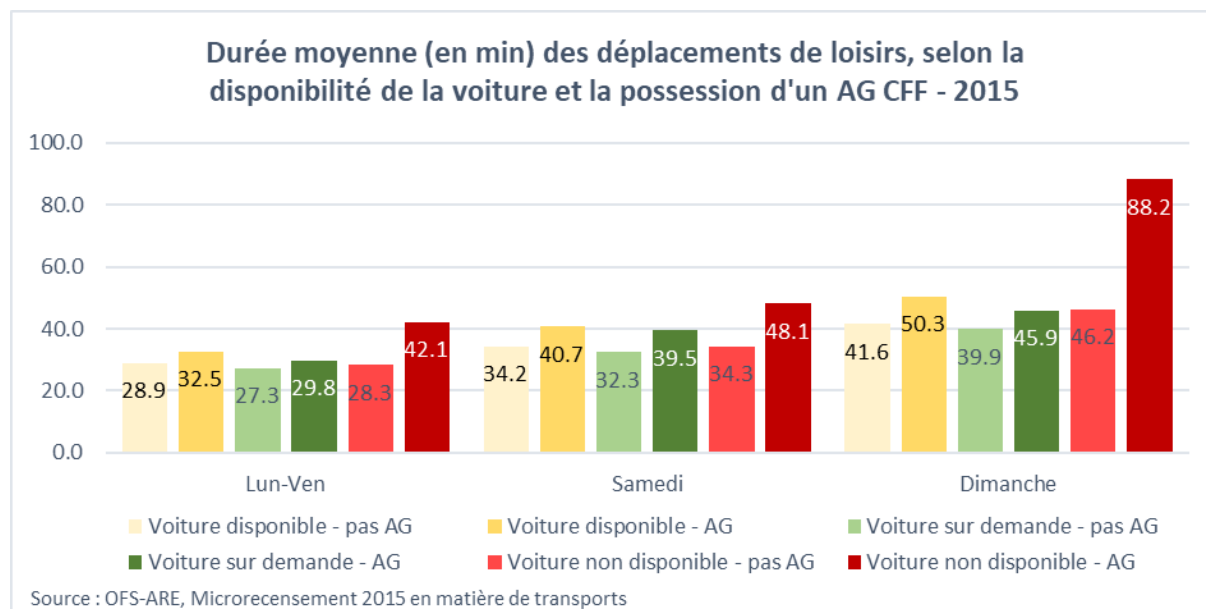


Figure 299 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015

L'évolution du nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs entre 2005 et 2015 a tendance à diminuer pour les personnes qui ne possèdent pas l'AG CFF, et ce quel que soit la disponibilité de la voiture. Par contre, le nombre d'étapes par déplacement augmente chez ceux qui ne disposent que de l'AG CFF.

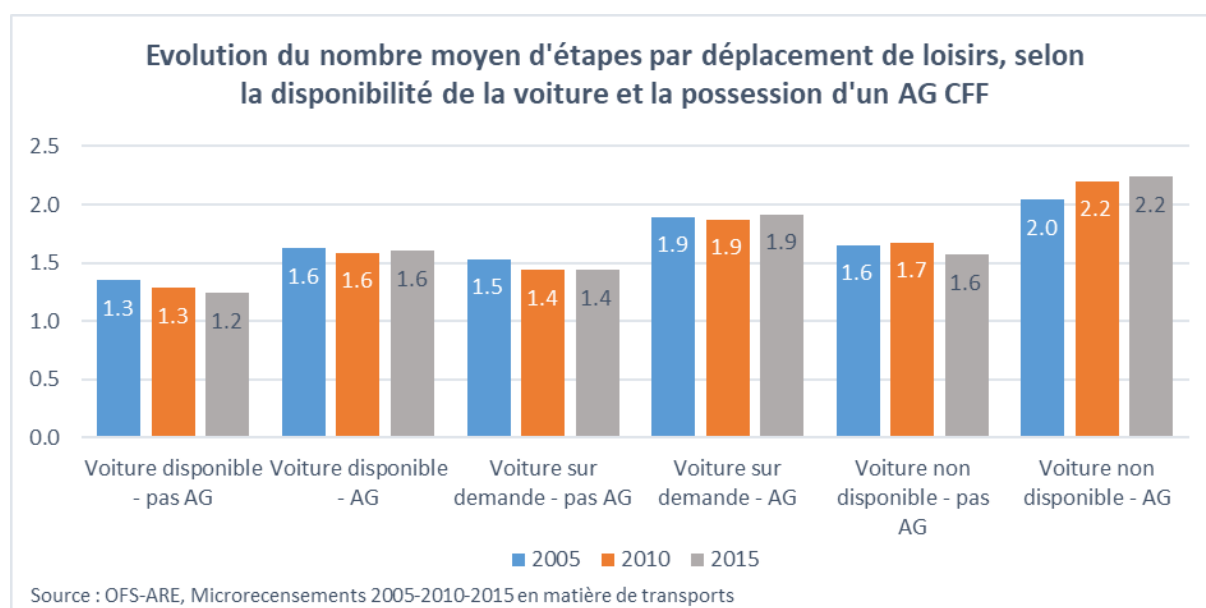


Figure 300 : Evolution du nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2005-2010-2015

L'évolution de la longueur moyenne des déplacements de loisirs entre 2005 et 2015 montre une diminution chez les personnes qui ne possèdent pas l'AG CFF et ceux qui ont l'AG CFF en combinaison avec une voiture sur demande. Les deux classes restantes (AG CFF + voiture disponible et AG CFF uniquement) voient les distances moyennes augmenter entre 2005 et 2015 malgré des valeurs en dents de scie.

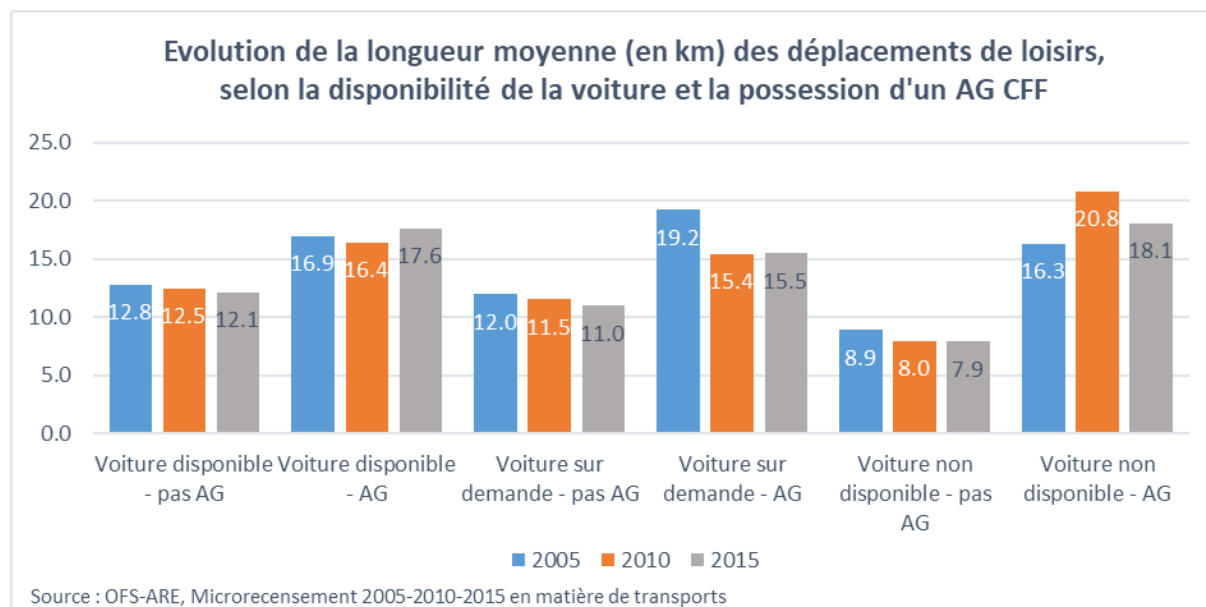


Figure 301 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2005-2010-2015

L'évolution de la durée moyenne montre les mêmes tendances que les distances avec une augmentation de la durée moyenne pour les classes « AG CFF + voiture disponible » et « AG CFF uniquement » et une diminution pour toutes les autres.

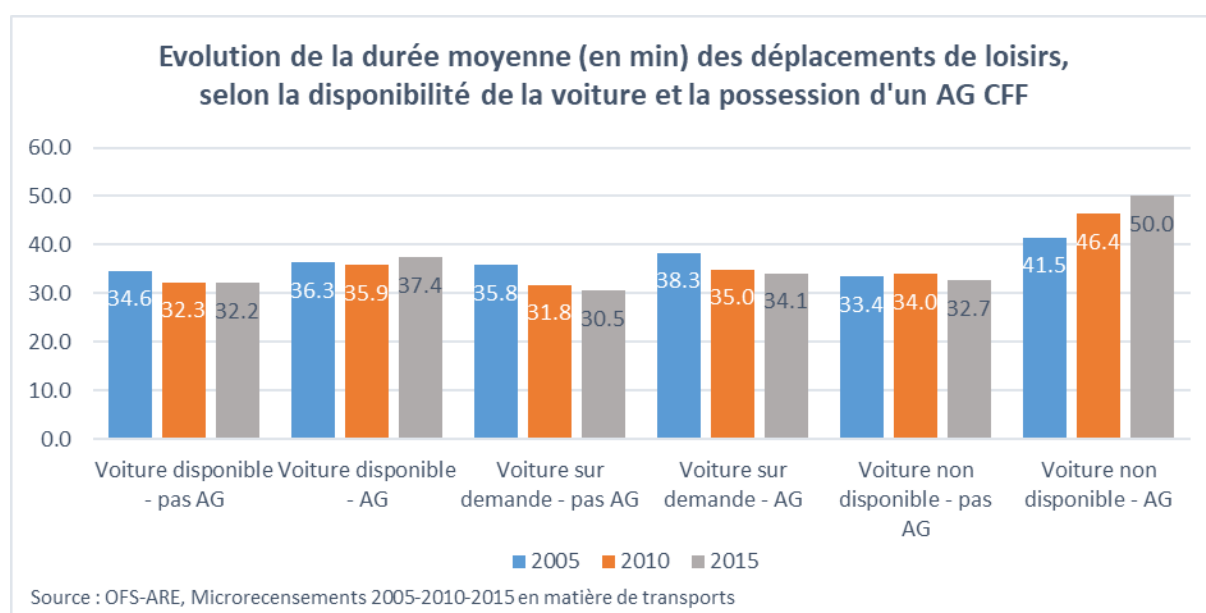


Figure 302 : Evolution de la durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015

8.9.3 Déplacements par jour et par personne

L'analyse du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et par personne, ne montre pas de tendances claires entre les détenteurs de l'AG CFF et les autres. On remarque néanmoins, et logiquement, que les personnes qui possèdent un AG CFF et qui ont une voiture à disposition font plus de déplacements de loisirs par jour et par personne que ceux qui ne possèdent aucun des deux.

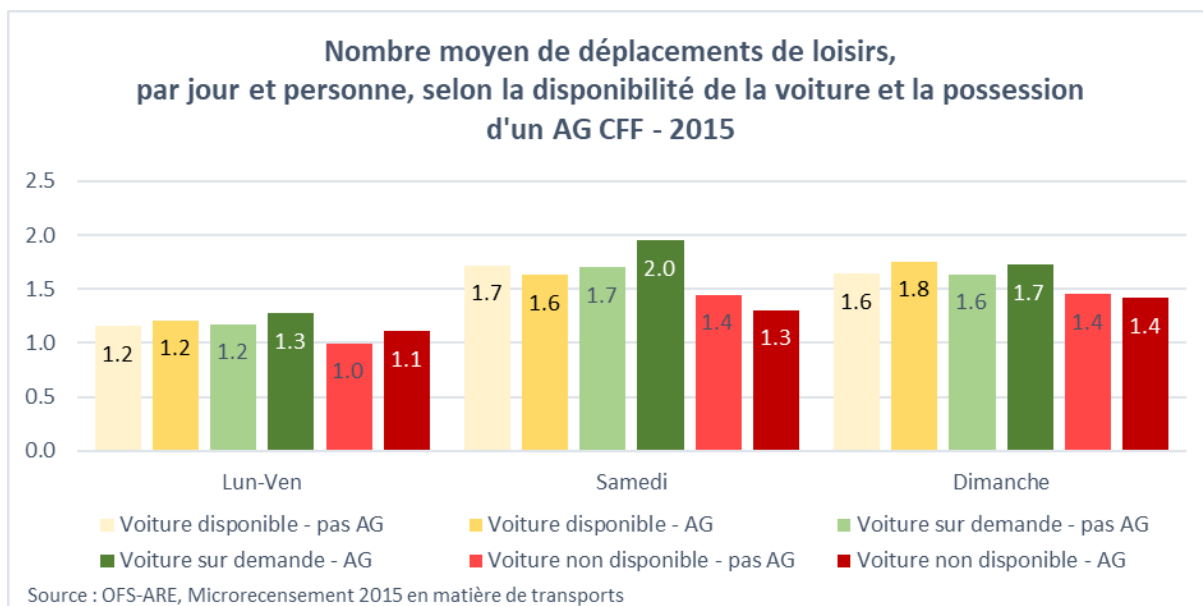


Figure 303 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015

Les personnes ayant un AG CFF, en plus de la disponibilité ou non de la voiture, ont tendance à effectuer plus de kilomètres par jour et par personne pour les loisirs.

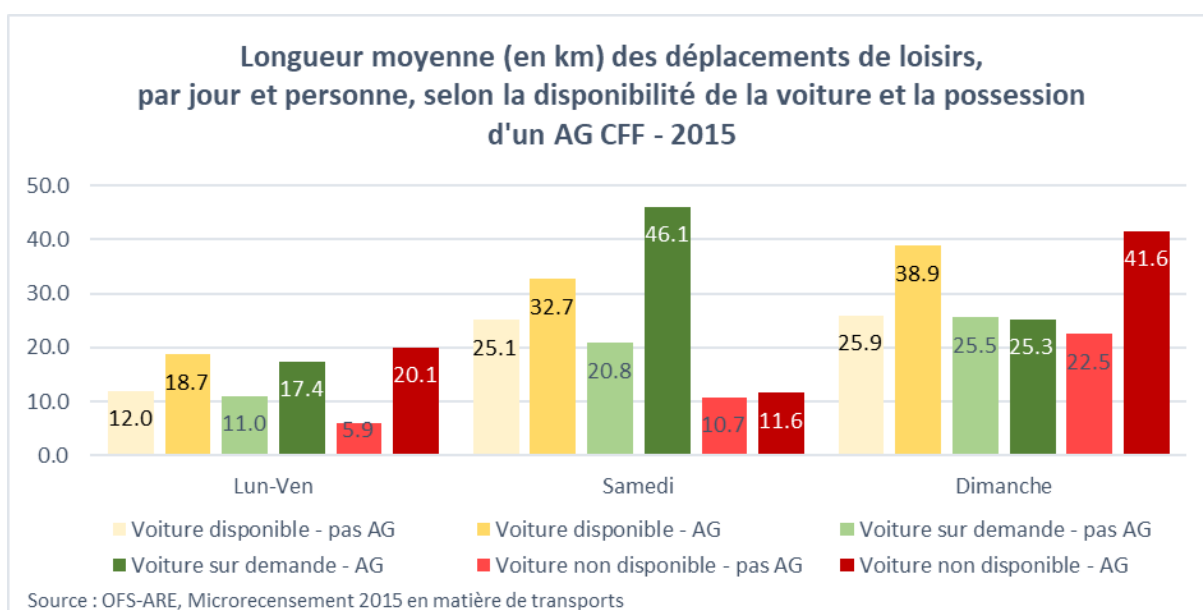


Figure 304 : Distance moyenne (en km) parcourue pour les déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015

Logiquement, les personnes qui génèrent le moins de kilomètres par jour et par personne sont ceux qui ne possèdent pas d'AG CFF et qui n'ont pas de voiture à disposition.

Les durées moyennes par jour et par personne suivent le même profil que les distances moyennes par jour et par personne.

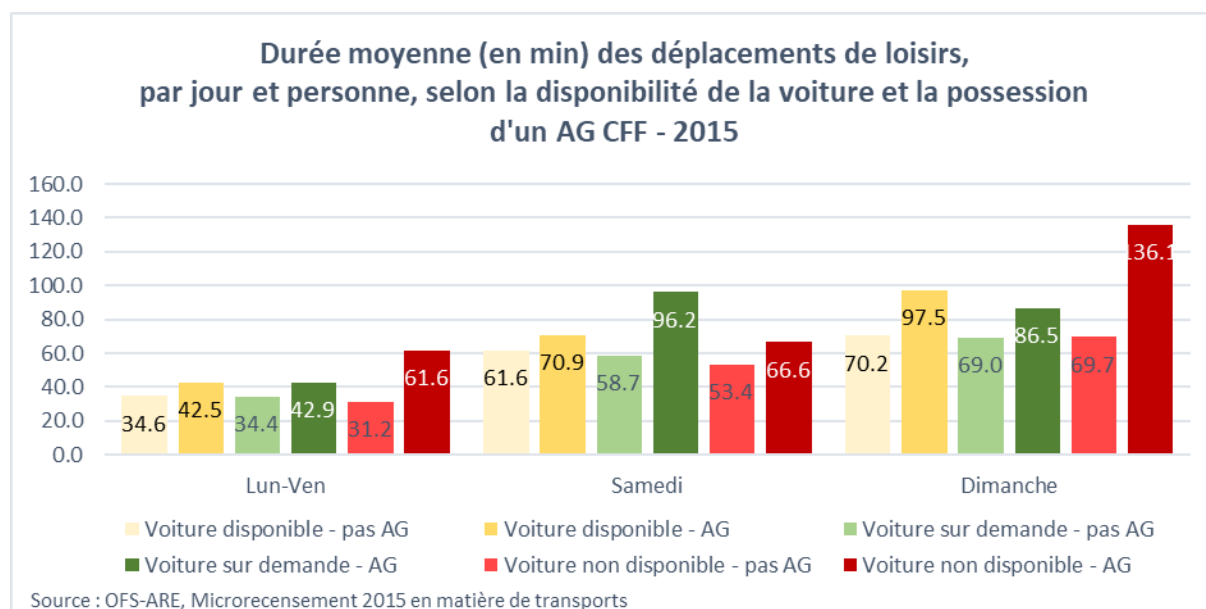


Figure 305 : Temps de parcours moyen (en minutes) pour les déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015

L'analyse de l'évolution entre 2005 et 2015 du nombre moyen de déplacements de loisirs par jour et par personne montre une légère diminution pour l'ensemble des classes, sauf pour les personnes qui possèdent un AG CFF et qui ont une voiture à disposition et ceux qui n'ont aucun des deux, où on observe une stagnation.

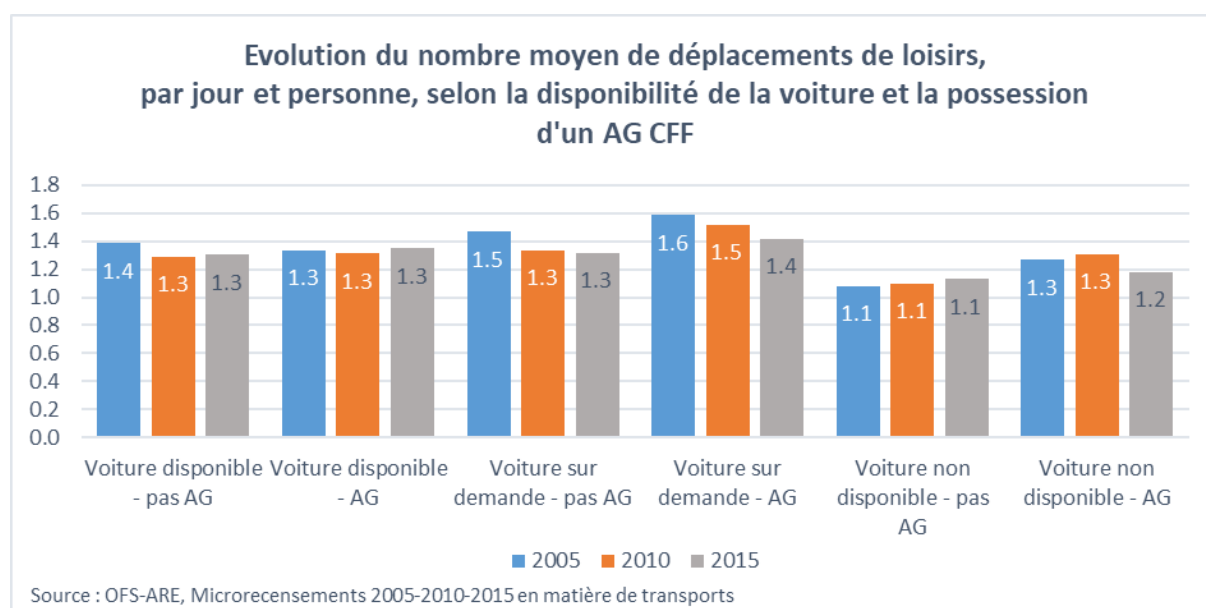


Figure 306 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2005-2010-2015

L'évolution de la distance moyenne parcourues par jour et par personne pour les déplacements de loisirs montre une diminution entre 2005 et 2015 chez les personnes qui ne possèdent pas l'AG CFF, mais également chez les personnes qui combinent un AG CFF et une voiture sur demande. Les personnes avec un AG CFF et une voiture disponible ou non voient par contre une augmentation des kilomètres effectués par jour et par personne.

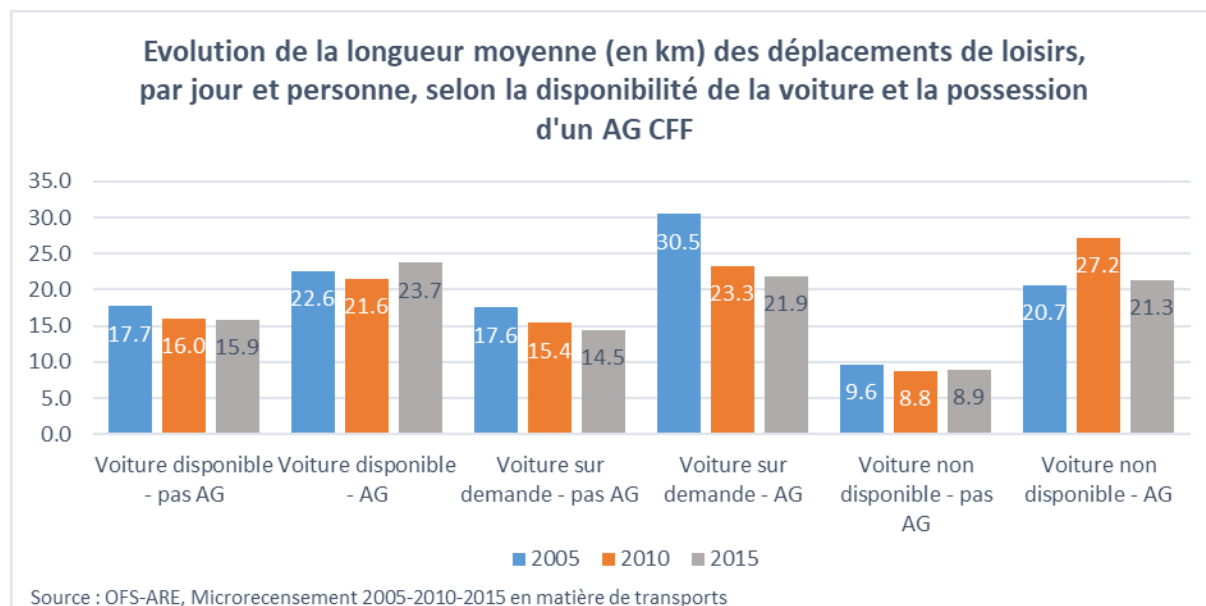


Figure 307 : Evolution de la distance moyenne (en km) parcourue pour les déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2005-2010-2015

L'évolution entre 2005 et 2015 de la durée moyenne par jour et par personne suit la même tendance que celle des longueurs moyennes.

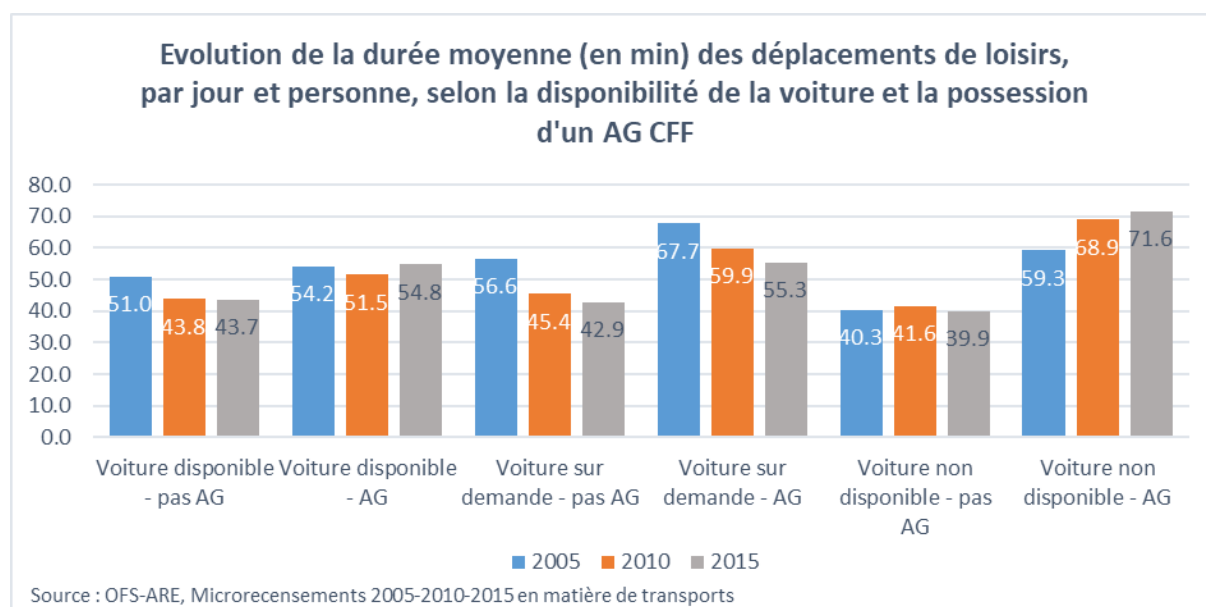


Figure 308 : Evolution des temps de parcours moyen (en minutes) pour les déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2005-2010-2015

8.9.4 Déplacements selon le mode de transport

L'analyse des parts modales en pourcentage des déplacements montre que lorsqu'un AG CFF est combiné avec la disponibilité de la voiture, que la voiture soit disponible ou non, on observe une augmentation de la part modale des transports publics et une diminution de la part modale des transports individuels motorisés. Logiquement, la catégorie des personnes ayant la part modale des transports individuels motorisés la plus élevée (57.6%) est celle des personnes sans AG CFF et avec une voiture disponible alors que la catégorie des personnes ayant un AG CFF mais pas de voiture disponible montrent une valeur beaucoup plus basse (13.7%). Cette dernière catégorie est également celle qui effectue la part la plus importante en transports publics (39.6%).

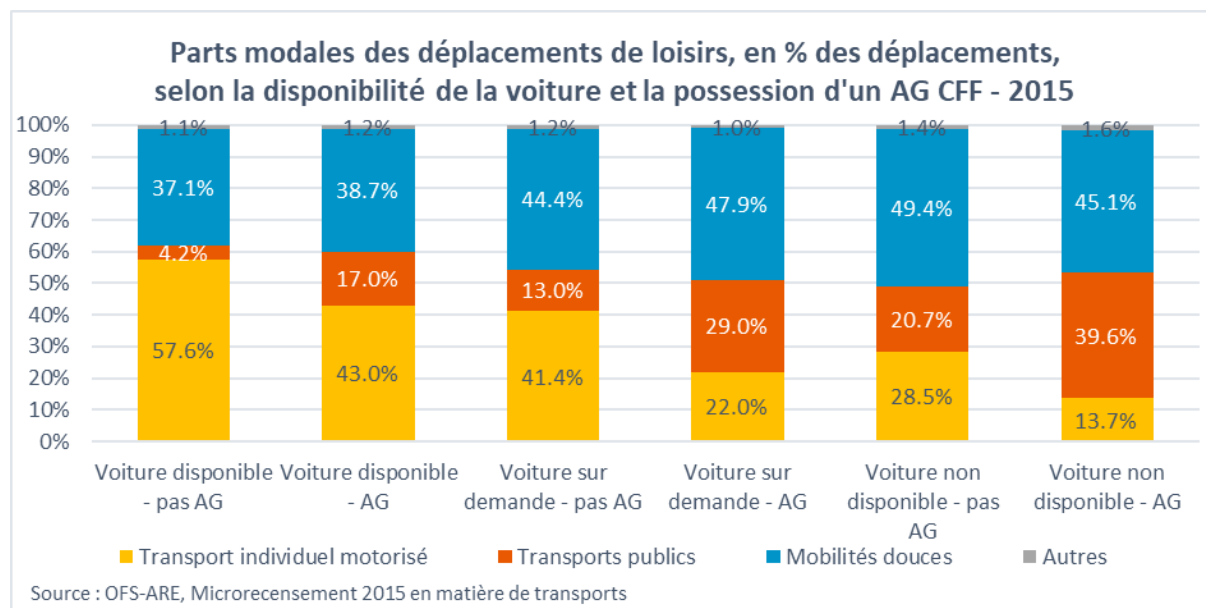


Figure 309 : Part modale de déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015

Les parts modales en pourcentage des distances montrent que les personnes ayant une voiture à disposition mais pas d'AG CFF réalisent près de 80% (78.2%) des kilomètres en transports individuels motorisés, alors que les personnes avec un AG CFF mais sans voiture à disposition les réalisent en transports publics (80.1%).

Les personnes avec un AG CFF et une voiture à disposition réalisent 47.2% des kilomètres en transports publics et 44.3% en transports individuels motorisés. Ceux qui n'ont ni AG CFF, ni voiture à disposition réalisent eux 52.1% des kilomètres en transports individuels motorisés et 33.3% en transports publics.

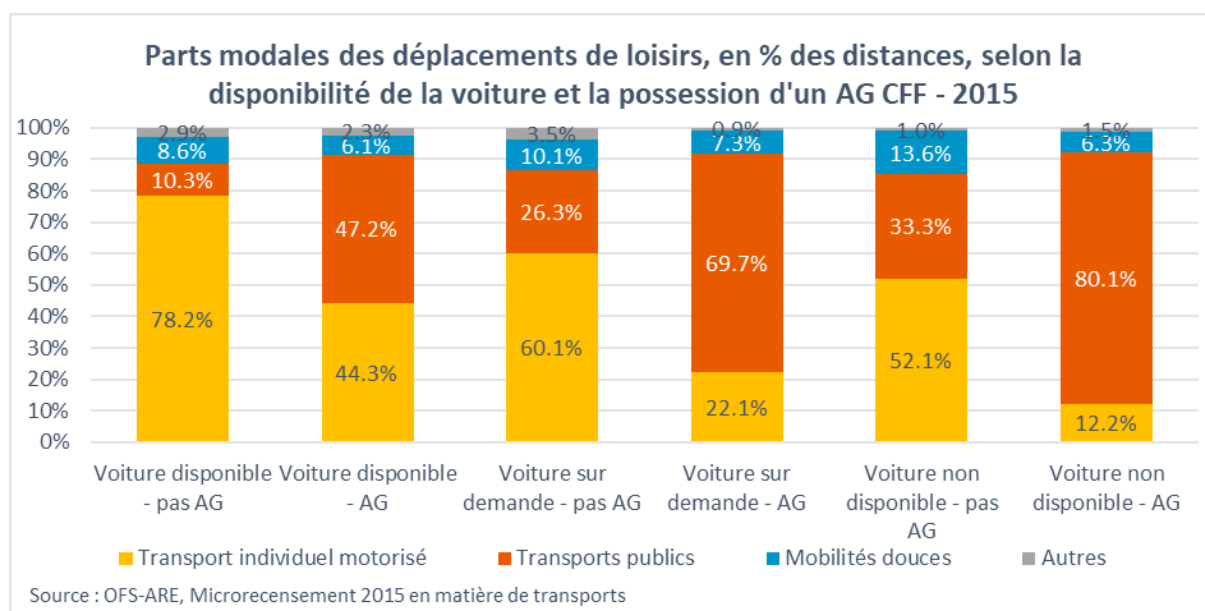


Figure 310 : Part modale de déplacements de loisirs, en % des distances parcourues, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015

8.10 PROFILS SELON LA DISPONIBILITÉ D'UN VÉLO

8.10.1 Présentation

Les analyses de cette section distinguent les individus selon leur **accès à un vélo (de type mécanique)**. Par accès, ou disponibilité, on entend la facilité pour la personne interrogée de disposer d'un vélo, même si ce véhicule ne lui appartient pas directement.

Trois options de réponses sont possibles pour le répondant au MRMT : « disponible », « disponible sur demande » et « non disponible ». Dans le cas des présentes analyses, les classes « disponible sur demande » et « non disponible » ont été agrégées afin d'éviter certains effectifs faibles, mais également par souci de simplification.

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements de loisirs, par année et selon la disponibilité d'un vélo :

Disponibilité d'un vélo	2005	2010	2015
Toujours disponible	31'309	56'749	51'681
Non disponible ou sur demande	13'555	23'063	21'606
TOTAL	44'864	80'208	73'287

Tableau 135 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la disponibilité d'un vélo

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année et selon la disponibilité d'un vélo :

Disponibilité d'un vélo	2005	2010	2015
Toujours disponible	22'893	43'014	37'218
Non disponible ou sur demande	9'846	18'217	18'589
TOTAL	32'739	61'231	55'807

Tableau 136 : Effectifs non-pondérés (N) des individus, par année, selon la disponibilité d'un vélo

8.10.2 Structure des déplacements

Les personnes ayant toujours un vélo à disposition effectuent des déplacements de loisirs plus longs que les personnes qui l'ont sur demande ou qui n'en ont pas. Cette différence s'observe en semaine (+1.2 km) comme les week-ends (+1.8 km le samedi et +3.2 km le dimanche) même si la différence est moins importante en semaine.

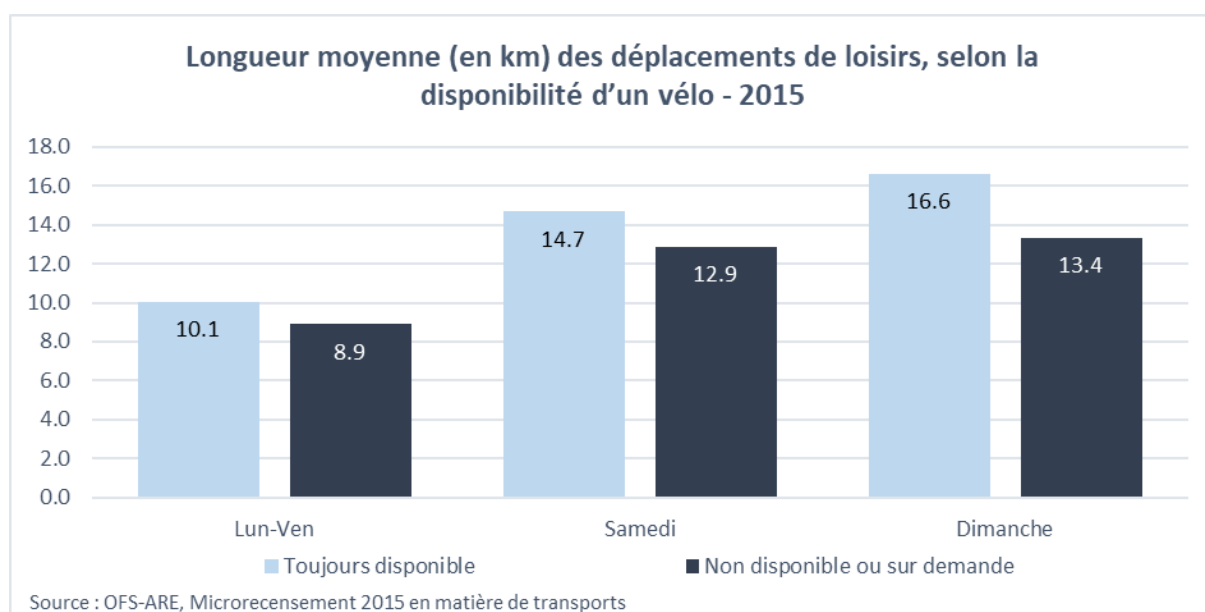


Figure 311 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un vélo - 2015

La durée moyenne des déplacements de loisirs montre que chez les personnes qui ont un vélo sur demande ou qui n'en ont pas, la durée moyenne des déplacements en semaine est plus élevée (28.9 min contre 27.8 min) malgré des distances plus courtes. La durée des déplacements le samedi et le dimanche est par contre moins élevée que chez les personnes qui ont un vélo toujours à disposition.

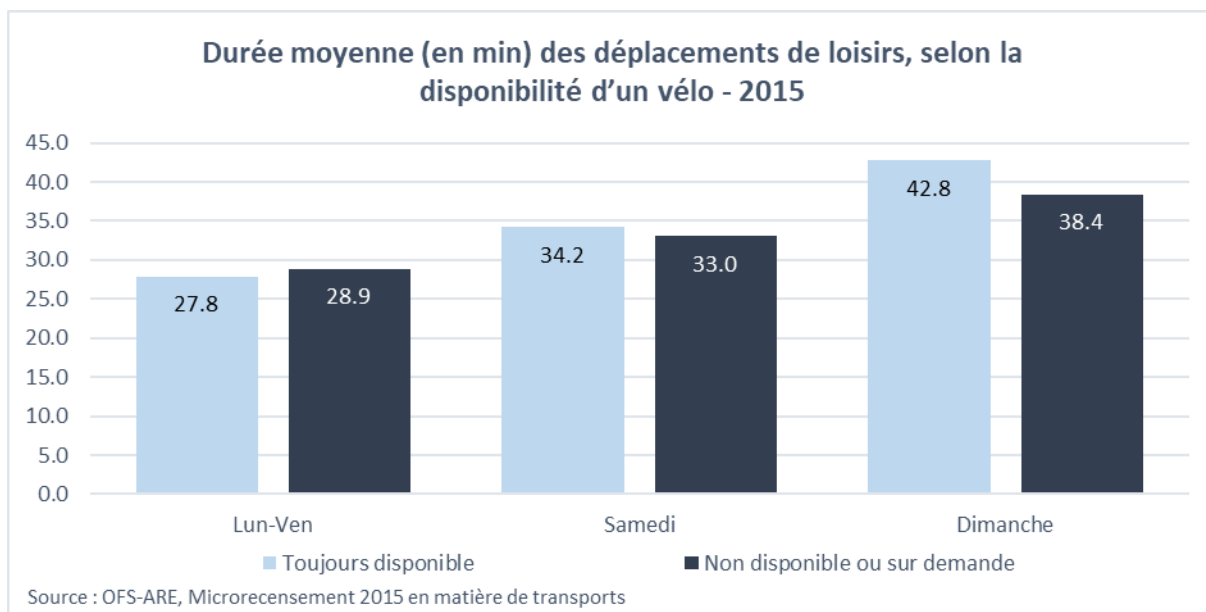


Figure 312 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un vélo - 2015

L'évolution moyenne de la longueur reste plutôt stable chez les personnes qui ont un vélo toujours à disposition alors qu'elle a tendance à diminuer chez les personnes qui ont un vélo sur demande ou qui n'en ont pas, passant de 11.1km en 2005 à 10.4 km en 2015.

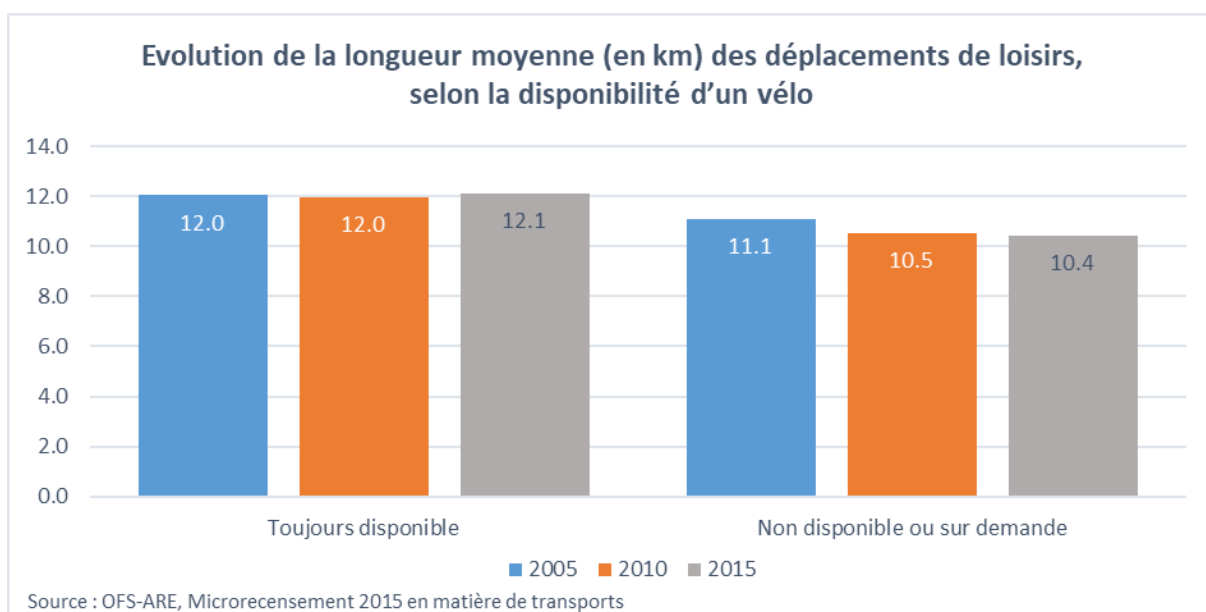


Figure 313 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un vélo - 2015

La durée moyenne diminue depuis 2005 pour les deux catégories de personnes. Cette diminution est observable principalement entre 2005 et 2010 puis disparaît quasiment entre 2010 et 2015.

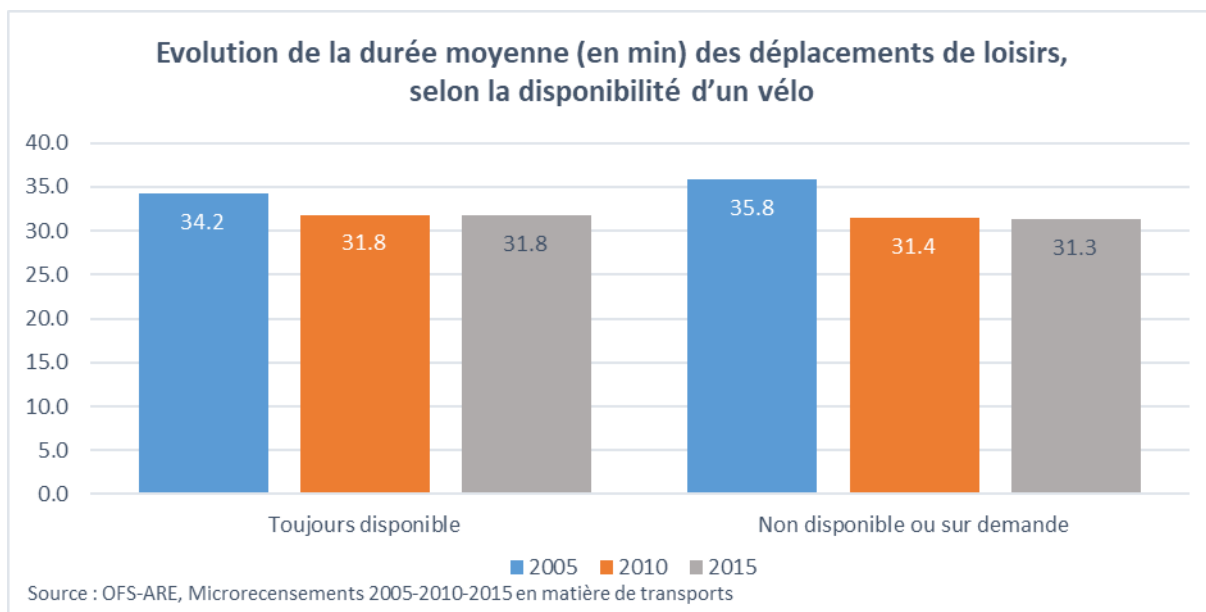


Figure 314 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un vélo – 2015

8.10.3 Déplacements par jour et par personne

Les personnes qui ont un vélo toujours à disposition effectuent un peu plus de déplacements de loisirs par jour et par personne que les personnes qui ont un vélo sur demande ou qui n'en ont pas. Cette différence est moins grande pendant la semaine (+0.1 déplacement par jour et par personne) que pendant le week-end (+0.3 déplacement par jour et par personne).

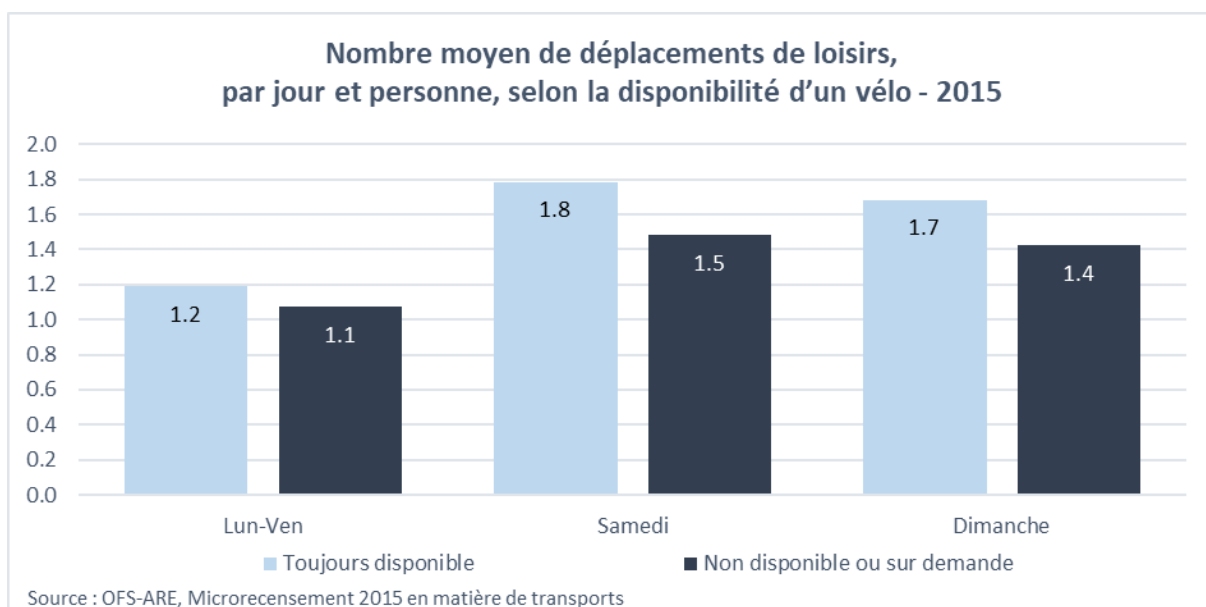


Figure 315 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo - 2015

Les longueurs moyenne et les durées moyennes des déplacements de loisirs, par jour et par personne, suivent exactement les mêmes tendances avec des valeurs plus élevées chez les personnes qui ont un vélo toujours à disposition et des différences plus marquées le week-end qu'en semaine.

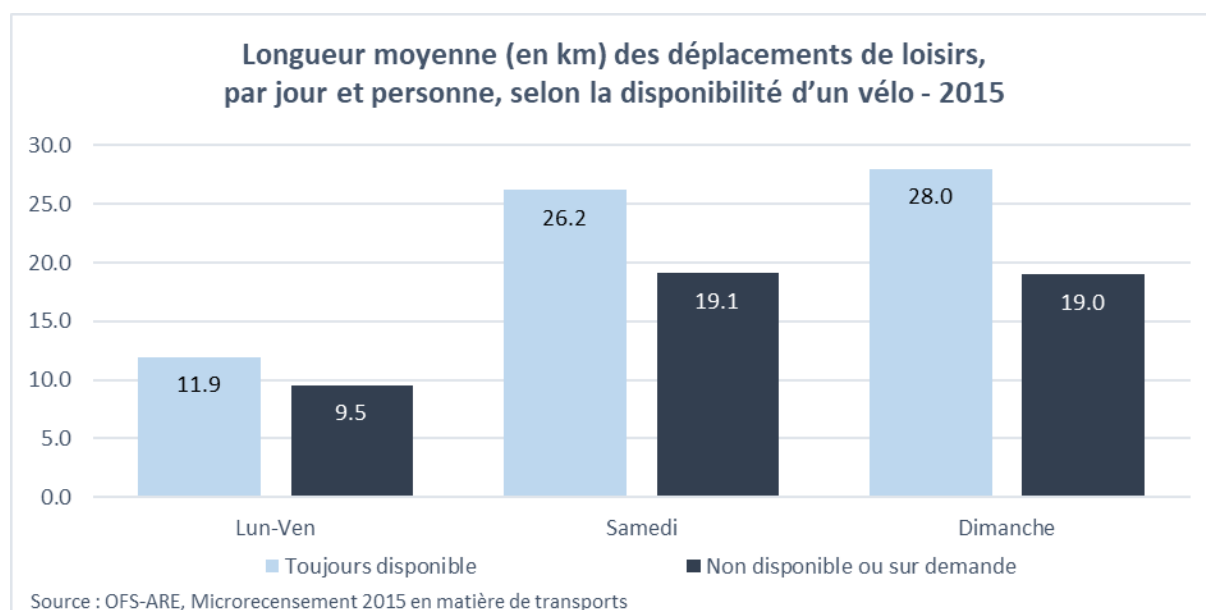


Figure 316 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo - 2015

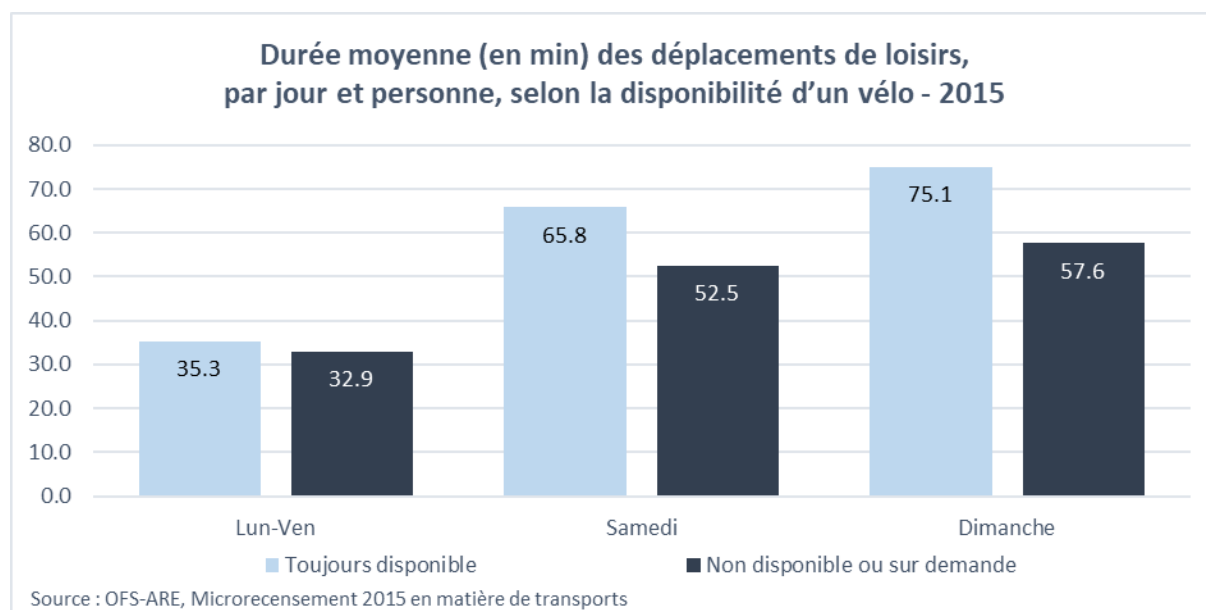


Figure 317 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo - 2015

L'évolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et par personne, révèle une légère diminution chez les personnes qui ont un vélo toujours à disposition (de 1.4 en 2005 à 1.3 en 2015) alors qu'elle reste plutôt stable entre 2005 et 2015 chez les personnes qui ont un vélo sur demande ou qui n'en ont pas (malgré une légère baisse en 2010).

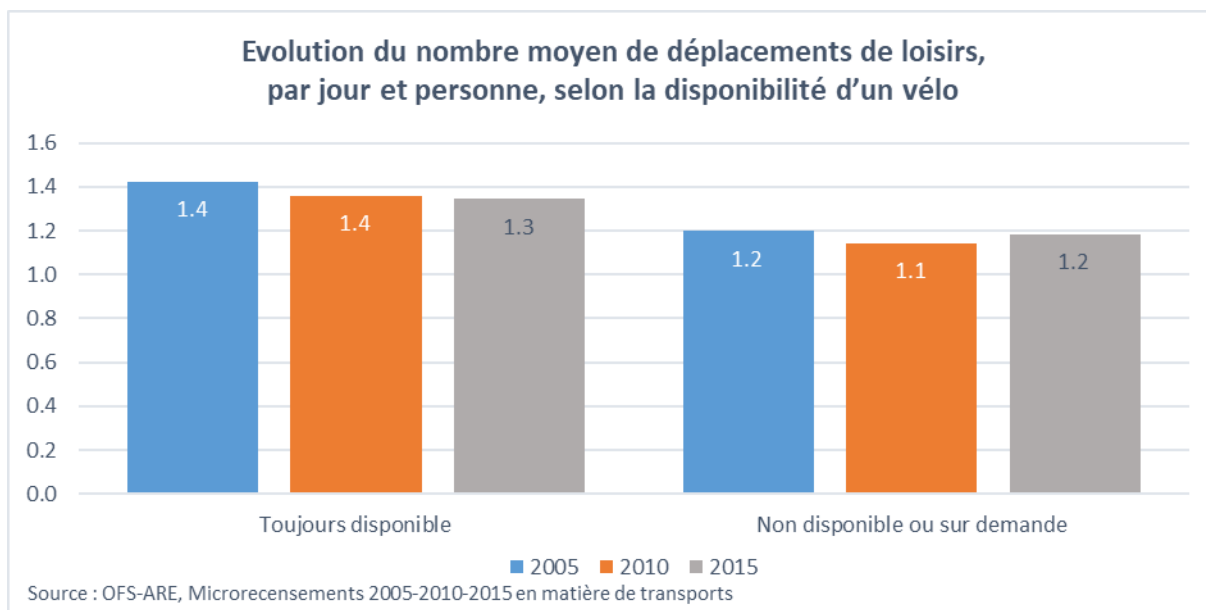


Figure 318 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo - 2005-2010-2015

L'évolution de la longueur moyenne et celle de la durée moyenne ont le même profil. En effet, la longueur moyenne tout comme la durée moyenne ont tendance à diminuer de 2005 à 2015 chez les personnes qui ont un vélo toujours à disposition alors qu'elle a tendance à diminuer entre 2005 et 2010 puis à augmenter entre 2010 et 2015 chez les personnes qui ont un vélo sur demande ou qui n'en ont pas.

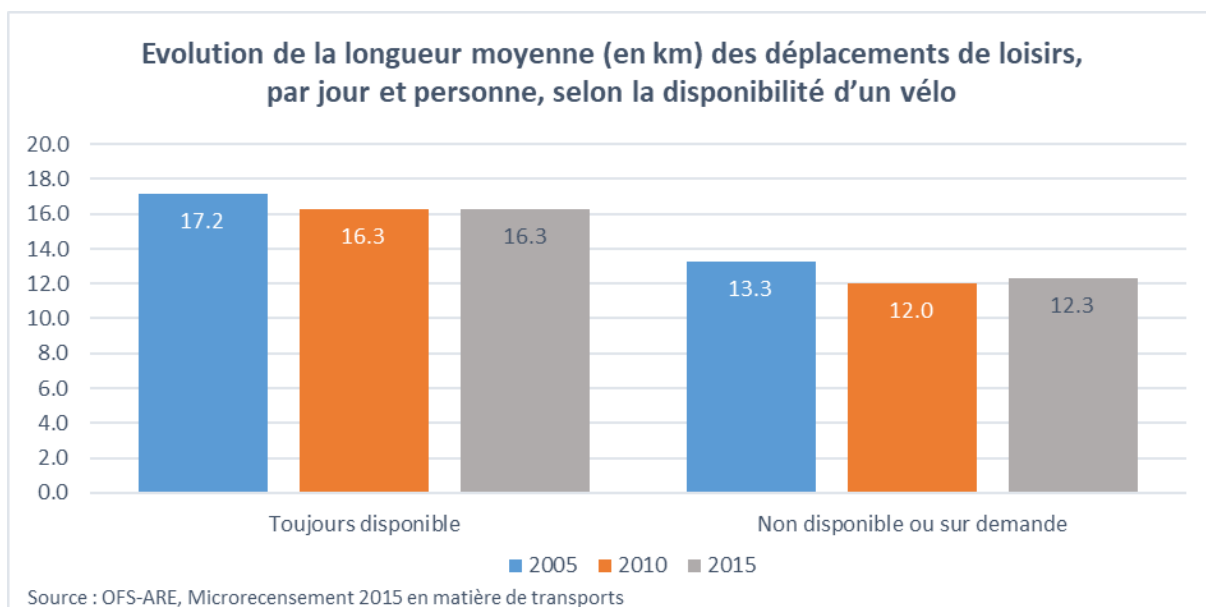


Figure 319 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo – 2005-2010-2015

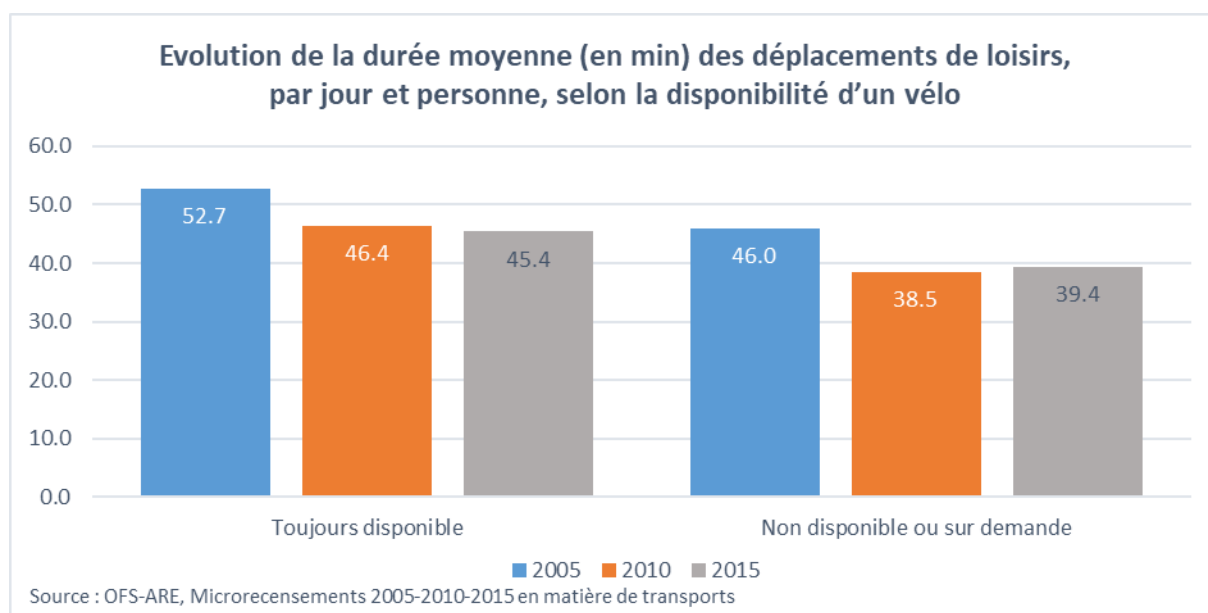


Figure 320 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo – 2005-2010-2015

8.10.4 Déplacements selon le mode de transport

Les parts modales des déplacements de loisirs, en pourcentage des déplacements et en pourcentage des distances, selon la disponibilité d'un vélo ne montre pas de différences significatives entre les deux catégories.

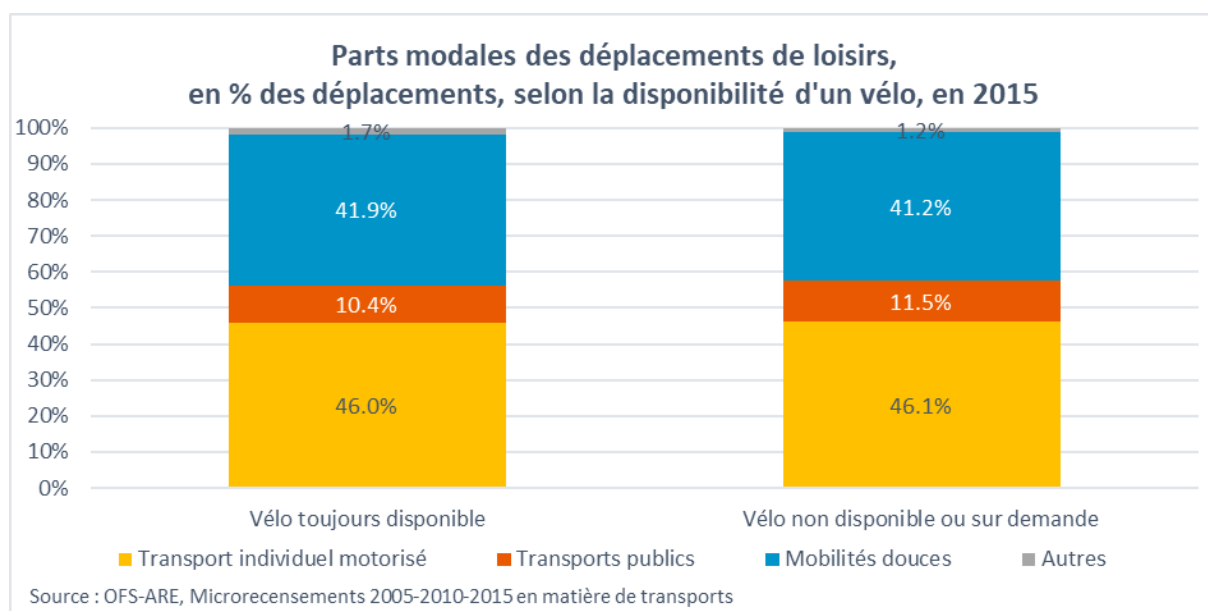


Figure 321 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la disponibilité d'un vélo - 2015

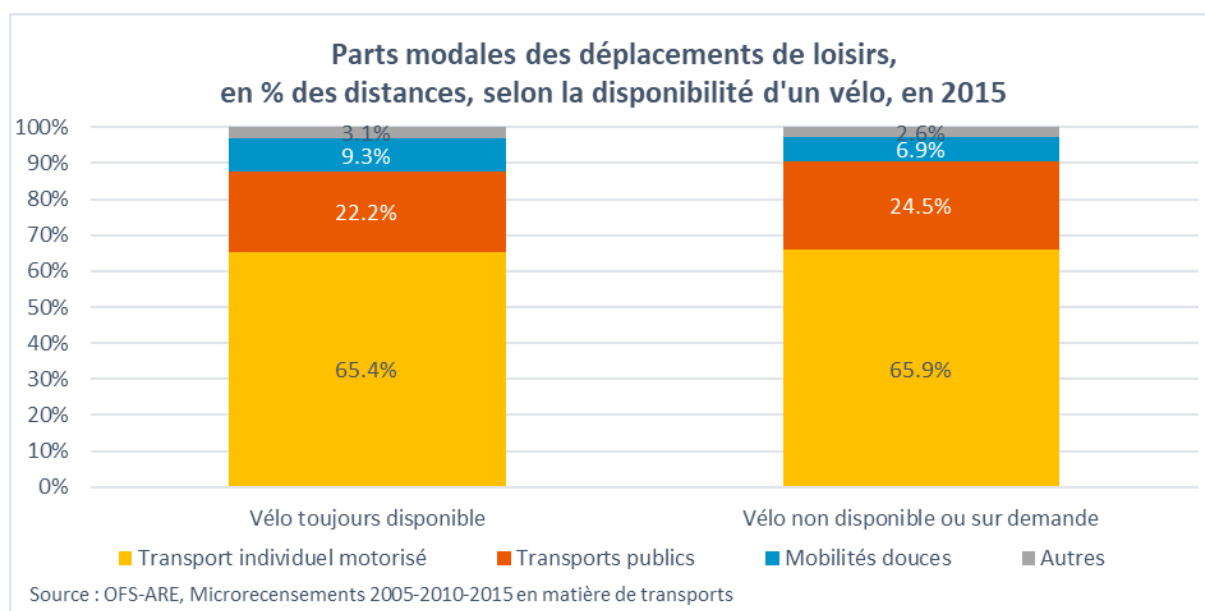


Figure 322 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon la disponibilité d'un vélo - 2015

8.11 PROFILS SELON LA DISPONIBILITÉ D'UN VAE

8.11.1 Présentation

Les analyses de cette section distinguent les individus selon leur **accès à un vélo à assistance électrique (VAE)**.

Dans le cadre de l'enquête MRMT, cette question n'est pas posée directement à la personne interrogée ; toutefois, on connaît l'effectif de VAE dans son ménage d'appartenance. Cette donnée a permis de construire une variable visant à évaluer la disponibilité d'un VAE par personne (et donc d'essayer de comprendre si ce facteur a une influence sur la mobilité de loisirs).

La variable « disponibilité d'un VAE » construite est binaire : « toujours disponible » ou « non disponible ou sur demande ». Une personne est considérée comme ayant un VAE toujours disponible si elle appartient à un ménage où l'on trouve au moins 1 VAE pour deux personnes : par exemple, dans le cas d'un ménage de 4 personnes avec 2 VAE. En revanche, la personne est attribuée à la classe des « VAE non disponibles » si ce « taux d'équipement » est inférieur à 1 VAE pour deux personnes : par exemple, dans un ménage de 4 personnes qui dispose d'un seul vélo électrique.

La variable n'a pu être exploitée que pour le MRMT 2015. En effet, dans le MRMT 2010 (les vélos à assistance électrique n'étaient pas renseignés dans les recensements antérieurs), les VAE étaient considérés comme un type particulier de vélo mécanique. Il n'était donc pas possible d'identifier un ménage disposant d'un VAE sans posséder également un vélo traditionnel. Par ailleurs, cette question était posée uniquement aux personnes interrogées sur le module complémentaire *Langsamverkehr*. Compte tenu de l'essor des véhicules électriques ces dernières années, la manière de poser la question a évolué dans le MRMT 2015 : les VAE sont considérés comme des véhicules spécifiques, et non des sous-catégories de vélos mécaniques. On connaît donc le détail du nombre de vélo mécaniques d'un côté, du nombre de VAE rapides et du nombre de VAE lents de l'autre, ce qui permet d'identifier sans ambiguïté les ménages (et donc les personnes) qui possèdent un VAE sans posséder de vélo

mécanique. Les questions relatives à ces véhicules sont par ailleurs posées en 2015 à l'ensemble des ménages.

En outre, l'utilisation de la variable VAE disponible ou non n'est pertinente qu'en 2015, compte tenu des effectifs très faibles (en termes d'individus comme de déplacements, cf. ci-dessous). Pour l'analyse suivante, il a été décidé de conserver la variable construite sur la base du sous-échantillonnage *Langsamverkehr*, les proportions d'individus possédant un VAE ou non étant strictement équivalentes à celles de l'ensemble de la population interrogée dans le MRMT 2015.

L'interprétation des comparaisons entre les deux classes construites est enfin sujette à caution : en effet, contrairement à la disponibilité d'une voiture et d'un vélo, qui se réfèrent directement à l'individu dont on connaît les déplacements, la disponibilité d'un VAE est liée uniquement à un taux d'équipement calculé pour le ménage, sans connaître l'usage ou l'accès effectif de la personne à ce véhicule. Or les deux-roues sont rarement des véhicules partagés.

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de déplacements de loisirs, par année et selon la disponibilité d'un VAE :

Disponibilité d'un VAE	2010	2015
Toujours disponible	360	1'206
Non disponible ou sur demande	22'319	21'000
TOTAL	22'679	22'206

Tableau 137 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la disponibilité d'un vélo à assistance électrique pour la personne ayant effectué le déplacement

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année et selon la disponibilité d'un VAE :

Disponibilité d'un VAE	2010		2015	
	Effectifs	% du total	Effectifs	% du total
Toujours disponible	225	1.6%	836	4.9%
Non disponible ou sur demande	13'866	98.4%	16'264	95.1%
TOTAL	14'091	100%	17'100	100%

Tableau 138 : Effectifs pondérés (N) des individus, par année, selon la disponibilité d'un vélo à assistance électrique

Il est intéressant de souligner, sur la base de ces effectifs, l'importante progression de la part de personnes ayant un VAE toujours à disposition en l'espace de 5 ans (de 1.6% en 2010 à 4.9% en 2015), ce qui est cohérent avec la forte diffusion de ce type de véhicules observée en Suisse ces dernières années.

8.11.2 Structure des déplacements

Les personnes appartenant à un ménage avec un vélo à assistance électrique (VAE) toujours à disposition font des déplacements légèrement plus longs en semaine (+0.6 km), mais également, de manière plus significative, le samedi (+2.7 km) que celles qui appartiennent à des ménages qui ont

un VAE sur demande ou qui n'en ont pas. En revanche le dimanche, les longueurs moyennes des déplacements de loisirs des personnes qui ne possèdent pas de VAE sont plus importantes (16.5 km contre 15.6 km). Tout jour de semaine confondu, la distance moyenne parcourue par déplacement de loisirs d'une personne ayant à disposition un VAE est légèrement plus importante que celle d'une personne qui n'en possède pas (12.5 km contre 11.9 km).

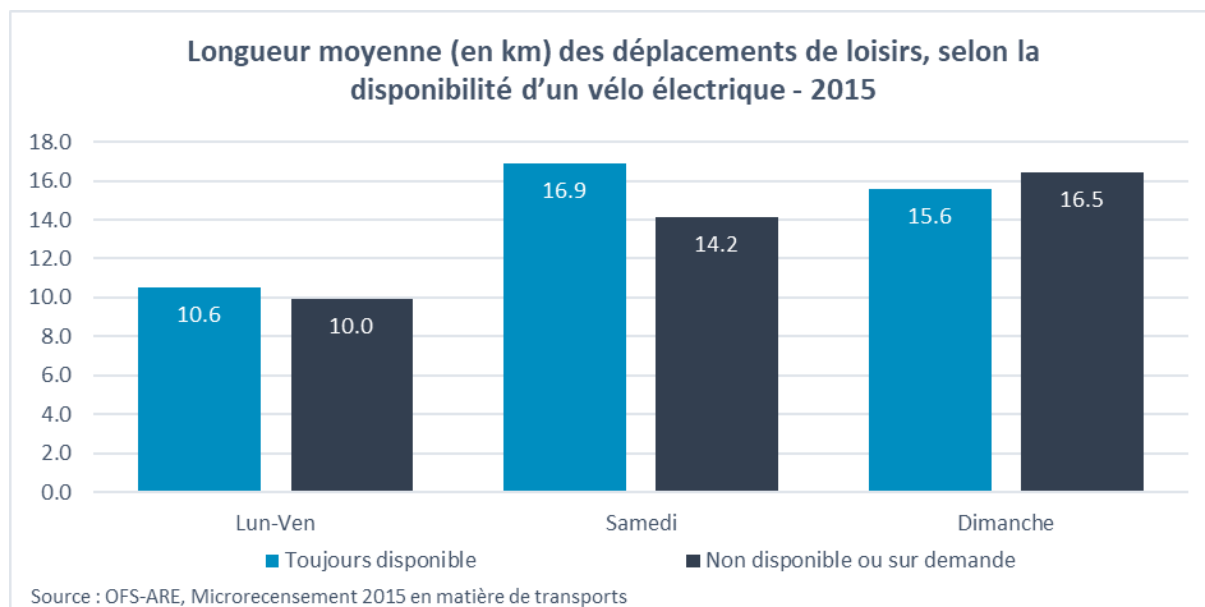


Figure 323 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un vélo électrique - 2015

Les durées moyenne des déplacements de loisirs sont plus élevées en semaine (33.4 minutes contre 28.5) et le dimanche (43.4 minutes contre 40.9) dans les ménages qui ont un VAE toujours à disposition alors que les valeurs du samedi sont assez proches entre les deux catégories.

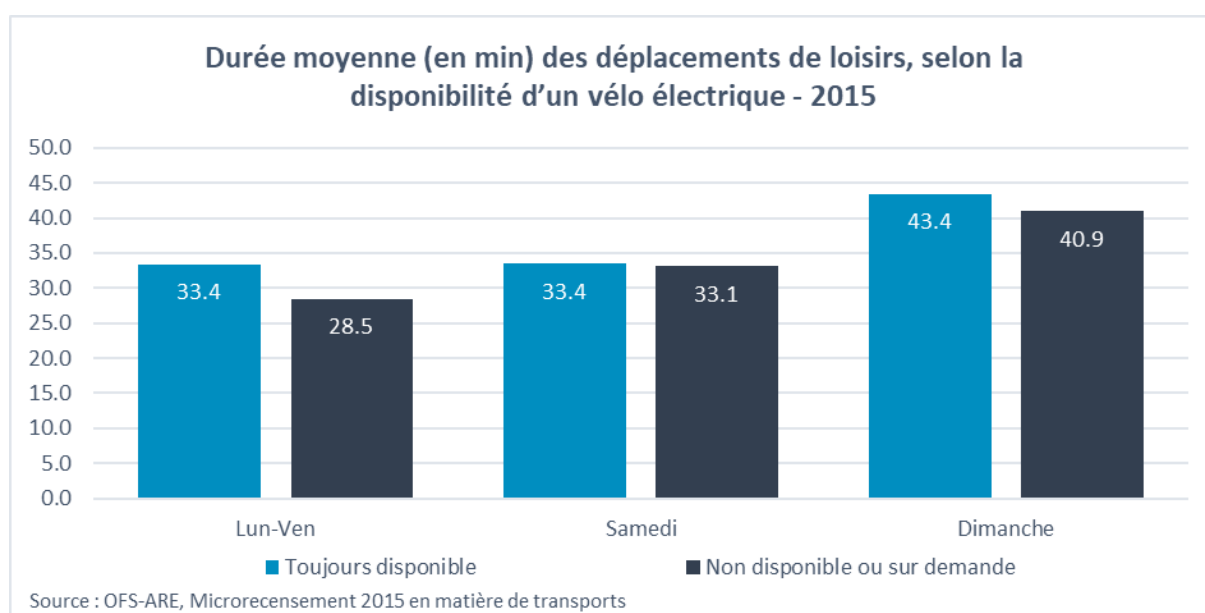


Figure 324 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un vélo électrique – 2015

Globalement, la durée moyenne d'un déplacement de loisirs d'une personne qui dispose d'un VAE est légèrement plus longue (35.3 minutes contre 31.6).

8.11.3 Déplacements par jour et par personne

En semaine et le dimanche, les ménages qui ont un VAE toujours à disposition font plus de déplacements, par jour et par personne, que les ménages qui ont un VAE sur demande ou qui n'en ont pas (respectivement 1.3 et 1.1 en semaine et 1.7 et 1.6 le dimanche). Globalement, les personnes disposant d'un VAE effectue légèrement plus de déplacements par jour en moyenne que celles qui n'en possèdent pas (1.4 déplacement pour les premiers, 1.3 pour les seconds).

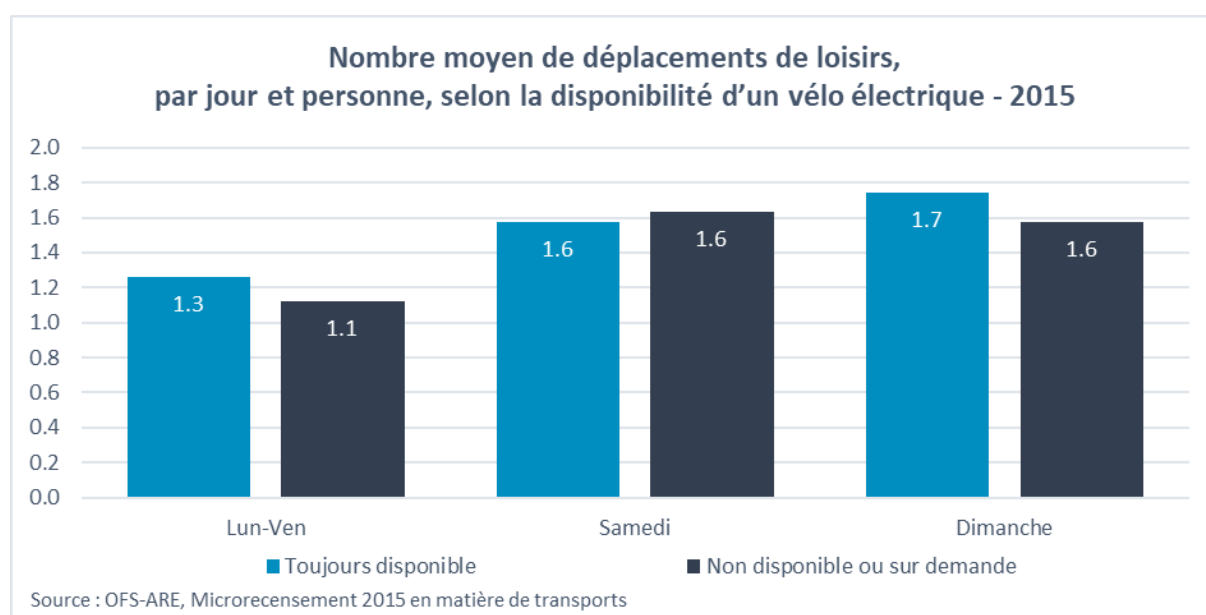


Figure 325 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo électrique - 2015

La longueur moyenne des déplacements de loisirs, par jour et personne, est plus élevée, en semaine comme le week-end, dans les ménages qui ont un VAE toujours à disposition.

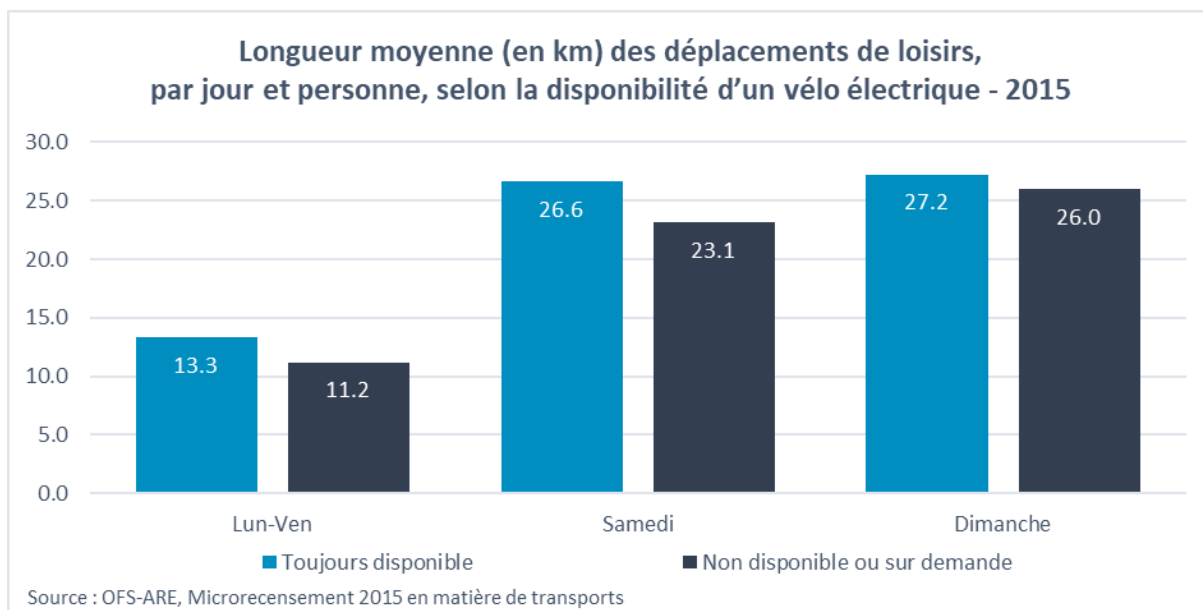


Figure 326 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo électrique - 2015

Malgré des distances plus élevées, les ménages qui ont un VAE toujours à disposition consacrent légèrement moins de temps aux déplacements de loisirs le samedi. Ce qui n'est pas le cas des autres jours (en semaine et le dimanche). Globalement les durées de parcours moyennes par jour et par personne sont plus faibles pour les personnes qui ne disposent pas de VAE (39.8 minutes) que pour les autres (48.6 minutes).

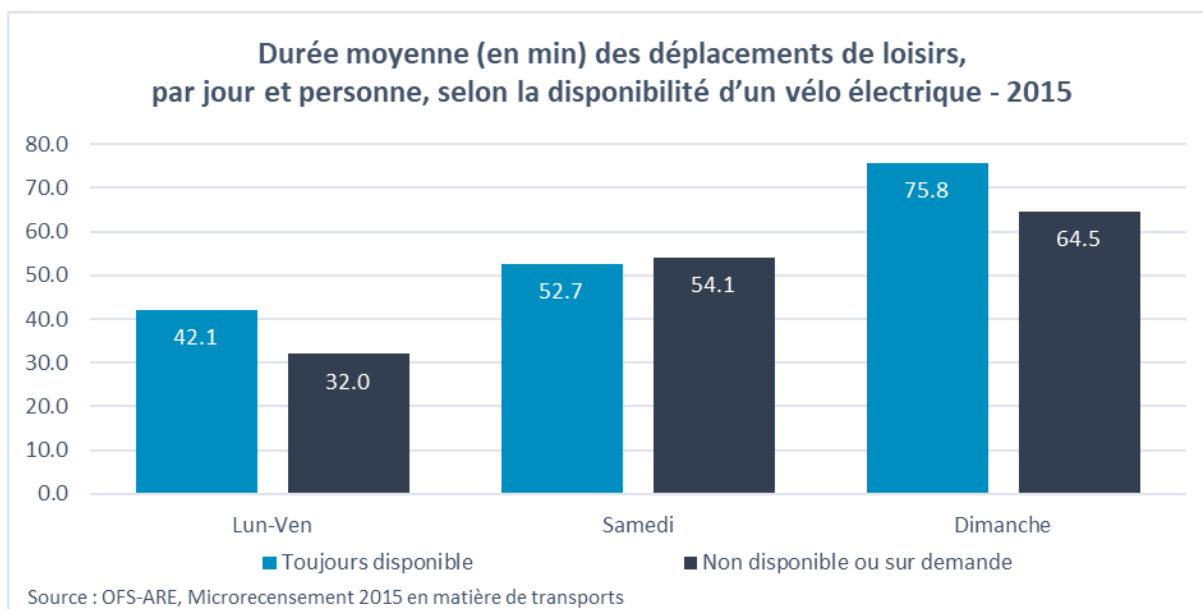


Figure 327 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo électrique - 2015

8.11.4 Déplacements selon le mode de transport

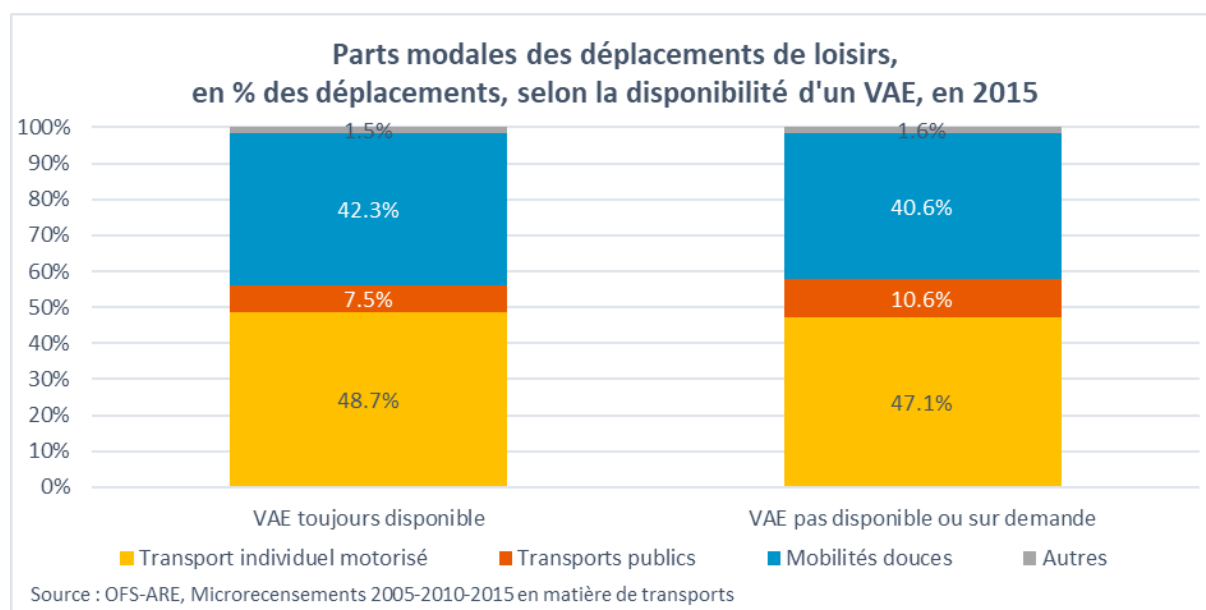


Figure 328 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la disponibilité d'un vélo électrique - 2015

Les parts modales des déplacements de loisirs, en pourcentage des déplacements et en pourcentage des distances, ne montrent pas de différences significatives selon la disponibilité d'un VAE ou non. Les personnes ayant un VAE à disposition ont toutefois tendance à faire un peu plus de déplacements et de distances en mobilités douces que les autres, au détriment en particulier des transports publics.

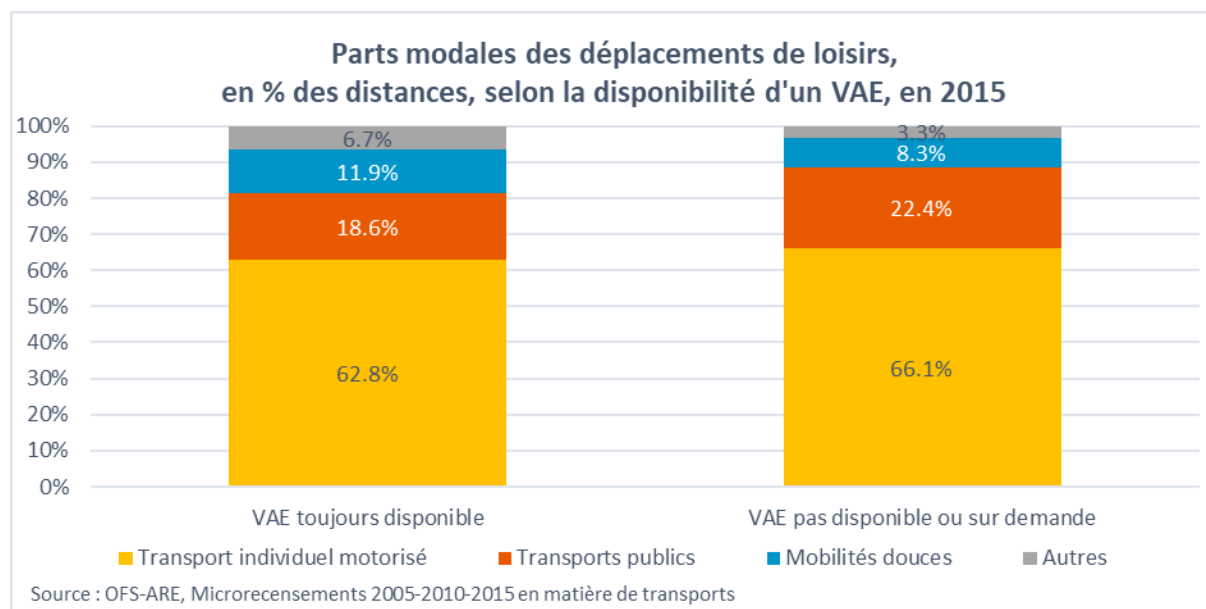


Figure 329 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon la disponibilité d'un vélo électrique – 2015

8.12 PROFILS SELON LA DISPONIBILITÉ COMBINÉE D'UN VÉLO ET D'UN VAE

8.12.1 Introduction

Les analyses de cette section distinguent les individus selon leur **accès combiné à un vélo à assistance électrique (VAE) et à un vélo traditionnel**. Ces analyses permettent de comparer les pratiques de mobilité de loisirs des individus entre ceux qui sont fortement équipés en vélo (VAE disponible et vélo disponible ou l'un des vélos disponible et l'autre sur demande) et ceux qui ne le sont pas du tout (VAE non disponible et vélo non disponible ou l'un des vélos non disponibles et l'autre sur demande).

Les analyses se limitent au MRMT 2015. Pour plus de détails, se référer au chapitre 8.11.1.

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) d'individus et de déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un VAE et d'un vélo :

Disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo	2015 Individus	2015 Déplacements
VAE non dispo - Vélo non dispo	4'041	4'645
VAE non dispo - Vélo sur demande	1'047	1'213
VAE non dispo - Vélo dispo	10'477	14'163
VAE sur demande - Vélo non dispo	37	66
VAE sur demande - Vélo sur demande	86	115
VAE sur demande - Vélo dispo	570	793
VAE dispo - Vélo non dispo	281	389
VAE dispo - Vélo sur demande	22	20
VAE dispo - vélo dispo	533	797
TOTAL	17'094	22'201

Tableau 139 : Effectifs non-pondérés (N) des individus et des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo

Les catégories en rouge dans le tableau ci-dessus représentent un regroupement de personnes faiblement équipées en vélos (qu'ils soient électriques ou non) ; les catégories en vert un regroupement de personnes fortement équipées en vélos.

8.12.2 Structure des déplacements

Le nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs montre que les personnes qui ne possèdent pas ou n'ont pas accès à un VAE font en moyenne un nombre très légèrement plus élevé d'étapes par déplacement (1.4 étapes) que ceux qui possèdent ou ont accès à un VAE (1.3 étapes).

En regroupant les catégories de personnes fortement équipées en vélos et les personnes faiblement équipées en vélo, aucune tendance ne semble se dessiner, ce qui sous-entend que la possession d'équipements n'implique pas forcément l'utilisation de ce même équipement pour les loisirs.

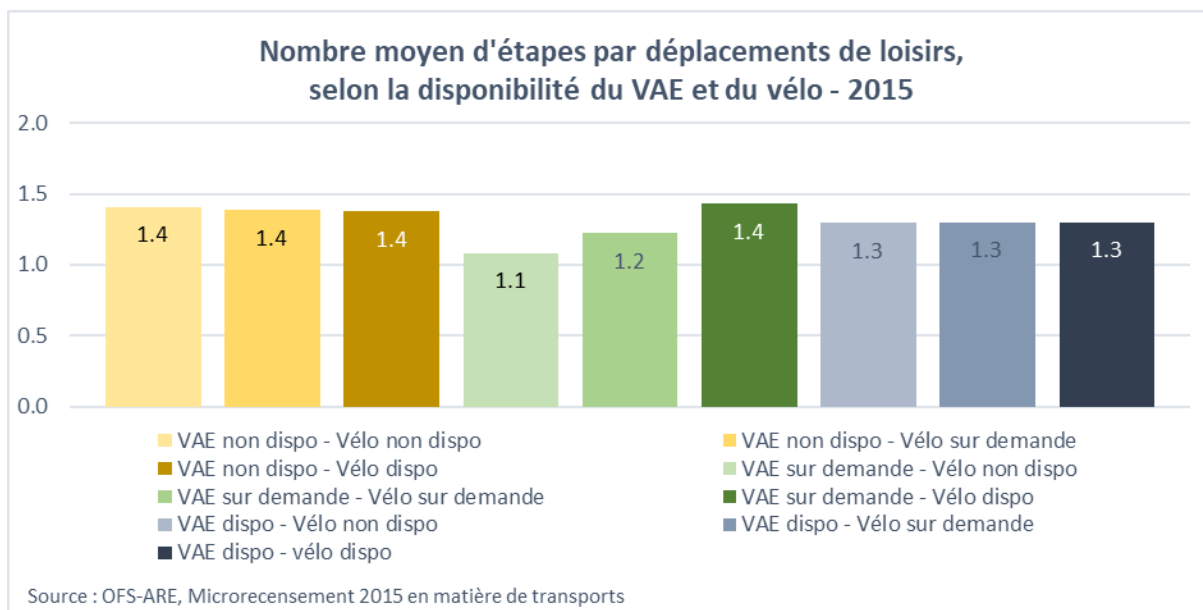


Figure 330 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015

Les longueurs moyennes par déplacement de loisirs indiquent que les personnes fortement équipées en vélos font des déplacements en moyenne plus longs que les personnes faiblement équipées en vélos.

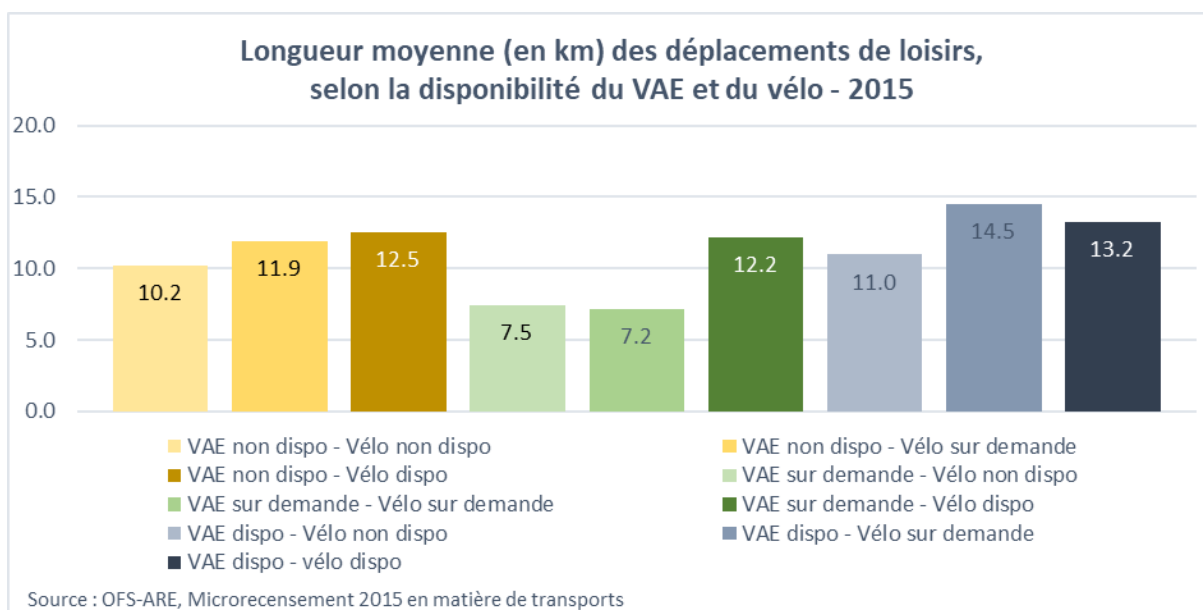


Figure 331 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015

L'analyse des durées moyennes des déplacements de loisirs suit la même logique que celle des longueurs moyennes. Les déplacements de loisirs les plus courts sont également, à quelques exceptions près, ceux qui prennent le moins de temps. Ces tendances tendent à confirmer l'utilisation des mêmes modes entre les différentes catégories.

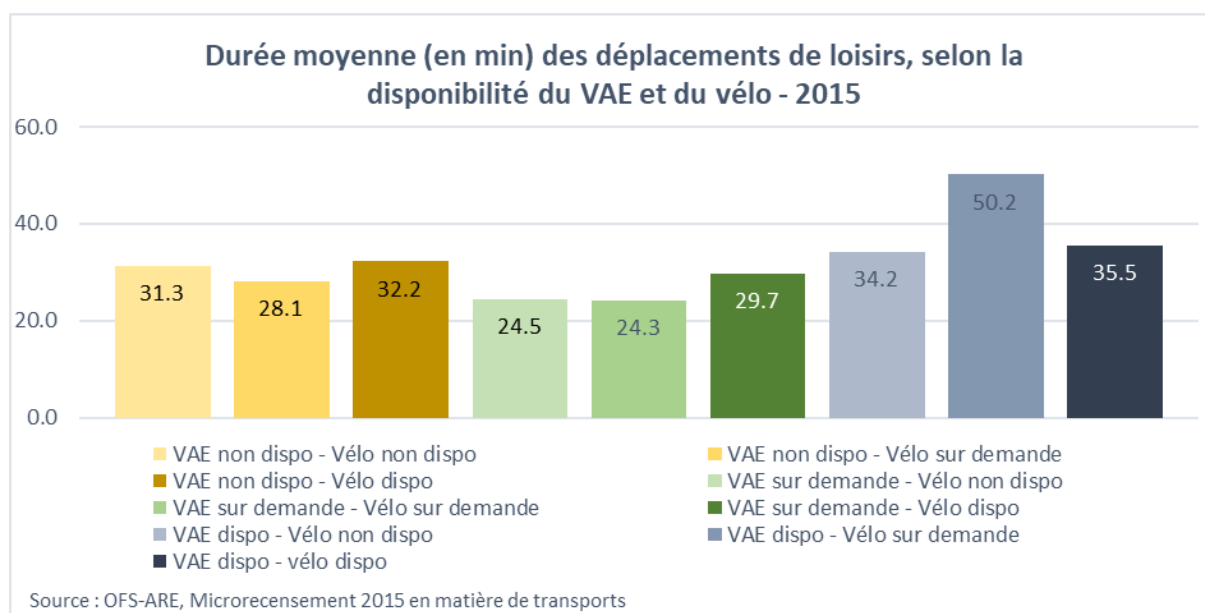


Figure 332 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo – 2015

8.12.3 Déplacements par jour et par personne

Le nombre de déplacements de loisirs par jour et par personnes ne permet pas de montrer une relation entre l'équipement en vélos et le nombre de déplacements de loisirs. **On observe cependant que les personnes fortement équipées (avec VAE et vélo disponibles) font un peu plus de déplacements de loisirs (1.4 déplacements par jour et par personne) que les personnes non équipées (sans VAE et sans vélo) (1.1 déplacements par jour et par personnes).** Néanmoins, les personnes qui ne possèdent pas de vélos mais qui y ont accès (VAE et vélos disponibles sur demande) font également plus de déplacements par jour et par personnes (1.5 déplacements par jour et par personne).

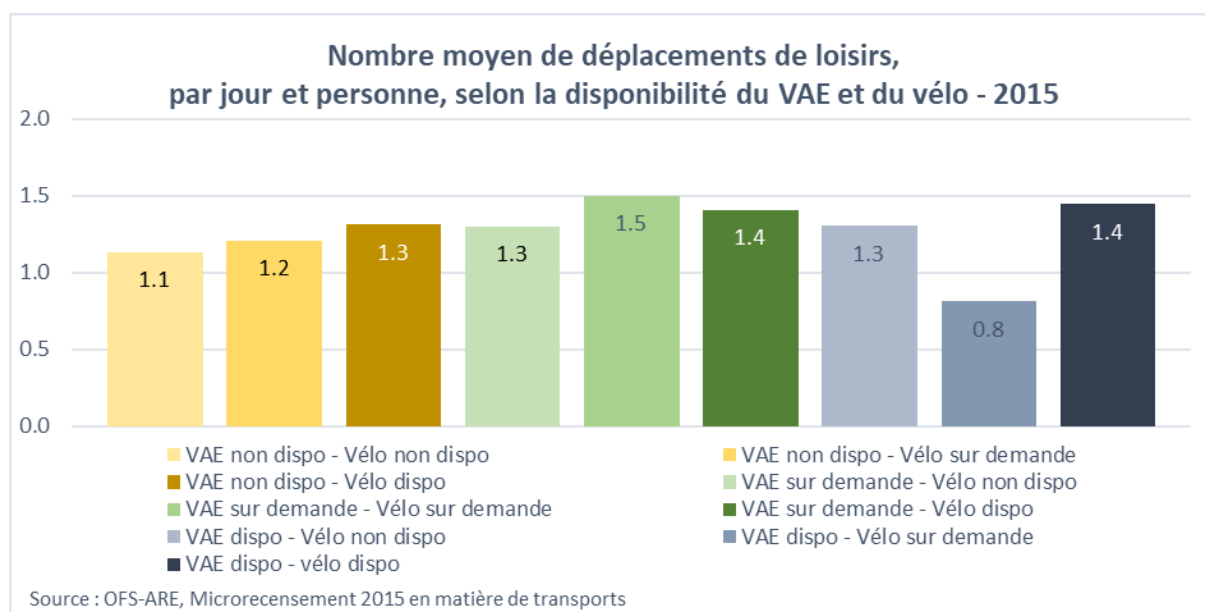


Figure 333 : Nombre moyen de déplacement de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015

La distance moyenne parcourue par jour et par personne pour les loisirs diffère d'une catégorie à l'autre. Ainsi, les personnes fortement équipées (VAE et vélo disponibles) génèrent 19.1 km par jour et par personne en déplacements de loisirs, alors que les personnes non équipées (VAE et vélo non disponibles) n'en génèrent que 11.6 km. En règle générale, les personnes équipées en vélos ou en VAE génèrent plus de kilomètres par jour et par personne en déplacements de loisirs.

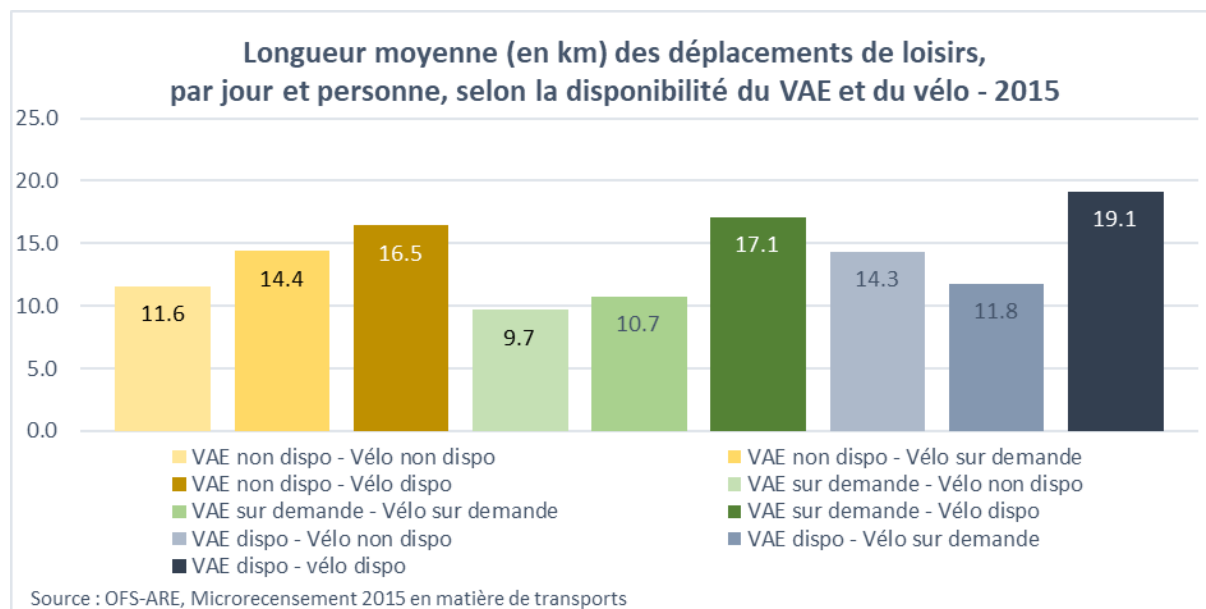


Figure 334 : Distance moyenne parcourue (en km) pour les déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015

L'analyse des durées moyennes générées par jour et par personne suit les mêmes logiques. En effet, les personnes qui génèrent le plus de kilomètres par jour sont celles qui y consacrent le plus de temps par jour.

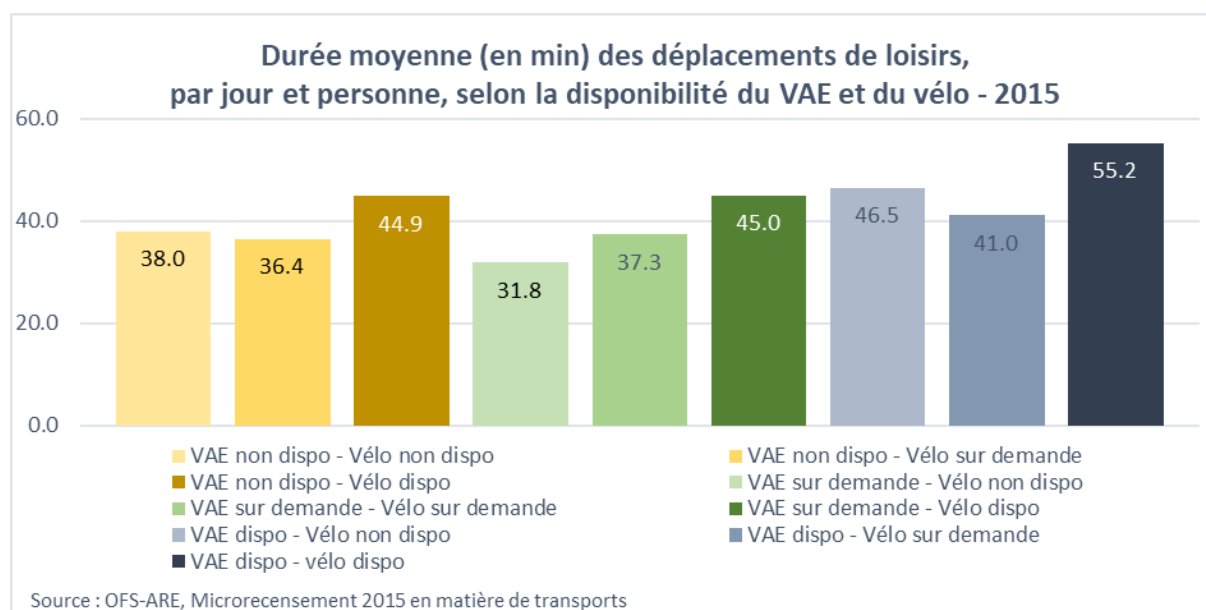


Figure 335 : Temps de parcours moyen (en min) pour les déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015

8.12.4 Déplacements selon le mode de transport

L'analyse des parts modales en pourcentage des déplacements montre que la différence entre les personnes très équipées (VAE et vélo disponibles) et les personnes non équipées (VAE et vélo non disponibles) est minime. Les deux catégories effectuent 47% de leurs déplacements de loisirs en transports individuels motorisés. Les personnes non équipées en vélos font néanmoins un peu plus de déplacements en transports publics (12% contre 8%) et moins en modes doux (40% contre 43%).

La catégorie qui fait le moins recours aux transports individuels motorisés est la catégorie des personnes ayant accès aux VAE et aux vélos sur demande (39% de déplacements en TIM) alors que celle qui en fait plus recours est la catégorie des personnes ayant un VAE à disposition et un vélo sur demande (68% des déplacements).

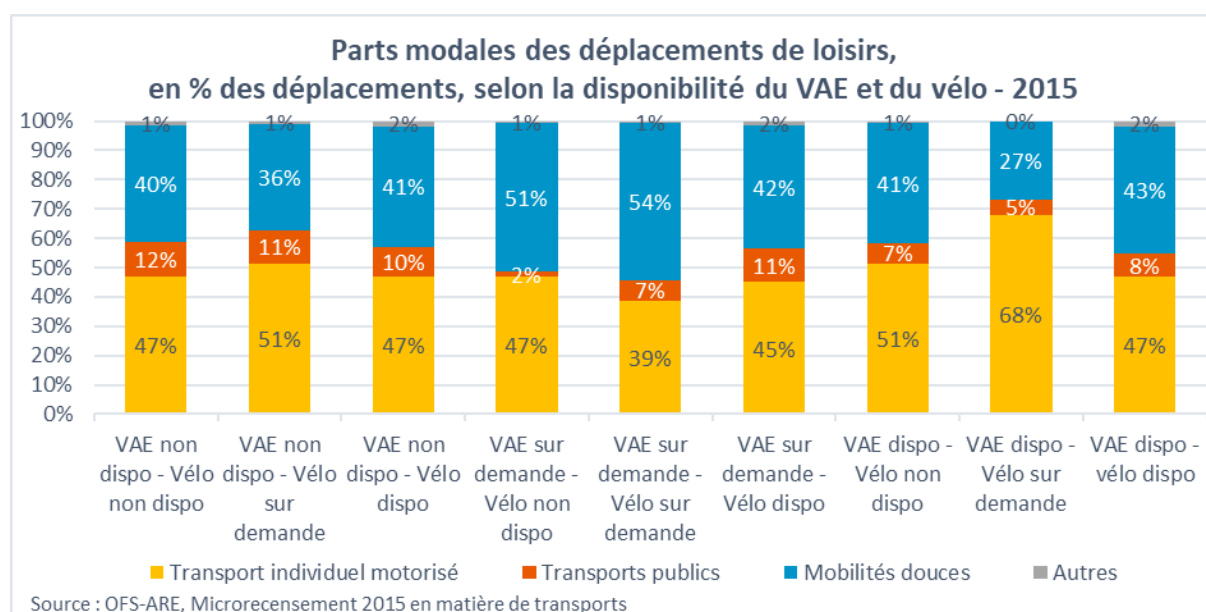


Figure 336 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015

Les parts modales en pourcentage des distances montrent également peu de différences entre la catégorie des personnes fortement équipées et la catégorie des personnes non équipées.

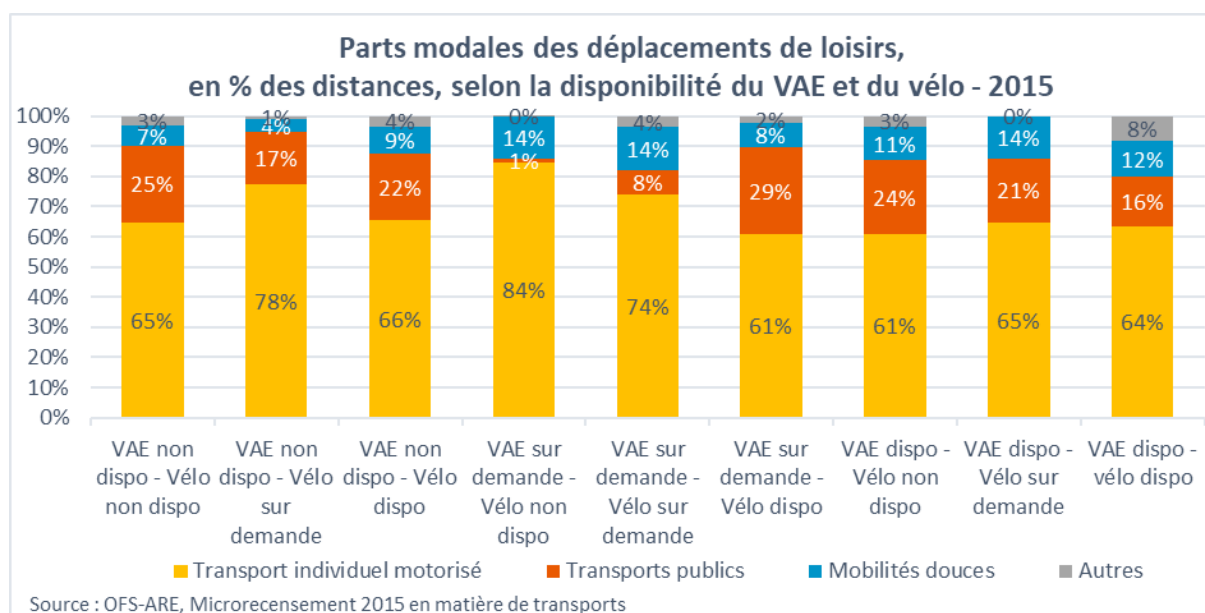


Figure 337 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances parcourues, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015

Aux vues des résultats obtenus, on peut considérer que la possession ou l'accès aux VAE et aux vélos n'impliquent pas l'usage de ceux-ci dans les déplacements de loisirs. En d'autres termes, la possession ou l'accès aux VAE et aux vélos n'induisent pas des mobilités de loisirs spécifiques. Les différences observées (distance et durée) sont manifestement liées à d'autres variables, comme le revenu du ménage par exemple. En effet, on peut supposer que les ménages avec des revenus plus élevés qui, comme vu dans les chapitres précédents, se déplacent plus pour les loisirs, ont plus de moyens pour s'équiper en véhicules. Toutefois, le fait de posséder des VAE au sein du ménage, ou d'avoir des vélos mécaniques à disposition, ne change pas les parts modales des personnes de ce ménage pour les loisirs.

8.13 ANALYSE DES DIMENSIONS SOCIODÉMOGRAPHIQUES DES CHOIX MODAUX LORS DES DÉPLACEMENTS DE LOISIRS

Le tableau ci-dessous présente un récapitulatif des analyses sociodémographiques dans les choix modaux lors des déplacements de loisirs. Les différentes catégories d'une variable sont comparées avec une catégorie de référence (notée -REF dans le tableau).

Les variables « effectifs de déplacements par jour » et « distance parcourue par déplacement » sont également incluses dans le résumé car ces variables non sociodémographiques sont déterminantes dans les choix modaux. Les variables retenues et les classes références sont les suivantes :

- Genre (homme)
- Classes d'âges (18-24 ans)
- Revenu du ménage (moins de 4'000 CHF)
- Type d'espace de résidence (urbain)
- Disponibilité d'une voiture individuelle (toujours disponible)
- Disponibilité d'un vélo (toujours disponible)

- Disponibilité d'un AG CFF (pas d'abonnement général CFF)
- Nombre de déplacements de loisirs de la personne par jour (1 déplacement de loisir)
- Distance parcourue pour le déplacement de loisirs (moins de 2 km)

Ce résumé met en relation ces variables avec les parts modales analysées dans les chapitres précédents mais ne tient pas compte de l'ensemble des déplacements du MRMT 2015. En effet, afin de garder une certaine cohérence dans la comparabilité des observations, les déplacements avec des valeurs manquantes ont été exclus, comme par exemple les déplacements effectués par les personnes ne possédant pas de permis de conduire (à qui la question de la disponibilité de la voiture n'a pas été posée). On observe donc quelques différences entre les résultats présentés ici et ceux obtenus dans les chapitres précédents. Néanmoins, cette manière de procéder permet d'obtenir des informations intéressantes qui viennent compléter les analyses.

		TIM	TP	MD
Genre	Homme - REF	- REF	- REF	- REF
	Femme	-	+	0
Classe d'âge	18-24 ans - REF	- REF	- REF	- REF
	25-44 ans	-	-	+
	45-64 ans	-	-	+
	65-79 ans	-	-	+
	80 ans et plus	-	-	+
Revenu mensuel du ménage	Moins de 4'000 CHF - REF	- REF	- REF	- REF
	Entre 4'001 et 8'000 CHF	+	0	-
	Entre 8'001 et 12'000 CHF	+	0	-
	Plus de 12'000 CHF	+	0	-
Type d'espace de résidence	Urbain - REF	- REF	- REF	- REF
	Intermédiaire	+	-	0
	Rural	+	-	0
Disponibilité d'une voiture individuelle ou non	Toujours disponible - REF	- REF	- REF	- REF
	Disponible sur demande	-	++	+
	Non disponible	--	++	+
Disponibilité d'un vélo mécanique ou non	Toujours disponible - REF	- REF	- REF	- REF
	Pas disponible ou sur demande	+	-	-
Possession d'un AG CFF ou non	Pas d'abonnement général CFF - REF	- REF	- REF	- REF
	AG 1ère ou 2ème classe	-	++	+
Nombre de déplacements de loisirs de la personne, par jour	1 dép. de loisirs - REF	- REF	- REF	- REF
	2 dép. de loisirs	++	+	--
	3 dép. de loisirs et plus	++	+	--
Distance parcourue par déplacement de loisirs	Moins de 2 km - REF	- REF	- REF	- REF
	Entre 2 et 10 km	++	+++	--
	Entre 10 et 20 km	+++	+++	--
	Plus de 20 km	+++	+++	--

Tableau 140 : Résumé du recours aux différents moyens de transports pour les déplacements de loisirs - 2015

Les analyses indiquent que les femmes ont un peu moins de chances d'avoir recours aux transports individuels motorisés lors de déplacements de loisirs que les hommes, à l'inverse des transports publics. La différence de genre est en revanche quasiment inexistante en ce qui concerne l'usage des mobilités douces.

L'utilisation des transports individuels motorisés diminue globalement avec l'âge. Les 18-24 ans (classe de référence) semblent être les individus qui ont le plus recours aux transports individuels motorisés pour les déplacements de loisirs. Il faut toutefois souligner que cette observation n'est valable que pour les individus de cette classe qui possèdent le permis : si on considère l'ensemble des 18-24 ans, la part modale des TIM est au contraire plus faible que celles des classes d'âge plus avancées. En conclusion, les personnes de 18-24 ans titulaires d'un permis de conduire sont celles qui ont le plus de chance d'utiliser les TIM lors de déplacements de loisirs. Une remarque similaire peut être faite pour les 80 ans et plus qui utilisent légèrement plus les TIM que les 65-79 ans, mais seulement dans le cas où elles possèdent un permis de conduire.

Les 18-24 ans - même en excluant ceux qui n'ont pas le permis - sont également ceux qui ont le plus de chance d'utiliser les transports publics lors de déplacement de loisirs. L'usage des TP a par ailleurs tendance à diminuer avec l'âge, puis augmente à nouveau pour les 65 ans et plus. L'utilisation des mobilités douces augmente en revanche avec l'âge (jusqu'à la classe des 80 ans et plus).

L'analyse des revenus des ménages montre que l'utilisation des transports individuels motorisés augmente avec le revenu du ménage ; en revanche, il n'existe pas de grandes différences en ce qui concerne l'usage des transports publics. Quant à la mobilité douce, son usage tend à se réduire avec l'augmentation du revenu du ménage.

L'analyse de l'usage des différents modes de transports selon le type d'espace de résidence montre qu'il y a plus de chances que les transports individuels motorisés soient utilisés par les résidents des communes intermédiaires et rurales que par ceux des communes urbaines. C'est l'inverse pour les transports publics, qui sont plus utilisés par les habitants des communes urbaines, ce qui s'explique facilement par l'offre de transport qui y est plus importante. En ce qui concerne l'usage des modes doux pour les déplacements de loisirs, aucun écart significatif n'existe entre les différents types d'espaces de résidence : cela s'explique en partie par le fait que les non-titulaires de permis de conduire sont exclus (notamment parmi les personnes les plus jeunes et les plus âgées), alors que ces personnes ont tendance à vivre plus fréquemment dans les milieux urbains denses.

La disponibilité d'une voiture individuelle joue naturellement un rôle dans l'usage des différents modes de transport. Sans surprise, la probabilité d'utiliser les transports individuels motorisés est plus importante lorsque la voiture est toujours disponible ; elle l'est moins lorsque celle-ci est disponible sur demande, et encore moins lorsqu'elle n'est pas disponible du tout. L'usage des transports publics montre une tendance inverse : moins la voiture est disponible, plus la probabilité d'utiliser les TP est importante. Les modes doux sont également plus utilisés lorsque la voiture est peu ou pas disponible.

L'analyse de la disponibilité d'un vélo montre que l'usage des transports individuels motorisés est plus important lorsque le vélo n'est pas disponible ou disponible sur demande. Par contre, l'usage des transports publics et des modes doux est moins important.

Sans surprise, la possession d'un abonnement général CFF engendre une utilisation moindre des transports individuels motorisés, mais beaucoup plus importante des transports publics et des modes doux.

L'effectif de déplacements de loisirs par jour de la personne montre que la probabilité d'utiliser les transports individuels motorisés est beaucoup plus importante lorsque la personne fait deux déplacements de loisirs par jour au lieu d'un seul et, dans une moindre mesure, lorsqu'elle effectue trois déplacements de loisirs ou plus. L'usage des transports publics est un peu plus probable lorsque la personne effectue plusieurs déplacements de loisirs par jour ; en revanche, l'utilisation des modes doux devient moins probable lorsque la personne augmente le nombre quotidien de déplacements de loisirs.

Enfin, la distance des déplacements joue également un rôle dans la probabilité du choix d'un mode de transports. Ainsi, pour les déplacements jusqu'à 20 kilomètres, plus le déplacement est long et plus l'usage des transports individuels motorisés est important, puis celui-ci a tendance à stagner pour les déplacements de plus de 20 kilomètres. L'usage des transports publics augmente avec la longueur des déplacements alors que celui des modes doux suit la tendance inverse.

8.14 SYNTHÈSE

- **L'analyse des déplacements de loisirs par genre montre que les hommes font en moyenne des déplacements un peu plus longs que les femmes, même si ces dernières, en jours de semaine, consacrent plus de temps aux déplacements de loisirs que les hommes (+0.2 min).** La distance moyenne des déplacements chez les hommes tend à diminuer depuis 2005, passant de 12.8 km à 12 km par déplacement alors qu'elle augmente légèrement chez les femmes passant de 10.8 km à 11.1 km par déplacement.
Si en semaine les hommes et les femmes font le même nombre de déplacements de loisirs par jour et par personne (1.1 déplacement par jour et par personne), le week-end, et en particulier le samedi, les hommes effectuent en moyenne plus de déplacements de loisirs. 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 km 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 termes de parts modales, les femmes ont tendance à utiliser plus les transports publics que les hommes lors de leurs déplacements de loisirs (12.3% des déplacements et 27.3% des distances contre 9.1% des déplacements et 18.7% des distances). La différence observée entre hommes et femmes pour les déplacements de loisirs en termes de modes de transport se retrouve dans les autres motifs, où les femmes utilisent systématiquement moins les TIM que les hommes, au profit des TP et mobilités douces. Par ailleurs, l'écart entre les taux d'occupation des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs est assez marqué en fonction du genre : les voitures conduites par les hommes sont légèrement plus remplies (1.94 occupants) que celles conduites par les femmes (1.72).
- **En considérant les classes d'âge, il est intéressant d'observer qu'en semaine, parmi les 6-17 ans et les plus de 80 ans se trouvent les individus qui effectuent les déplacements de loisirs les plus courts (6.6 km et 6.9 km respectivement), alors que les déplacements les plus longs sont effectués par les 18-24 ans et 65-79 ans (11.5 km et 11.1 km).** Les week-ends, la longueur des déplacements de loisirs a tendance à diminuer avec l'âge. En outre, la durée moyenne des déplacements de loisirs montre que le temps consacré à ces déplacements augmente avec l'âge.

L'analyse de la longueur moyenne des déplacements de loisirs, par jour et par personne, montre qu'en semaine les classes des 18-24 ans et 65-79 ans sont celles qui effectuent les plus longues distances et qui y consacrent le plus de temps. Entre 2005 et 2015, cette longueur moyenne, par jour et personne, a augmenté plus spécifiquement chez les 6-17 ans et les 65-79 ans.

L'analyse des populations en déplacement pour les loisirs selon les heures de la journée montre des différences assez marquées entre individus en fonction de leur classe d'âge d'appartenance. Les personnes plus âgées ayant quitté la vie active (65-79 ans et 80 ans et plus) ont ainsi des profils assez spécifiques et similaires : leurs déplacements se concentrent surtout le matin (9h-12h) et l'après-midi (15h-17h), avec une réduction de la part de population en déplacement à midi. Les classes d'âge intermédiaires (25-44 ans et 45-64 ans) sont en déplacement pour les loisirs de manière assez bien répartie sur toute la journée, à partir de 11h jusqu'à 19h. Les déplacements de loisirs quotidiens des plus jeunes se concentrent spécifiquement en fin de journée (17-18h pour les 6-17 ans, en correspondance avec la fin des journées d'école ; 18h-20h pour les 18-24 ans, avec une population en mouvement qui reste significative également en début de soirée et de nuit).

Pour les parts modales, la part du transport individuel motorisé augmente avec l'âge, avec un pic dans la classe des 45-64 ans où elle atteint 49.7% des déplacements de loisirs, puis diminue ensuite en fonction de l'âge. Cette augmentation de l'usage des TIM pour les déplacements de loisirs avec l'avancement dans l'âge, jusqu'à la fin de la vie active, s'observe également pour les autres motifs de déplacements. L'usage des mobilités douces augmente également avec l'âge. Fait exception à la règle, les 6-17 ans où elles restent importantes pour des raisons évidentes (possession de permis). Les transports publics sont très appréciés des 18-24 ans (18.7% des déplacements) et dans une moindre mesure chez les 6-17 ans et les 80 ans et plus.

- **L'analyse des déplacements de loisirs selon les catégories socio-professionnelles indique que les personnes non actives sont celles qui font les déplacements de loisirs les plus courts, en semaine (9.7 km) comme le week-end (10.9 km le samedi et 13 km le dimanche). En revanche, les personnes sans emploi sont celles qui effectuent les déplacements de loisirs les plus longs en semaine (10.8 km) et le dimanche (18.7 km). Les personnes actives occupées, quant-à-elles, sont celles qui consacrent le moins de temps aux déplacements de loisirs en semaine (27.1 min).**

Si en moyenne, les personnes non actives sont celles qui effectuent les déplacements les moins longs, ce sont également elles qui y consacrent le plus de temps (33.4 minutes en 2015). Le week-end, ce sont les personnes actives occupées et les personnes sans emploi qui génèrent le plus de kilomètres en moyenne par jour et par personne (plus de 25 km) et par conséquent qui y consacrent le plus de temps (plus d'une heure).

Les parts modales montrent que **les personnes actives utilisent les transports individuels motorisés une fois sur deux lors de leurs déplacements de loisirs : c'est la classe qui utilise ces modes le plus fréquemment.** Les personnes sans emploi sont celles qui utilisent le plus les transports publics (17.5% des déplacements) mais les mobilités douces restent les modes principaux (43.3% des déplacements). Les personnes non actives, elles, se tournent vers les mobilités douces (45.6% des déplacements).

- **L'étude des déplacements de loisirs par classe de revenu montre que, globalement, la longueur moyenne des déplacements augmente lorsque le revenu du ménage est plus élevé.** En semaine, plus le revenu du ménage est important et plus la durée moyenne des déplacements est courte. Le week-end, les durées des déplacements suivent logiquement les

distances effectuées, sauf pour la classe de revenu des moins de 4'000 CHF dont les durées des déplacements sont élevées par rapport aux distances effectuées.

La longueur moyenne par déplacement de loisirs a diminué pour l'ensemble des catégories entre 2005 et 2015, exception faite pour les déplacements des personnes appartenant aux ménages aux revenus les plus élevés (plus de 12'000CHF). Les week-ends, le nombre de déplacements de loisirs est fortement lié aux revenus des ménages. En effet, plus le revenu est élevé, plus les déplacements de loisirs sont nombreux.

Plus le revenu du ménage est important, plus la distance générée pour les loisirs, par jour et par personne, est élevée. Les différences entre les classes sont plus importantes en fin de semaine que pendant les jours de semaine. Il faut noter que globalement plus ce revenu est élevé, plus la part de personnes qui effectuent un grand nombre de déplacements de loisirs au quotidien augmente, alors que celle de ceux qui ne se déplacent pas du tout ou pas pour les loisirs diminue. La durée moyenne générée par jour et par personne pour les déplacements de loisirs diminue en semaine lorsque le revenu du ménage augmente, alors qu'elle augmente le week-end avec le revenu du ménage. Cette observation qui concerne les loisirs est valable également pour les autres motifs de déplacement : pour certains d'entre eux les écarts sont d'ailleurs beaucoup plus marqués (notamment pour le travail, où la classe de revenu la plus faible effectue en moyenne par jour et par personne des distances 5 fois moins importantes que la classe de revenu la plus élevée).

Les parts modales des déplacements de loisirs montrent que plus le revenu du ménage est élevé et plus l'usage du transport individuel motorisé est important (ce qui s'observe d'ailleurs pour les autres motifs de déplacement). Les modes doux suivent une logique opposée puisque plus le revenu du ménage est élevé et moins ils sont utilisés. Enfin, les transports publics représentent environ 10 % des déplacements de loisirs mais ils sont toutefois plus utilisés par les ménages avec de bas revenus.

- **En considérant la structure du ménage, les personnes appartenant à des ménages de couple sans enfants et non familial effectuent en moyenne les déplacements de loisirs les plus longs (respectivement 10.9 km et 10.6 km).** Le week-end, les personnes dans les ménages non familiaux effectuent les déplacements les plus longs, alors que les ménages monoparentaux avec enfant(s) effectuent les déplacements les plus courts. **Les ménages d'une personne, les couples sans enfant et les ménages non familiaux effectuent des déplacements moins longs en 2015 par rapport à la situation de 2005, alors que les ménages avec des couples avec enfant(s) et les ménages monoparentaux avec enfant(s) en font des plus longs.**

En semaine, les ménages composés de couple avec enfant(s) sont ceux qui génèrent le moins de déplacements de loisirs par jour et par personne (1.1 déplacements). Le samedi, ce sont les ménages monoparentaux avec enfant(s) qui en génèrent le plus (2 déplacements) et les couples sans enfant le moins (1.6 déplacements). **Les couples avec enfant(s) sont ceux qui font le moins de kilomètres par jour et par personne en semaine (9.7 km) mais qui en font le plus le dimanche (25.9 km).** Il semble par ailleurs que la proportion de personnes qui n'effectuent aucun déplacement de loisirs est légèrement plus importante dans les ménages en couple avec enfants (34.6%) et les ménages monoparentaux avec enfants (31.9%) que dans les autres catégories (moins de 30%).

L'analyse des parts modales des déplacements de loisirs, en pourcentage des déplacements, montre que les transports individuels motorisés sont les modes principaux pour les ménages de couple sans enfant (48.6% des déplacements), de couples avec enfant(s) (47.6%) et des ménages non familiaux (45.3%). Les mobilités douces sont en revanche les catégories de modes les plus utilisées par les ménages d'une personne (44.4% des déplacements) et

monoparentaux (42.3%). Il est intéressant de souligner en outre que, selon la structure des ménages, les taux de remplissage des voitures individuelles pour les déplacements de loisirs diffèrent fortement : sans surprise, les couples avec enfants connaissent les taux les plus élevés (2.21 personnes par voiture en moyenne), alors que les ménages d'une personne ont les taux les plus faibles (1.45 en moyenne).

- **L'analyse des pratiques des individus selon la disponibilité d'une voiture individuelle montre que les personnes avec une voiture individuelle toujours disponible font nettement moins d'étapes par déplacement (1.3 étapes) que ceux qui ont une voiture individuelle disponible sur demande (1.5 étapes) ou ceux qui n'en ont pas à disposition (1.8 étapes).**

Les personnes qui n'ont pas de voiture individuelle à disposition effectuent des déplacements plus courts en semaine et le samedi, mais plus longs le dimanche. D'ailleurs, les personnes avec une voiture individuelle sur demande effectuent des déplacements dont les distances sont assez proches des valeurs des déplacements effectués par les personnes avec une voiture individuelle toujours à disposition.

Les personnes ayant une voiture toujours à disposition ou sur demande effectuent plus ou moins le même nombre de déplacements de loisirs par jour et par personnes, alors que ceux qui n'ont pas de voiture à disposition en font moins. Ceux qui n'ont pas de voiture individuelle à disposition génèrent moins de kilomètres par jour et par personne en semaine (8.1 km) et le samedi (10.9 km), mais tout autant le dimanche (25.1 km). D'ailleurs, la répartition des individus en fonction des effectifs de déplacements, selon la disponibilité d'une voiture individuelle ou non, indique que les personnes ayant toujours un véhicule à disposition, ou sur demande, ont tendance à faire un plus grand nombre de déplacements de loisirs par jour, ce qui est moins fréquent chez les individus qui n'ont pas de voiture disponible.

L'examen des parts modales selon la disponibilité de la voiture indique, logiquement, que les personnes ayant une voiture toujours à disposition effectuent plus d'un déplacement de loisirs sur deux en transports individuels motorisés, ce qui représente plus de 75% des distances. Chez les personnes n'ayant pas de voiture à disposition, la plus grande part de la distance est effectuée en transports publics (47.6%). Cet usage plus important des TIM selon la disponibilité d'une voiture individuelle est valable également pour les autres motifs de déplacement. L'écart entre les classes semble d'ailleurs plus marqué pour des motifs tels que le travail, les achats ou les activités professionnelles.

- **La possession d'un abonnement général influence de manière importante les déplacements de loisirs.**

Le nombre moyen d'étapes par déplacements de loisirs est ainsi plus élevé chez les détenteurs d'un abonnement général des CFF (AG CFF). Cela se vérifie aussi bien en semaine (+0.5) que le samedi (+0.5) ou le dimanche (+0.6). En outre, Les détenteurs d'un AG CFF font des déplacements de loisirs plus longs et dont la durée est plus élevée que chez les personnes qui ne possèdent pas d'AG CFF, ce qui s'observe par ailleurs, plus globalement, pour tous les motifs de déplacement. En revanche, la possession d'un AG n'a pas d'incidence importante sur la fréquence des déplacements par personne et par jour pour les loisirs, même si l'analyse détaillée de la répartition des individus en fonction des effectifs de déplacements montre que les personnes qui possèdent un AG CFF sont légèrement plus nombreuses à faire plusieurs déplacements de loisirs par jour (43.8% d'entre eux font au moins deux déplacements au quotidien), par rapport à celles qui n'en possèdent pas (41.5%).

L'analyse des parts modales des déplacements de loisirs, en pourcentage des déplacements, montre, sans surprise, que les détenteurs de l'AG CFF utilisent significativement plus les transports publics que les non détenteurs de l'AG (27.9% de déplacements contre 8.8%). Les

non détenteurs de l'AG CFF se tournent vers le transport individuel motorisé qui représente 48.1% des déplacements contre à peine 27.1% chez les détenteurs. **Cette différence substantielle est confirmée en pourcentage des distances pour les loisirs, puisque chez les détenteurs de l'AG CFF, les transports publics représentent 62.5% des distances effectuées.** Elle s'observe également pour les autres motifs de déplacement : les différences sont toutefois encore plus marquées pour le travail, la formation et les activités professionnelles, où la part modale des TP est trois à quatre fois plus importante chez les titulaires de l'AG. L'écart est en revanche moins grand pour des activités comme les achats et l'accompagnement.

- **En considérant la possession croisée d'une voiture individuelle et d'un abonnement général CFF, il est intéressant de remarquer que les personnes ayant un AG CFF en plus de la disponibilité ou non de la voiture ont tendance à effectuer des déplacements de loisirs en moyenne plus longs.** Ainsi, les personnes ayant un AG CFF et une voiture à disposition font des déplacements de loisirs plus longs que ceux qui n'ont que la voiture à disposition ; ceux qui ont un AG CFF en complément d'une voiture sur demande font également des déplacements de loisirs plus longs que ceux qui ont uniquement une voiture sur demande. Il en va de même lorsque la voiture n'est pas disponible.

Les personnes ayant un AG CFF, en plus de la disponibilité ou non de la voiture, ont tendance à effectuer d'ailleurs plus de kilomètres par jour et par personne pour les loisirs. Logiquement, les personnes qui génèrent le moins de kilomètres par jour et par personne sont ceux qui ne possèdent pas d'AG CFF et qui n'ont pas de voiture à disposition.

L'analyse des parts modales en pourcentage des déplacements montre que lorsqu'un AG CFF est combiné avec la disponibilité de la voiture, que la voiture soit disponible ou non, on observe une augmentation de la part modale des transports publics et une diminution de la part modale des transports individuels motorisés. Logiquement, la catégorie des personnes ayant la part modale des transports individuels motorisés la plus élevée (57.6%) est celle des personnes sans AG CFF et avec une voiture disponible alors que la catégorie des personnes ayant un AG CFF mais pas de voiture disponible montrent une valeur beaucoup plus basse (13.7%). Cette dernière catégorie est également celle qui effectue la part la plus importante en transports publics (39.6%). **Les parts modales en pourcentage des distances montrent en outre que les personnes ayant une voiture à disposition mais pas d'AG CFF réalisent près de 80% (78.2%) des kilomètres en transports individuels motorisés ; à l'inverse, les personnes avec un AG CFF mais sans voiture à disposition les réalisent en transports publics (80.1%).**

- **La disponibilité d'un vélo mécanique ou non ne semble globalement pas avoir d'influence déterminante sur la nature ou la structure des déplacements de loisirs.** Toutefois, il apparaît que les personnes ayant un vélo à disposition effectuent des déplacements de loisirs plus longs que les personnes qui l'ont sur demande ou qui n'en ont pas, et un peu plus de déplacements de loisirs par jour et par personne.
- **Tout comme le vélo mécanique, la disponibilité d'un vélo électrique semble avoir une faible influence sur les déplacements de loisirs.** Les personnes appartenant à un ménage ayant à disposition un VAE semblent toutefois faire des déplacements plus longs en semaine (+0.9 km) et le samedi (+2.9 km) que les ménages qui ont un VAE sur demande ou qui n'en ont pas. Par contre, le dimanche les longueurs moyennes sont identiques (15.6 km).
- **La disponibilité combinée d'un vélo mécanique et d'un VAE, comme pour chacun de ces moyens de transport pris séparément, n'a pas d'influence très marquée sur la mobilité de loisirs.**

Le nombre de déplacements de loisirs par jour et par personnes ne permet par exemple pas de montrer une relation entre l'équipement en vélos et le nombre de déplacements de loisirs. **On observe cependant que les personnes fortement équipées (avec VAE et vélo disponibles) font un peu plus de déplacements de loisirs (1.4 déplacements par jour et par personne) que les personnes non équipées (sans VAE et sans vélo) (1.1 déplacements par jour et par personnes).**

La distance moyenne parcourue par jour et par personne pour les loisirs diffère un peu plus d'une catégorie à l'autre. Ainsi, les personnes fortement équipées (VAE et vélo disponibles) génèrent 19.1 km par jour et par personne en déplacements de loisirs, alors que les personnes non équipées (VAE et vélo non disponibles) n'en génèrent que 11.6 km. En règle générale, les personnes équipées en vélos ou en VAE génèrent plus de kilomètres par jour et par personne en déplacements de loisirs.

L'analyse des parts modales en pourcentage des déplacements montre également que la différence entre les personnes très équipées (VAE et vélo disponibles) et les personnes non équipées (VAE et vélo non disponibles) est minime. Les deux catégories effectuent 47% de leurs déplacements de loisirs en transports individuels motorisés. Les personnes non équipées en vélos font néanmoins un peu plus de déplacements en transports publics (12% contre 8%) et moins en modes doux (40% contre 43%).

Aux vues des résultats obtenus, il apparaît que la possession ou l'accès aux VAE et aux vélos n'induisent pas des mobilités de loisirs spécifiques. Les différences observées (distance et durée) sont manifestement liées à d'autres variables, comme le revenu du ménage par exemple. En effet, on peut supposer que les ménages avec des revenus plus élevés qui, comme vu dans les chapitres précédents, se déplacent plus pour les loisirs, ont plus de moyens pour s'équiper en véhicules. Cependant, le fait de posséder des VAE au sein du ménage, ou d'avoir des vélos mécaniques à disposition, ne change pas les parts modales pour les loisirs des individus qui appartiennent à ce ménage.

- **Parmi les facteurs qui expliquent le choix d'un mode de transport plutôt qu'un autre lors d'un déplacement de loisirs, la distance parcourue est importante :** ainsi, pour les déplacements jusqu'à 20 kilomètres, plus le déplacement est long et plus l'usage des transports individuels motorisés est important ; l'usage des transports publics augmente également avec la longueur des déplacements, contrairement aux modes doux, qui suivent la tendance inverse. **L'effectif de déplacements de loisirs par jour constitue également un facteur explicatif significatif :** la probabilité d'utiliser les TIM est beaucoup plus importante lorsque la personne fait deux déplacements de loisirs par jour au lieu d'un seul et, dans une moindre mesure, lorsqu'elle en effectue trois ou plus. L'usage des transports publics est un peu plus probable lorsque la personne effectue plusieurs déplacements de loisirs par jour ; en revanche, l'utilisation des modes doux devient moins probable lorsque la personne augmente le nombre quotidien de déplacements de loisirs.

La disponibilité d'une voiture individuelle et la possession d'un AG CFF sont également des facteurs importants influençant le choix d'un mode lors des déplacements de loisirs. La probabilité d'utiliser les transports individuels motorisés est logiquement plus importante lorsque la voiture est toujours disponible ; elle l'est moins lorsque celle-ci est disponible sur demande, et encore moins lorsqu'elle n'est pas disponible du tout. De même, la possession d'un abonnement général CFF diminue la probabilité de l'usage des transports individuels motorisés pour les loisirs, mais augmente celui des transports publics et des mobilités douces.

9 VOYAGES DE LOISIRS

9.1 INTRODUCTION

Cette partie s'intéresse à l'analyse des **voyages** (avec ou sans nuitées) – effectifs, structure, origines et destinations - et de leur évolution entre 2005 et 2015.

Ils se différencient de la mobilité du quotidien (ou du jour de référence) par leur caractère occasionnel ou exceptionnel. Les voyages sont distingués en **voyages sans nuitée** et **voyages avec nuitées**, qui font l'objet de bases de données différentes au sein du MRMT. Les données collectées sur les voyages ne sont en effet en partie pas les mêmes que celles de la mobilité du jour de référence : les voyages ne sont par exemple pas détaillés par étapes, mais par lieu de départ et d'arrivée principaux (ainsi que, dans certains cas, par les lieux de transit). Globalement, les déplacements effectués pour les voyages sont moins détaillés, aussi bien en termes d'itinéraires, de distances ou de modes de transport utilisés. En outre, seule une partie des répondants au MRMT sont invités à décrire leurs voyages, cette section constituant un module optionnel au questionnaire principal, centré sur la mobilité du jour de référence.

En détail, les **voyages sans nuitée** (ou excursions d'une journée) sont définis par le MRMT de la manière suivante :

Voyage de **trois heures au minimum** (temps de l'aller, du retour et du séjour compris), se termine le même jour par le retour au domicile et a lieu en dehors de l'environnement familial de la personne qui voyage. Il s'agit donc d'excursions ou de sorties similaires. Ne sont pas considérés comme voyages d'une journée les changements de lieu qui se répètent régulièrement (une ou plusieurs fois par semaine). Dans l'enquête les personnes cibles ont été interrogées sur **les voyages d'une journée qu'elles ont accomplis au cours des deux semaines précédant le jour d'enquête. Les personnes cibles ont déterminé elles-mêmes si les critères définissant un voyage d'une journée étaient remplis**. Les distances des voyages ont été enregistrées à partir des distances évaluées par les personnes interrogées, donc sans recours à un réseau digitalisé. Les indications dans le rapport incluent en sus des distances du voyage aller et retour les trajets effectués sur place.

A noter qu'**environ 5 à 6% (selon les années) des voyages sans nuitées** recensés dans la base MRMT ne peuvent être exploités pour les analyses relatives aux origines / destinations, distances, modes de transport. En effet, les personnes interrogées ne devaient décrire en détails que trois de leurs voyages effectués lors des deux dernières semaines ; les autres sont recensés, afin d'obtenir un effectif de voyages sans nuitées par personne, mais sans information concernant le trajet, la distance ou la destination.

Les **voyages avec nuitées** (plusieurs jours) sont quant-à-eux définis de la manière suivante :

Voyage impliquant **au moins une nuitée passée hors du domicile (indépendamment de la distance couverte)**. Ne sont pas considérés ici les voyages qui se répètent régulièrement (une ou plusieurs fois par semaine). Dans le MRMT, les personnes cibles ont été interrogées sur **les voyages avec nuitées qu'elles ont accomplis au cours des quatre mois (120 jours) précédant le jour d'enquête. Les personnes cibles ont déterminé elles-mêmes si les critères définissant un voyage avec nuitées étaient remplis**. Les distances des voyages ont été enregistrées à partir des distances évaluées par les personnes interrogées, donc sans recours à un réseau digitalisé. Les

indications dans le rapport incluent en sus des distances du voyage aller et retour les trajets effectués sur place.

A noter qu'environ **10% des voyages avec nuitées** recensés dans la base MRMT ne peuvent être exploités pour les analyses relatives aux origines / destinations, distances, modes de transport. En effet, les personnes interrogées ne devaient décrire en détails que trois des voyages effectués au cours des quatre derniers mois.

9.1.1 Méthodologie

Afin de rester dans le champ de la présente étude, sauf mention contraire, **les analyses des voyages sont effectuées uniquement sur les voyages ayant un motif de loisirs** : sont donc exclus tous les voyages sans nuitée ou avec nuitée de type professionnel (en première personne ou comme accompagnant) ainsi que ceux qui ont un objectif de formation.

L'analyse des voyages est réalisée par ailleurs selon le **principe de territorialité** (lieu de départ et d'origine du déplacement), en tenant compte des voyages en Suisse comme à l'étranger.

9.1.2 Effectifs

Le tableau suivant présente les effectifs non-pondérés (N) des déplacements analysables, par année et par type de voyage :

Type de voyage	2005	2010	2015
Voyages sans nuitées	3'410	7'463	7'625
Voyages avec nuitées	7'914	13'110	14'804
TOTAL	11'324	20'573	22'429

Tableau 141 : Effectifs non-pondérés (N) des voyages sans nuitée et avec nuitées, pour un motif de loisirs, par année

9.2 VOYAGES SANS NUITÉES

9.2.1 Motifs du voyage

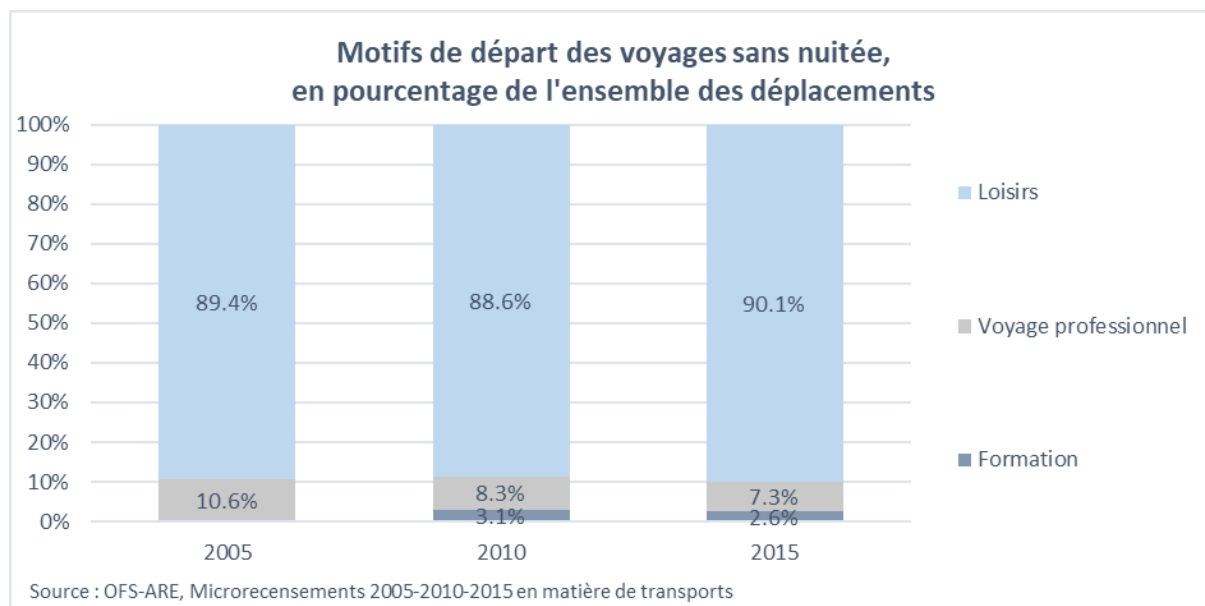


Figure 338 : Motifs de départ des voyages sans nuitée – 2005-2010-2015

En considérant l'ensemble des voyages sans nuitées, il apparaît que la très grande majorité d'entre eux (près de 90%) sont réalisés pour le loisir, les voyages professionnels et la formation constituant le reste. Cette part reste globalement stable entre 2005 et 2015.

De ce point de vue, la répartition selon les motifs des voyages sans nuitée (mais également des voyages avec nuitées, cf. chapitre suivant) est très différente de la mobilité quotidienne, où les loisirs constituent en moyenne moins de 40% des déplacements.

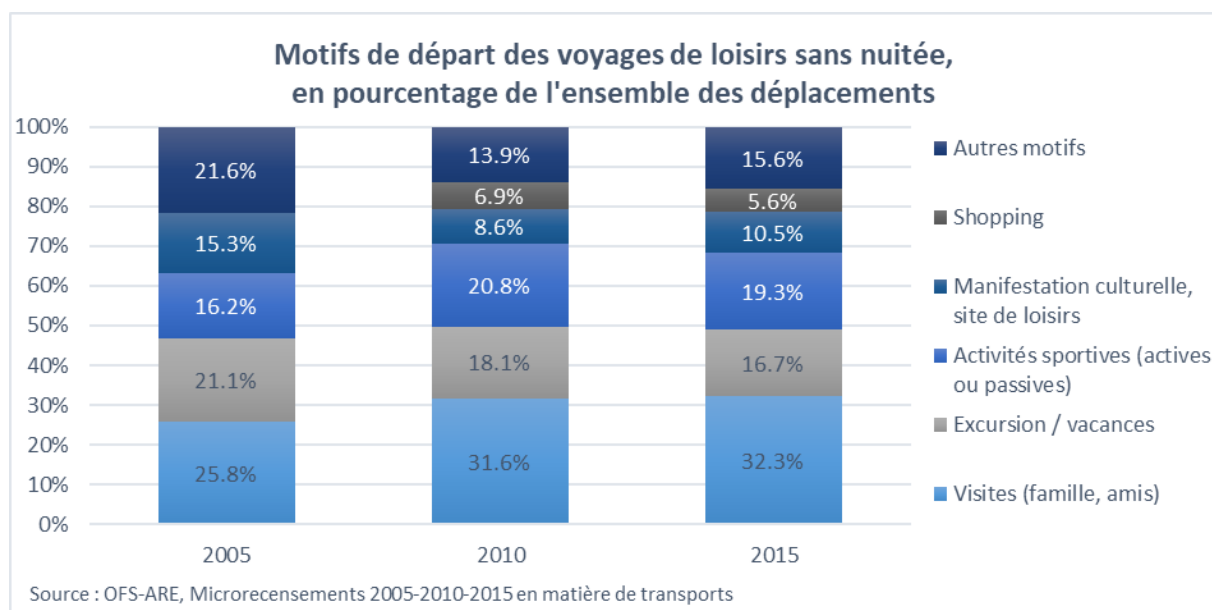


Figure 339 : Motifs de départ des voyages de loisirs sans nuitée, selon le type de loisirs – 2005-2010-2015

En analysant plus précisément la répartition des voyages sans nuitée selon les différents types de loisirs, le motif le plus fréquent se trouve dans les visites (familles et amis), pour près du tiers des déplacements (31.6% en 2010, 32.3% en 2015). D'autres motifs significatifs pour ce type de déplacement sont les activités sportives (19.3% du total en 2010 et 2015) et les excursions de délasserment (entre 17% et 18% des motifs). La participation à des manifestations culturelles ou de loisirs et le shopping suivent.

Les autres motifs (gastronomie, religion, motifs médicaux, etc.) représentent un peu plus de 15% du total.

La répartition des motifs de déplacement des voyages sans nuitée reste globalement stable entre 2010 et 2015 ; la modification de la répartition des motifs entre 2005 et 2010 est plus difficile à interpréter, les catégories de loisirs ayant été modifiées entre les deux recensements.

9.2.2 Fréquence des voyages

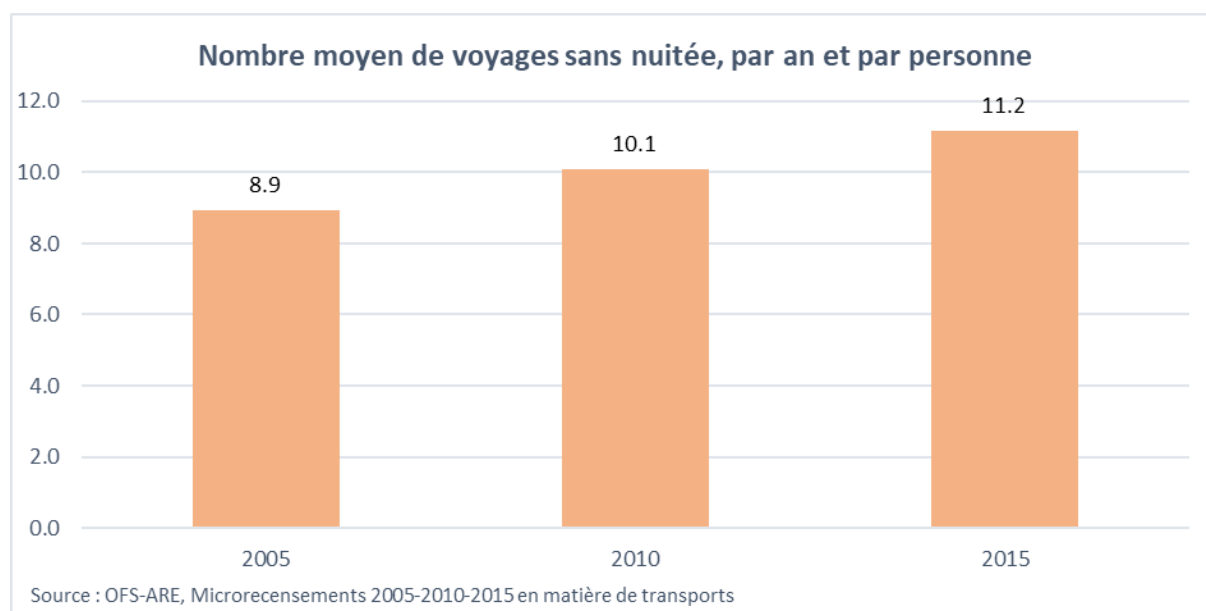


Figure 340 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée, par an et par personne – 2005-2010-2015

Entre 2005 et 2015, on assiste à une augmentation assez marquée des voyages de loisirs sans nuitée par an et par personne (d'environ 9 voyages par an et par personne à 11). Cela représente en moyenne environ 2 voyages sans nuitées par personne et par an en plus en 10 ans.

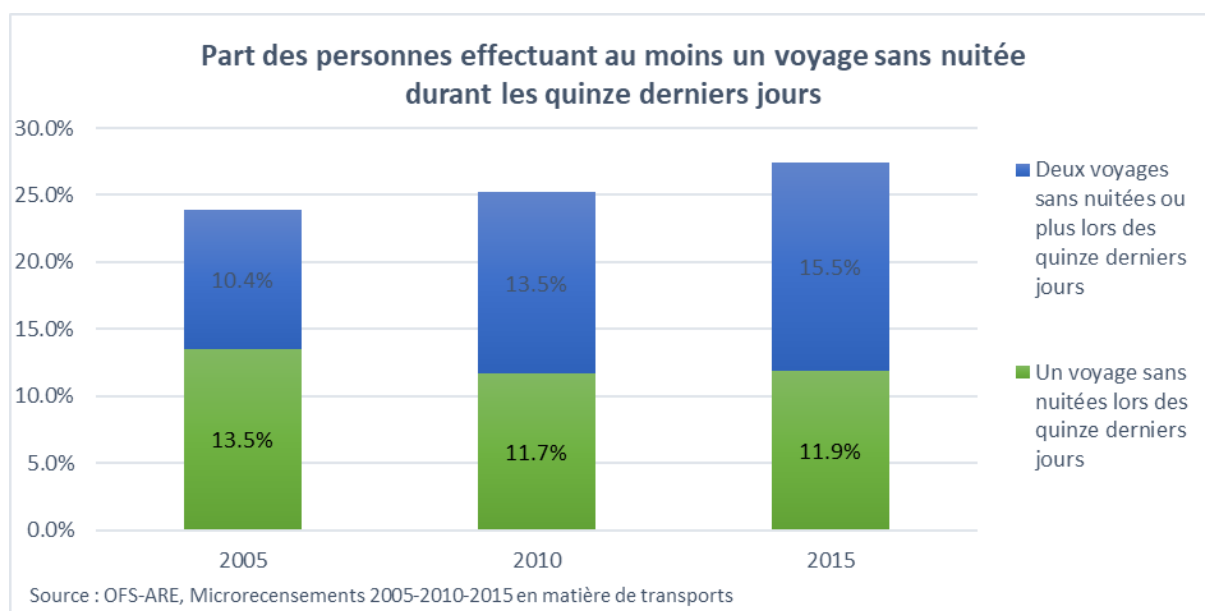


Figure 341 : Part des individus effectuant au moins un voyage de loisirs sans nuitées dans les quinze derniers jours – 2005-2010-2015

Au-delà de l'augmentation de leur fréquence moyenne, la part des personnes qui effectuent au moins un voyage sans nuitée au cours des quinze derniers jours a également tendance à croître entre 2005 et 2015 : elle passe de 23.9% à 27.4%. En outre, la part des personnes qui en effectuent plusieurs augmente également : si 10.4% des individus effectuaient deux voyages sans nuitées ou plus (soit plus d'un par semaine) en 2005, ils sont 15.5% dans ce cas en 2015.

9.2.3 Distances parcourues et durées

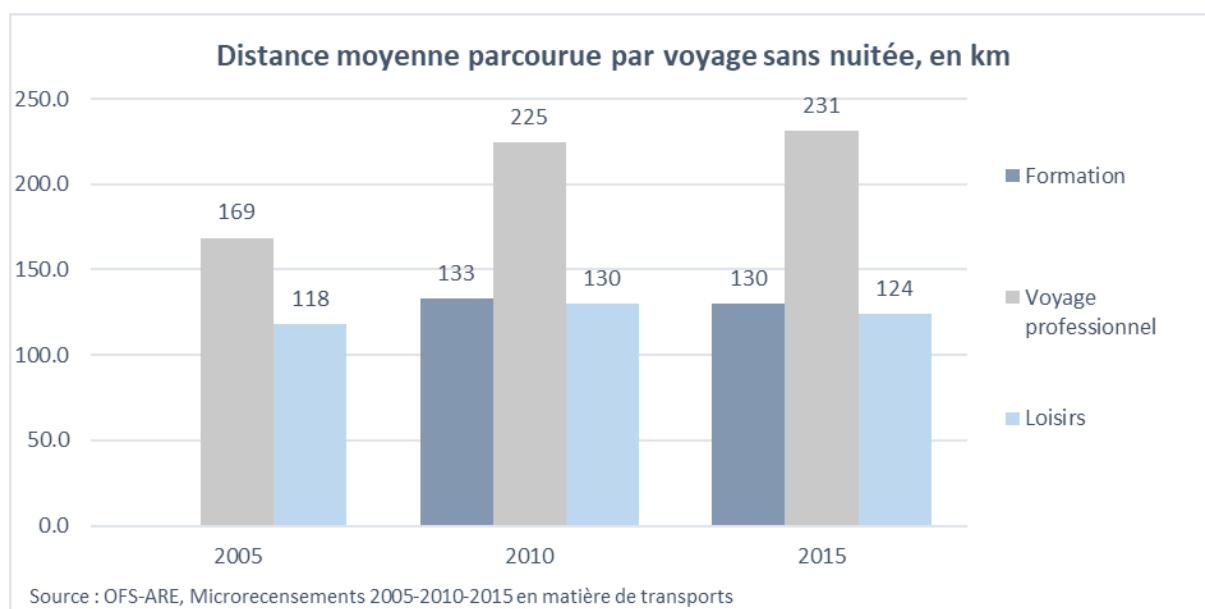


Figure 342 : Distance moyenne en km parcourue par voyage sans nuitée – 2005-2010-2015

Les distances moyennes des voyages sans nuitée sont globalement plus importantes lorsqu'il s'agit de voyages professionnels (plus de 230 km en 2015), alors que les voyages ayant pour motif la formation

ou les loisirs s'effectuent sur des distances globalement plus courtes (130-124 km en moyenne en 2015).

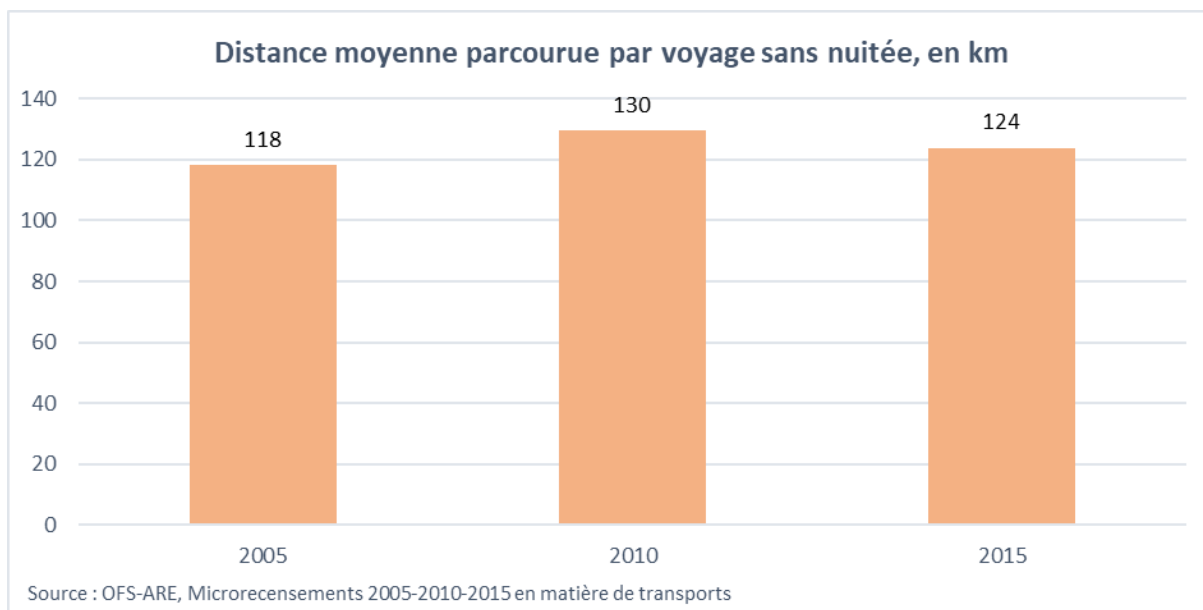


Figure 343 : Distance moyenne en km parcourue par voyage de loisirs sans nuitée – 2005-2010-2015

La distance moyenne parcourue par voyage sans nuitée se situe entre 110 et 130 km environ, avec des variations importantes selon les années. En effet, la distance moyenne par voyage augmente entre 2005 et 2010 (+ 12 km en moyenne par voyage), ce qui est peut-être à mettre en relation avec la réduction de la fréquence des voyages avec nuitées (effet conjoncturel ? cf. chapitre suivant), puis se réduit à nouveau légèrement entre 2010 et 2015 (- 6 km).

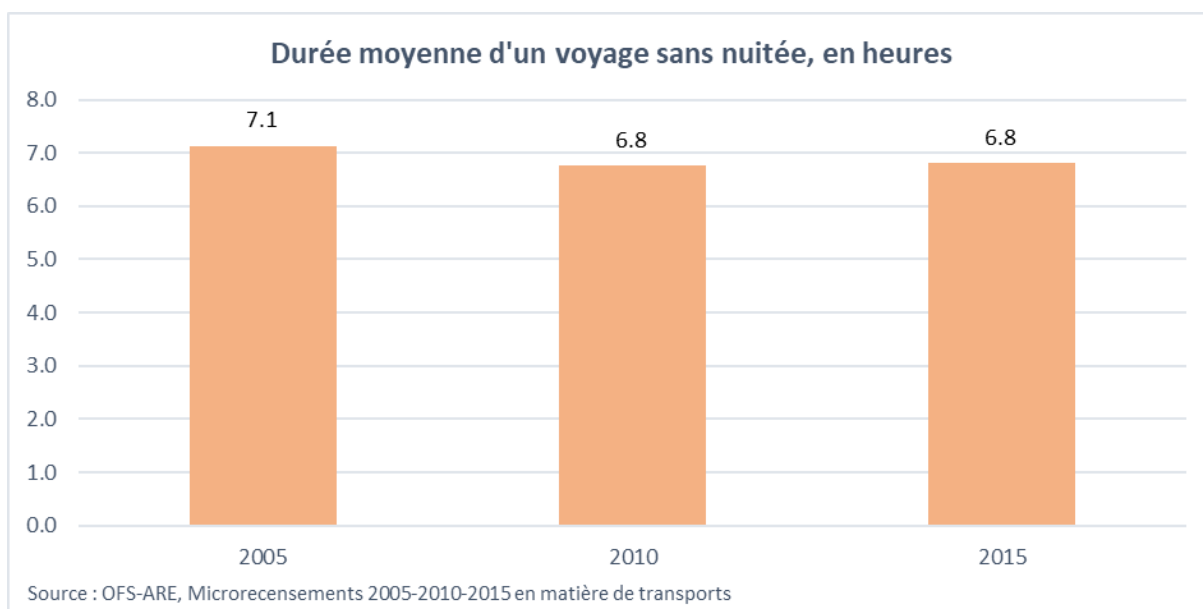


Figure 344 : Durée moyenne, en heures, par voyage de loisirs sans nuitée – 2005-2010-2015

La durée moyenne d'un voyage sans nuitée est d'environ 7 heures.

Entre 2005 et 2010, on observe une légère réduction de la durée moyenne des voyages sans nuitée ; les valeurs restent toutefois globalement stables.

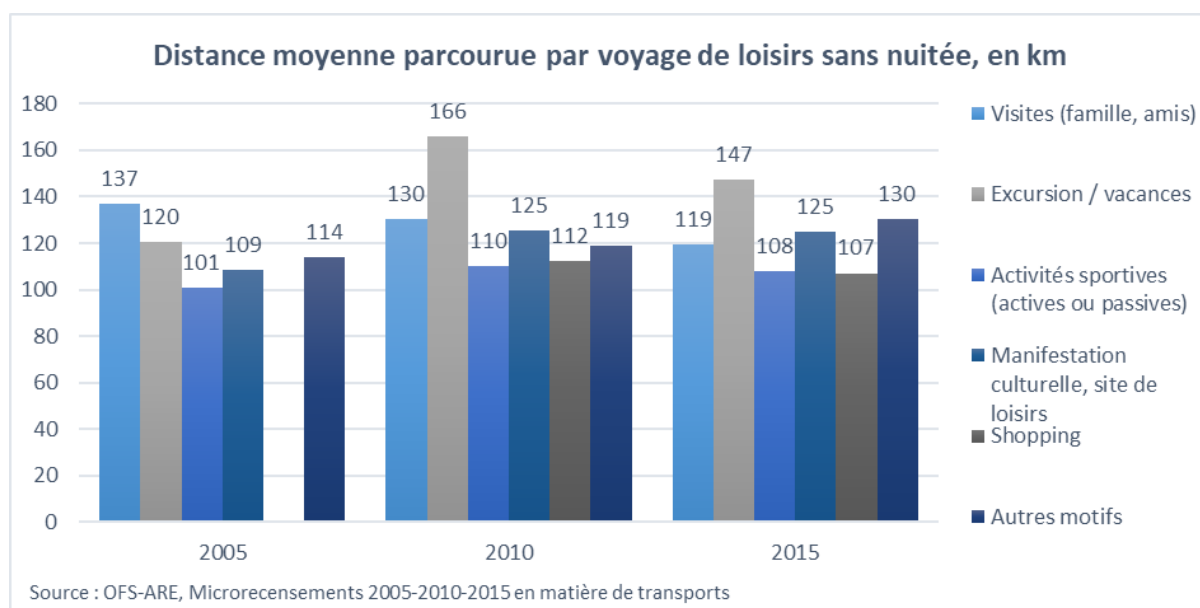


Figure 345 : Distance moyenne en km parcourue par voyage de loisirs sans nuitée, selon le type de loisirs – 2005-2010-2015

L'analyse des distances moyennes des voyages sans nuitée selon le type de loisirs montre des différences, même s'il est difficile d'établir des tendances. Globalement les écarts entre les différents loisirs sont cependant assez faibles.

9.2.4 Origines et destinations

2015		Espace d'arrivée									
		Zurich - Nord-Est	Bâle - Aareland - Lucerne	Léman - Jura	Berne	Alpes occ.	Alpes or. - Gothard - Ticino	D	F	I	A
Espace de départ	Zurich - Nord-Est	62.6%	11.4%	1.2%	4.6%	1.4%	8.7%	7.3%	0.3%	0.5%	2.1%
	Bâle - Aareland - Lucerne	17.1%	50.9%	2.6%	9.7%	2.7%	5.6%	8.7%	1.7%	0.7%	0.2%
	Léman - Jura	2.0%	3.3%	63.7%	9.2%	10.6%	0.4%	1.1%	9.3%	0.5%	0.0%
	Berne	9.4%	10.6%	10.3%	53.1%	12.2%	2.0%	1.5%	0.6%	0.3%	0.0%
	Alpes occidentales	5.4%	4.3%	14.9%	16.9%	52.1%	0.9%	0.6%	4.0%	1.0%	0.0%
	Alpes orientales - Gothard - Ticino	14.0%	7.5%	0.4%	2.8%	1.5%	59.6%	0.7%	0.1%	11.8%	1.6%

Tableau 142 : Répartition des voyages sans nuitée selon l'espace de départ en Suisse et selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée - 2015

Les destinations sont très liées à l'espace de départ du déplacement. Sans surprise, compte tenu de la distance moyenne parcourue par voyage sans nuitée (environ 120 km), **la majorité des flux restent au**

sein même des espaces de départ (qui représentent dans tous les cas plus de la moitié des déplacements, voire plus de 60 % dans certains espaces comme Léman – Jura et Zurich – Nord-Est). Les flux sortants sont toutefois beaucoup plus nombreux, en part relative, à sortir des espaces de départ par rapport aux déplacements quotidiens de loisirs.

Hormis les voyages sans nuitées internes aux espaces, les principales destinations se situent dans les espaces adjacents aux espaces de départ, la part de flux les plus faibles ayant pour destination les espaces plus lointains.

9.2.5 Modes de transport

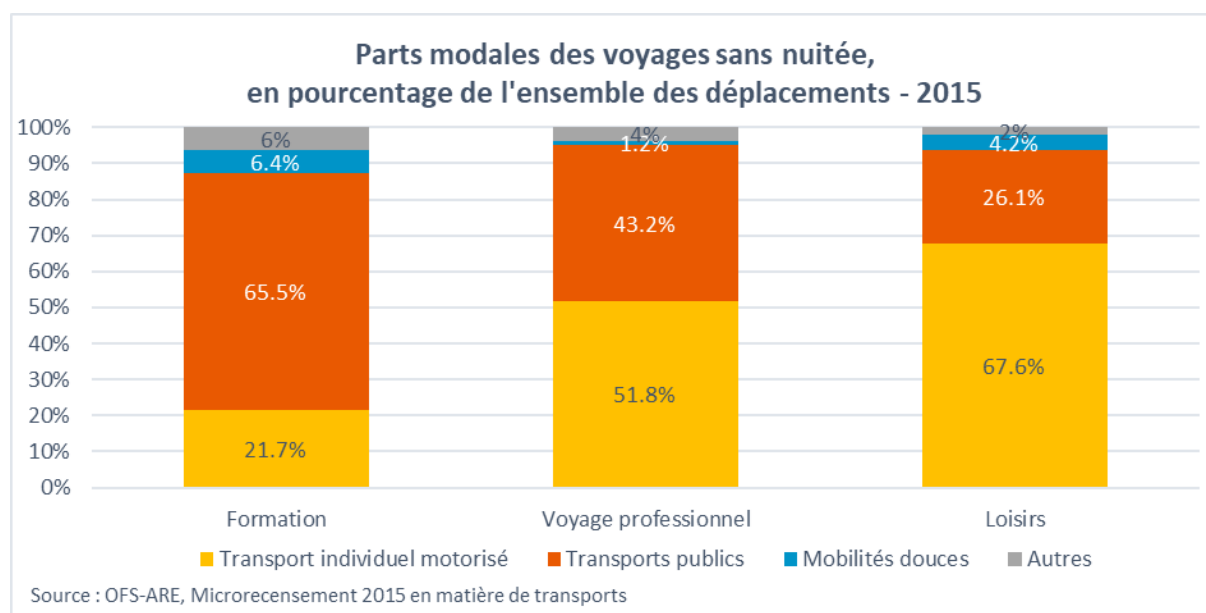


Figure 346 : Parts modales des voyages sans nuitée, en % des déplacements – 2015

La comparaison des parts modales des voyages sans nuitée en pourcentage des déplacements selon les motifs révèle des différences importantes. Ainsi, en 2015, la part modale des TIM est beaucoup importante pour les loisirs (plus de deux déplacements sur trois sont effectués avec ces modes) que pour les autres motifs (51.8% pour les voyages professionnels et 21.7% pour la formation). La part des TP (le train essentiellement) est donc plus importante au sein des voyages professionnels et de formation que pour les loisirs.

A noter que l'importance des TIM pour les voyages sans nuitée de loisirs reste par ailleurs stable entre 2005 et 2015. Ce n'est pas le cas des voyages professionnels, qui connaissent une augmentation entre 2005 et 2015 de la part des TP, au détriment des TIM.

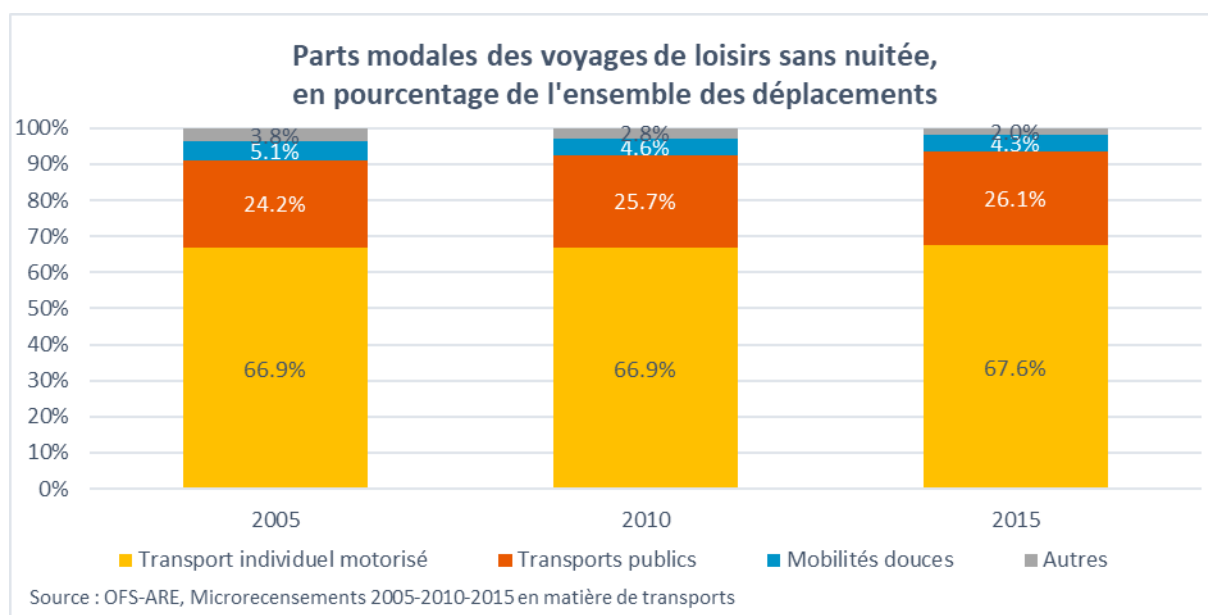


Figure 347 : Parts modales des voyages de loisirs sans nuitée, en % des déplacements – 2005-2010-2015

Si les transports individuels motorisés restent largement les modes de transport les plus utilisés pour les voyages de loisirs sans nuitées (près de 2 déplacements sur 3), la part des transports publics augmente, mais lentement (de 24.2% du total des déplacements en 2005 à 26.1% en 2015).

La part des mobilités douces et des autres modes a en revanche tendance à rester plutôt stable en 10 ans, voire à se réduire légèrement.

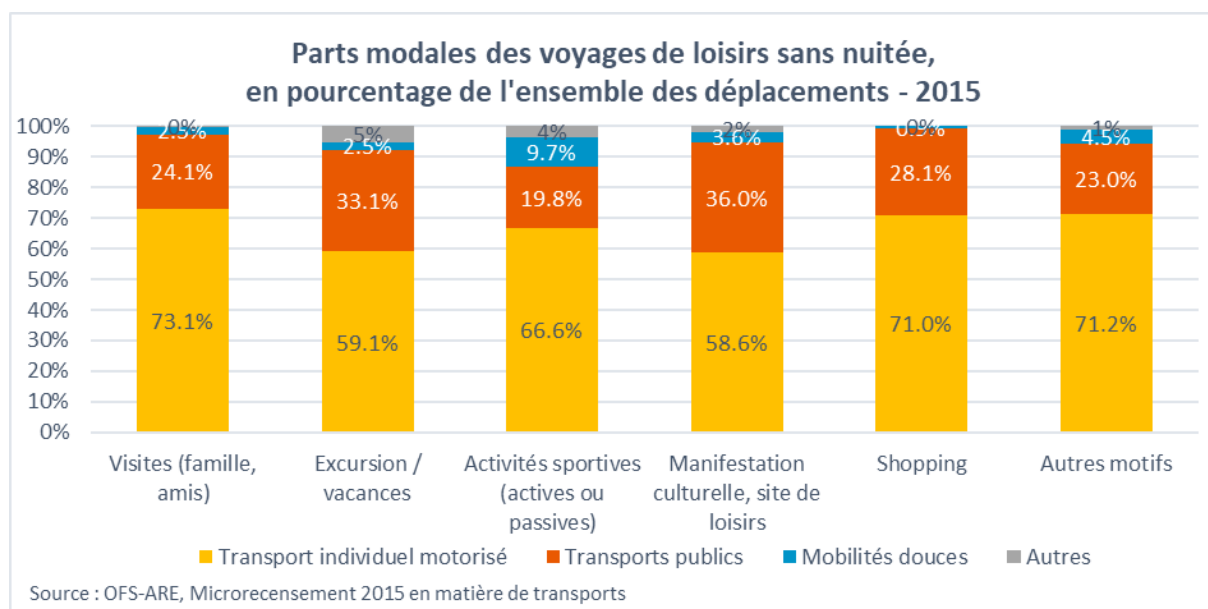


Figure 348 : Parts modales des voyages de loisirs sans nuitée, en % des déplacements, selon le type de loisirs – 2015

En analysant les parts modales en pourcentages de déplacements selon les différents types de loisirs, il apparaît que les visites (famille, amis) et le shopping sont les motifs de voyage sans nuitée qui mobilisent le plus les TIM (plus de 70% des déplacements dans les deux cas). En revanche, la part des

TP est plus significative pour les excursions et les manifestations culturelles (plus d'un tiers des déplacements).

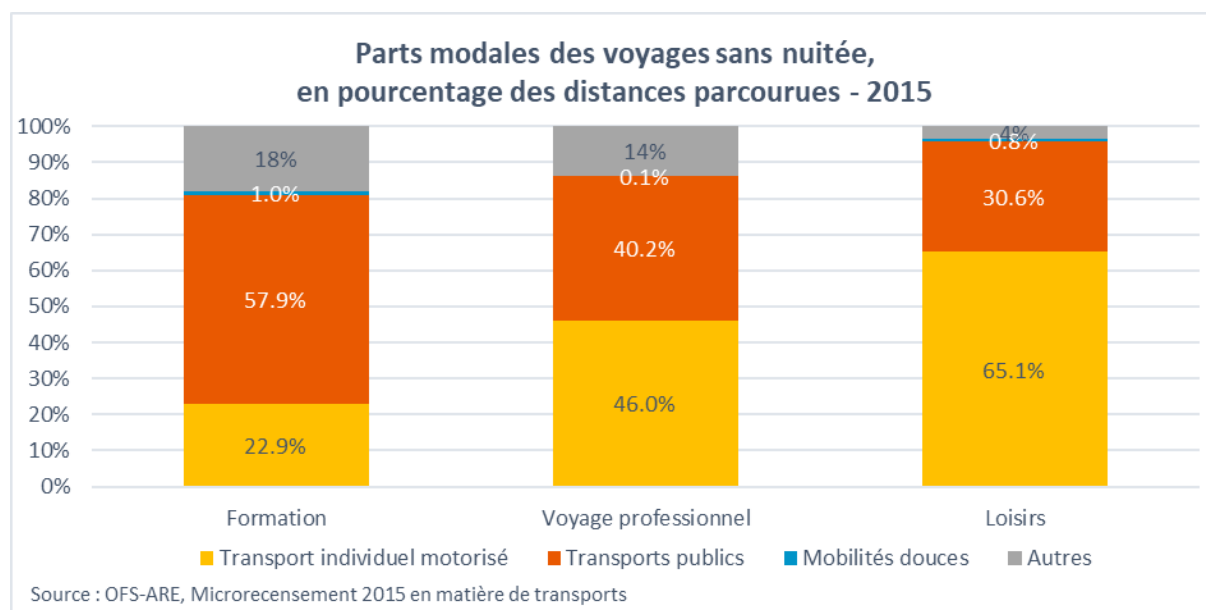


Figure 349 : Parts modales des voyages sans nuitée, en % des distances parcourues – 2015

L'observation effectuée pour les parts modales en pourcentage de déplacements des voyages sans nuitée est également valable dans le cas des parts modales en pourcentages de distances. Près de 2/3 des distances pour les loisirs en 2015 dans le cadre de ces voyages sont effectuées en TIM, alors qu'il s'agit de moins de la moitié pour les voyages professionnels, et moins d'un quart pour les voyages de formation.

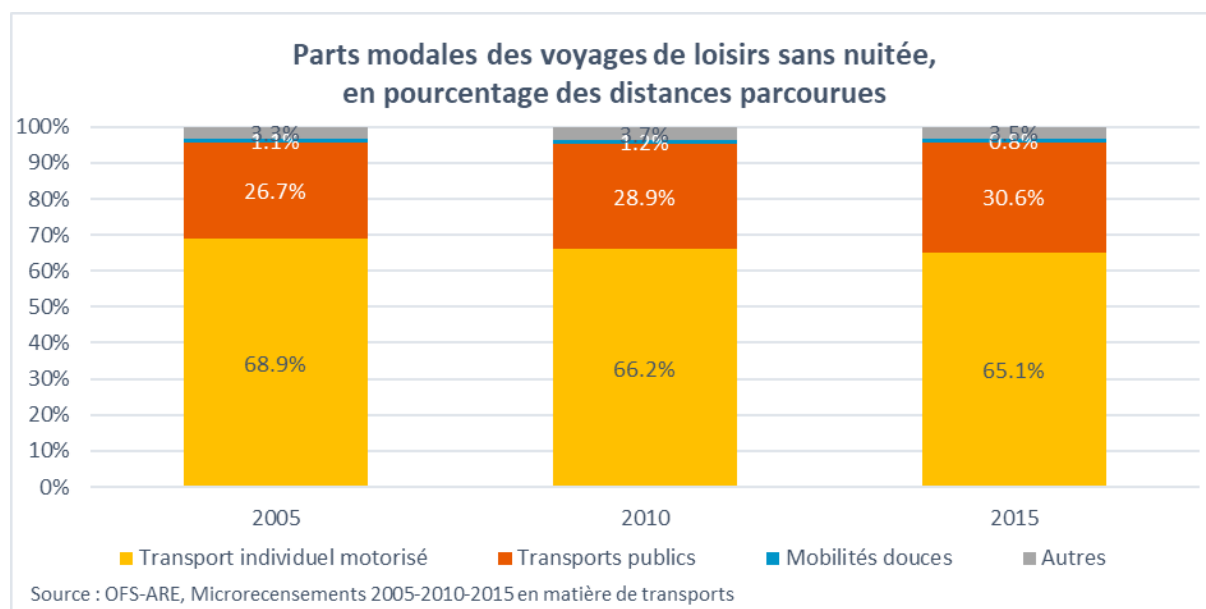


Figure 350 : Parts modales des voyages de loisirs sans nuitée, en % des distances parcourues – 2005-2010-2015

En termes de parts modales selon les distances parcourues, la tendance observée pour les parts modales en % de déplacements est confirmée : l'importance des transports publics croît (de 26.7%

en 2005 à 30.6% en 2015, en particulier grâce au train), au détriment des transports individuels motorisés. En termes de distances parcourues, les autres modes sont résiduels.

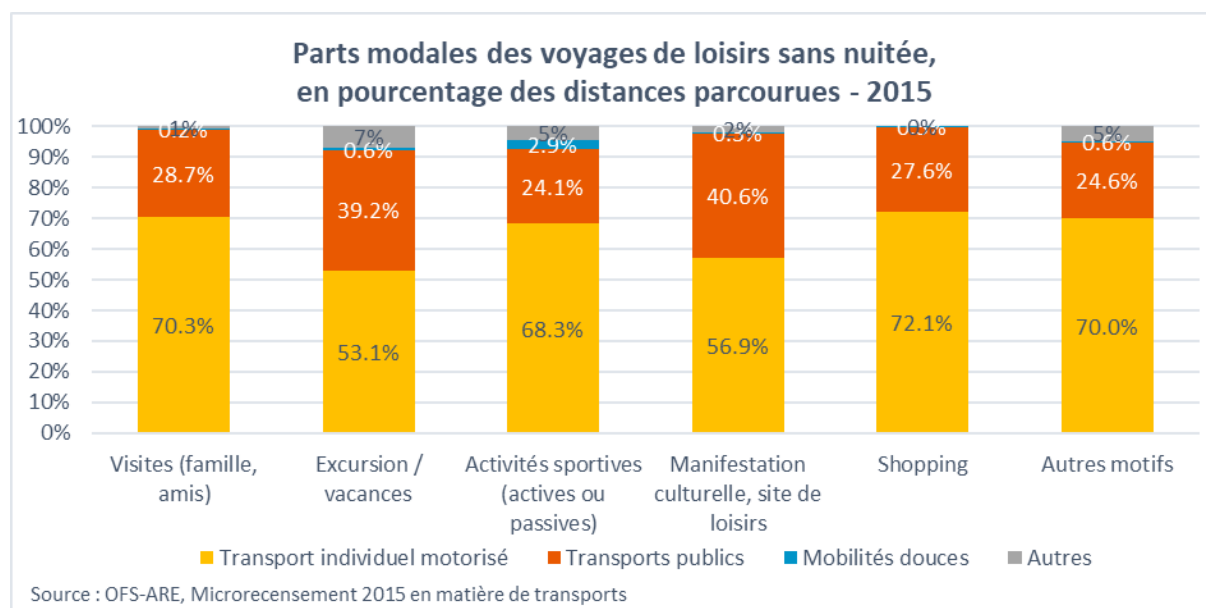


Figure 351 : Parts modales des voyages sans nuitée, en % des distances parcourues, selon le type de loisirs – 2015

La plupart des distances parcourues dans le cadre de voyages sans nuitée pour les visites et le shopping sont effectuées en TIM. La part des TP est en revanche plus importante pour les excursions et les manifestations culturelles.

9.2.6 Profil des voyageurs

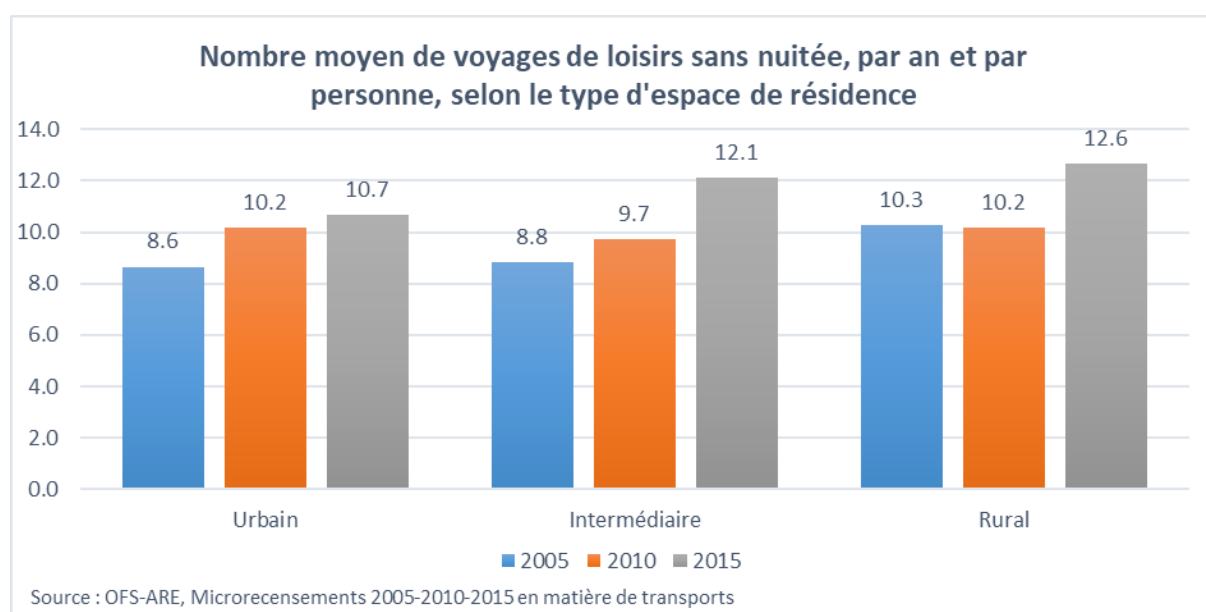


Figure 352 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée, par an et par personne, selon le lieu de résidence – 2005-2010-2015

En analysant les voyages de loisirs sans nuitée selon le lieu de résidence de la personne, il apparaît que leur fréquence, par an et par personne, entre 2005 et 2015, a tendance à croître dans tous les espaces de référence. Ce type de voyages est effectué en 2015 plus fréquemment par les résidents des espaces intermédiaires et ruraux (environ 12 voyages sans nuitées par an et par personne) que par ceux des espaces à caractère urbain (environ 10 voyages par an).

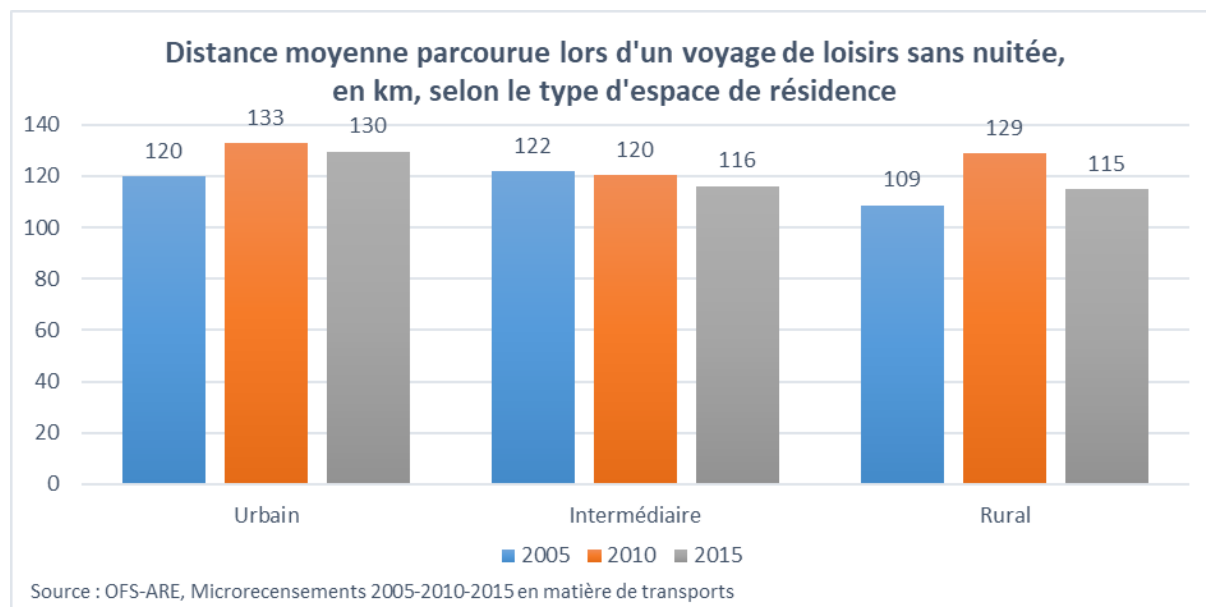


Figure 353 : Distance moyenne par voyage de loisirs sans nuitée, selon le lieu de résidence – 2005-2010-2015

Si les résidents des milieux urbains effectuent en moyenne moins de voyages sans nuitée que les autres, il semble en revanche que leurs voyages soient un peu plus longs : autour des 130 km en moyenne par voyage, contre 116-115 km pour les résidents des espaces intermédiaires et ruraux. Par ailleurs, on observe une légère augmentation de la distance parcourue par voyage pour les résidents des espaces urbains, alors que cette valeur reste stable pour les résidents des espaces intermédiaires.

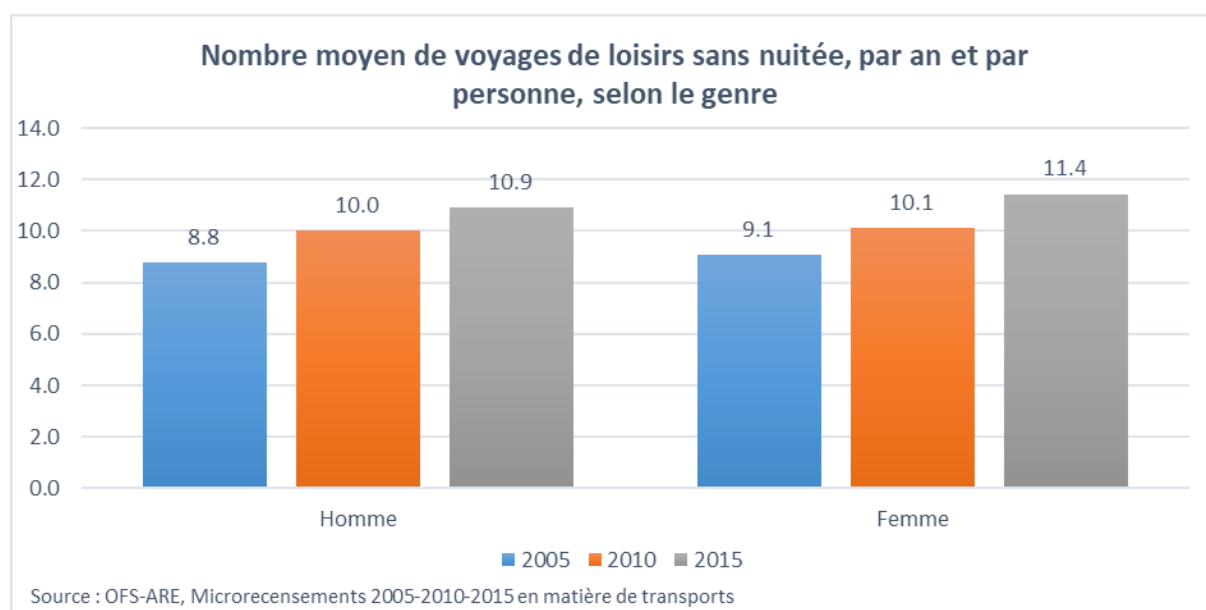


Figure 354 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée, par an et par personne, selon le genre – 2005-2010-2015

La tendance globale d'augmentation des voyages de loisirs sans nuitée s'observe aussi bien chez les hommes que chez les femmes, avec des amplitudes très similaires.

A noter que les femmes font en moyenne un peu plus de voyages sans nuitée que les hommes, même si les différences restent minimes.

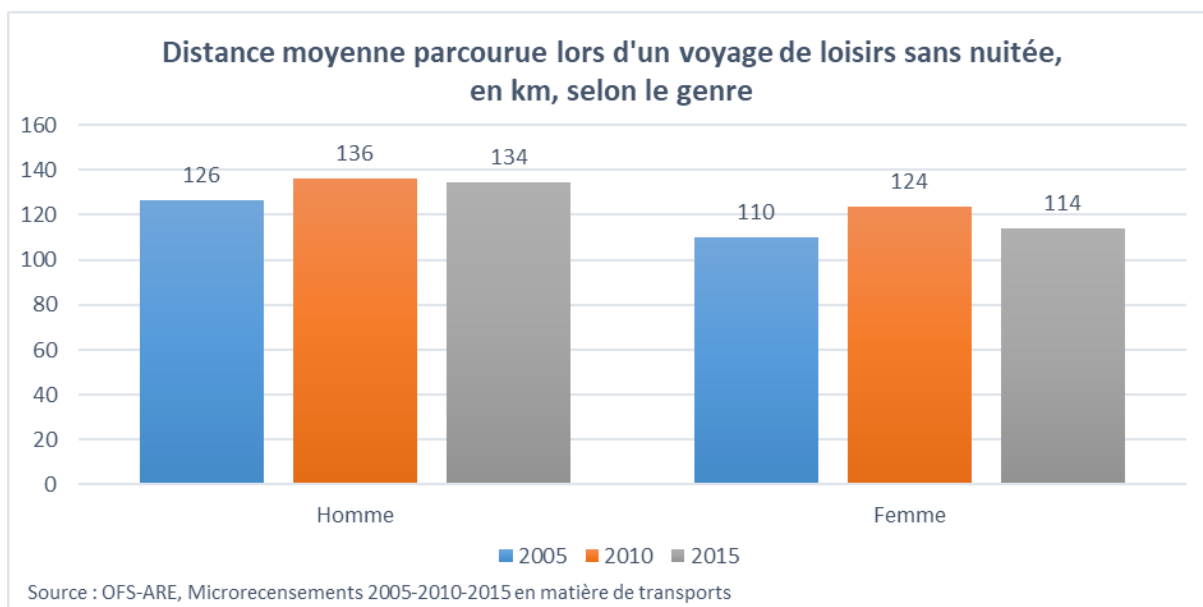


Figure 355 : Distance moyenne par voyage de loisirs sans nuitée, selon le genre – 2005-2010-2015

Si les femmes effectuent en moyenne légèrement plus de voyages sans nuitées que les hommes, elles font en revanche des voyages un peu plus courts que ceux-ci (entre 12-20 km de moins selon les années, soit 15-20% de moins de km par voyage).

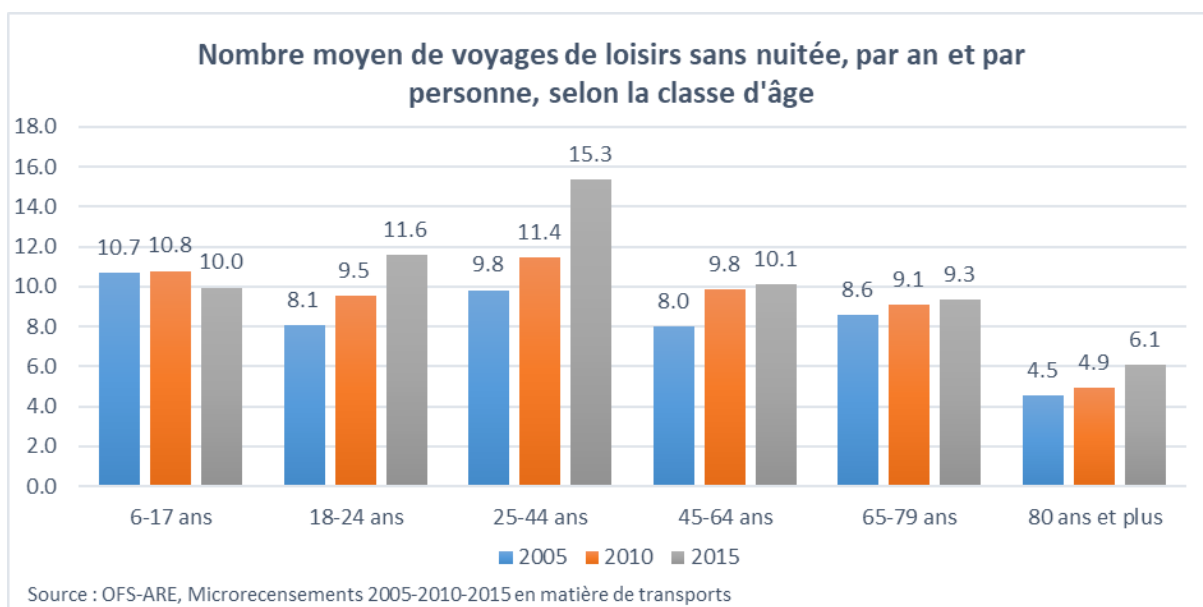


Figure 356 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée, par an et par personne, selon la classe d'âge – 2005-2010-2015

Si l'augmentation du nombre de voyages sans nuitée par an et par personne entre 2005 et 2015 concerne pratiquement tous les âges analysés (hormis les plus jeunes, 6 à 17 ans), il existe des différences importantes en fonction des classes.

La croissance du nombre de voyages sans nuitées est ainsi particulièrement importante chez les 25-44 ans (environ 10 par an et par personne en 2005 à 15 en 2015) et chez les 18-24 ans (de 8 à 12 sur la même période).

Par ailleurs, le nombre de voyages sans nuitée a tendance à se réduire avec l'âge, en particulier pour les personnes de 45 ans et plus. Les 80 ans et plus sont les individus qui, dans l'absolu, effectuent le moins de voyages sans nuitée.

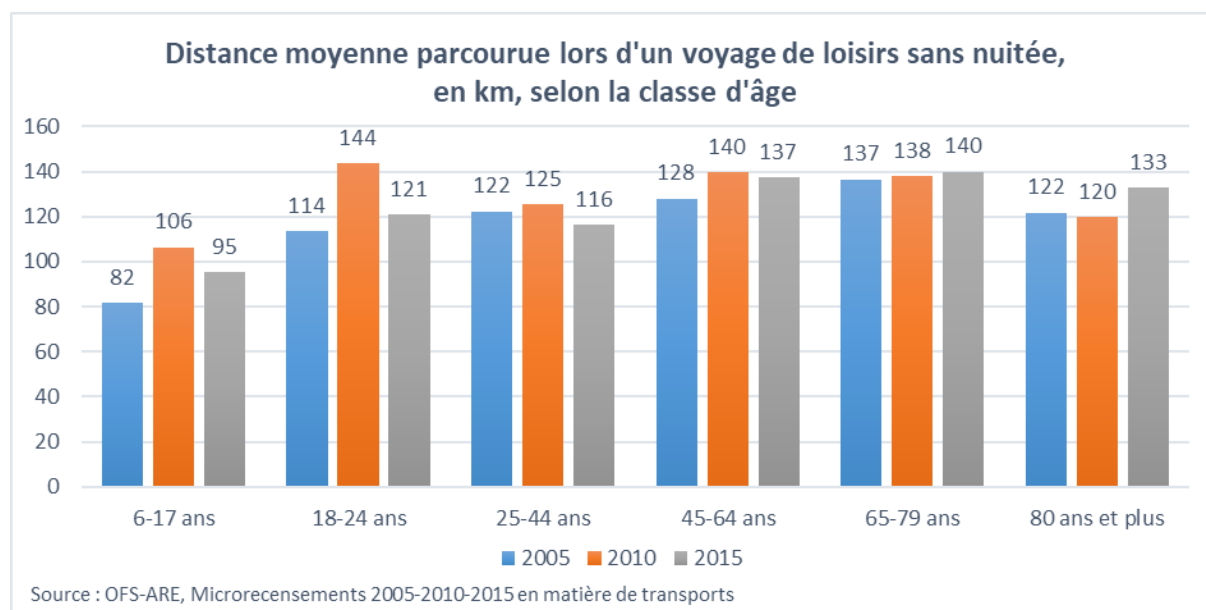


Figure 357 : Distance moyenne par voyage de loisirs sans nuitée, selon la classe d'âge – 2005-2010-2015

Si les 18-24 ans et les 25-44 ans sont les personnes qui effectuent le plus de voyages sans nuitées, ce sont les classes d'âge plus avancées (45-64 ans, 65-79 ans et 80 ans et plus) qui effectuent en général les voyages plus longs, en km.

A noter que les variations de distances par voyage selon les années sont plus importantes chez les 18-24 ans et 25-44 ans que dans les classes d'âge plus avancées.

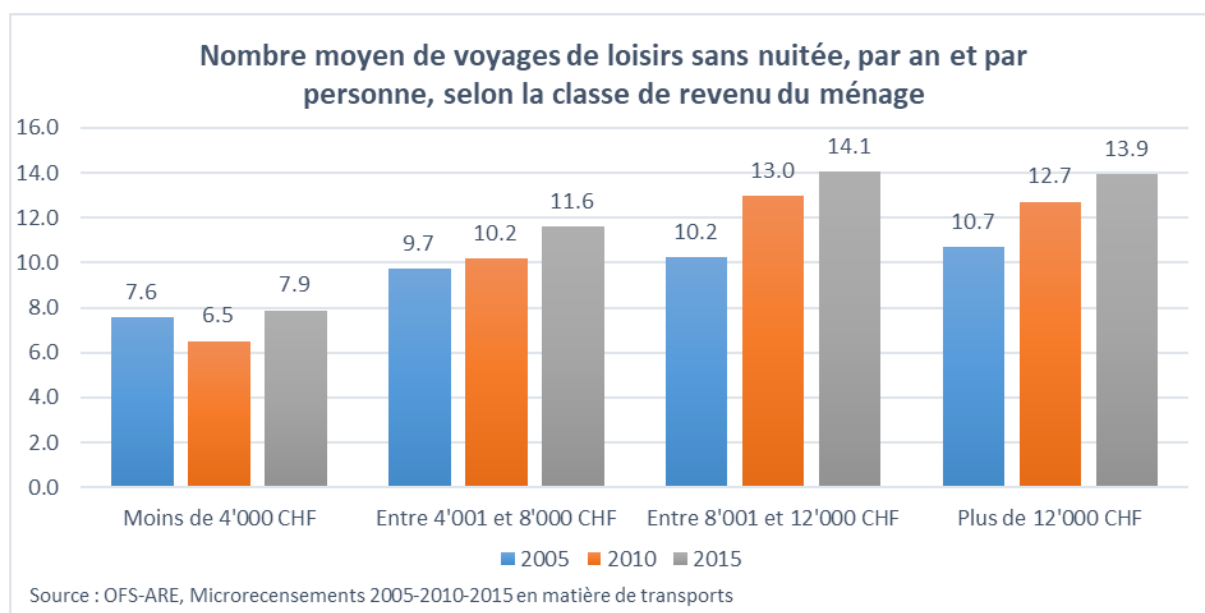


Figure 358 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée, par an et par personne, selon le revenu du ménage – 2005-2010-2015

Il existe sans surprise une différence très marquée du nombre de voyages de loisirs sans nuitée en fonction du revenu : les personnes appartenant à des ménages ayant moins de 4'000 CHF de revenu mensuel ne font qu'entre 6.5 et 7.9 voyages par an, contre entre 10 et 14 pour les personnes appartenant à un ménage de revenu supérieur à 8'000 CHF. A noter que les personnes issues des ménages entre 8'001 et 12'000 CHF et de plus de 12'000 CHF de revenu mensuel ont des profils très similaires (il s'agit peut-être d'un effet de seuil)

Il est intéressant de souligner par ailleurs que **l'évolution du nombre de voyages sans nuitée par personne et par an est différente en fonction des classes** : s'il a tendance à rester plutôt stable entre 2005 et 2015 (avec quelques variations) pour les ménages de moins de 4'000 CHF et à augmenter légèrement pour les 4'001 à 8'000 CHF, le nombre de voyages augmente en revanche fortement sur la même période pour les ménages dont le revenu mensuel dépasse les 8'000 CHF.

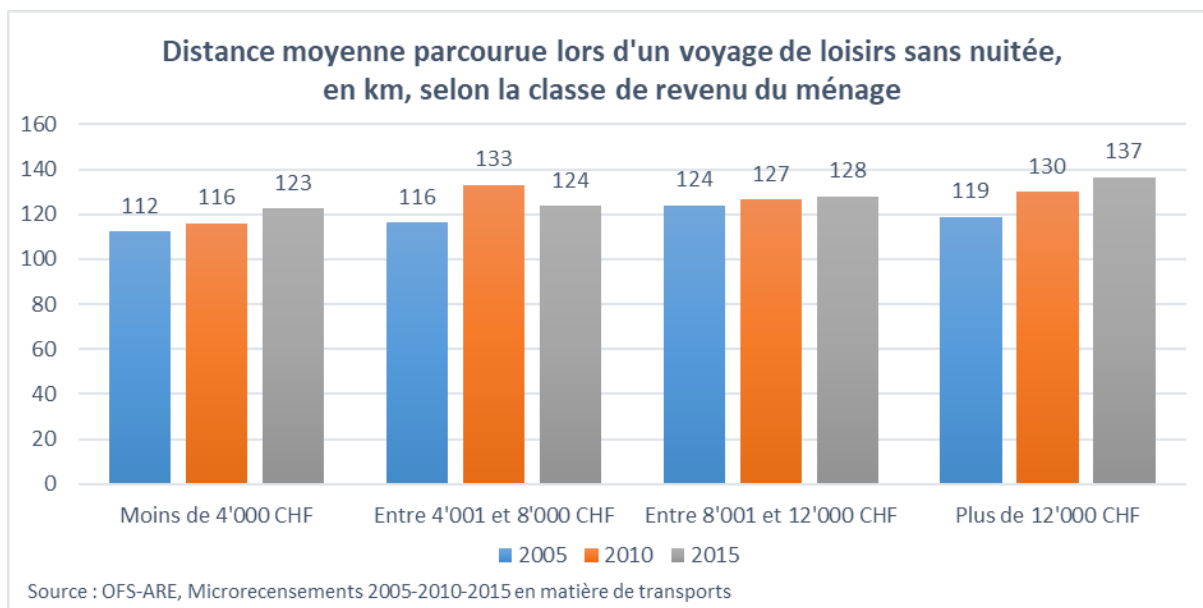


Figure 359 : Distance moyenne par voyage de loisirs sans nuitée, selon le revenu du ménage – 2005-2010-2015

Malgré les différences marquées en termes de nombre de voyages par personne et par an selon les classes de revenu, les différences sont beaucoup moins évidentes en ce qui concerne les distances moyennes par déplacement.

En effet, indépendamment de la classe de revenu considérée, les distances moyennes ont tendance à se réduire, en particulier entre 2010 et 2015, après une augmentation (conjoncturelle ?) entre 2005 et 2010.

9.3 VOYAGES AVEC NUITÉES

9.3.1 Motifs du voyage

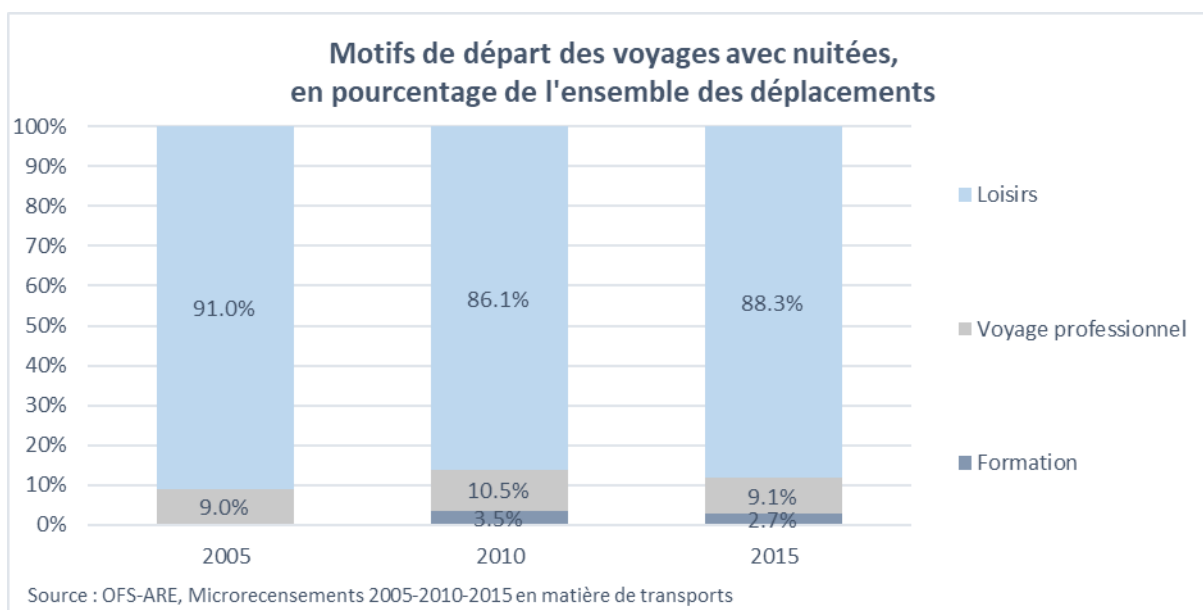


Figure 360 : Motifs de départ des voyages avec nuitées – 2005-2010-2015

Tout comme les voyages sans nuitée, il apparaît que près de 90% des voyages avec nuitées ont pour motif le loisir. Cette part reste globalement stable entre 2005 et 2015.

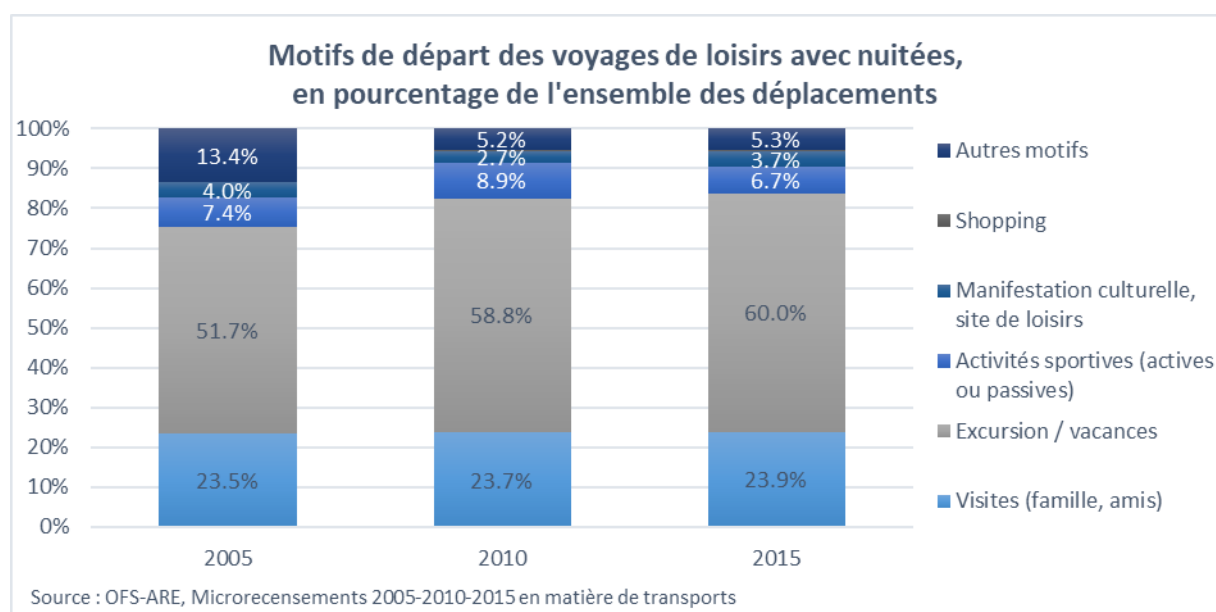


Figure 361 : Motifs de départ des voyages de loisirs avec nuitées, selon le type de loisirs – 2005-2010-2015

Les vacances constituent, de loin, le principal motif de réalisation d'un voyage avec nuitées (près de 60% du total des voyages de loisirs). Un peu moins d'un quart des voyages a pour motif les visites à la famille ou à des amis (environ 24%).

La part relative des motifs reste globalement stable entre 2010 et 2015 ; la modification de la répartition des motifs entre 2005 et 2010 est plus difficile à interpréter, les catégories de loisirs ayant été modifiées entre les deux recensements.

9.3.2 Fréquence des voyages

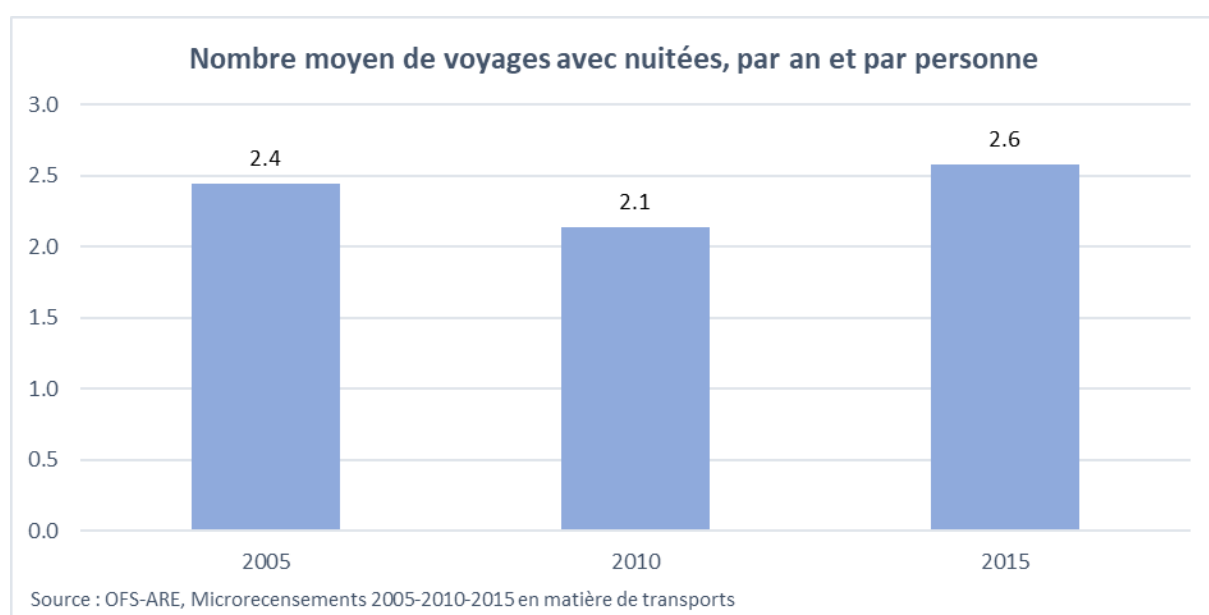


Figure 362 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées, par an et par personne – 2005-2010-2015

Entre 2005 et 2015, la fréquence moyenne de départ pour des voyages de loisirs avec nuitées varie : 2.4 voyages par personne et par an en 2005, 2.1 en 2010 – en légère réduction – et 2.6 en 2015.

Cette tendance peut probablement s'expliquer par des effets conjoncturels, où en 2010 la réduction des voyages avec nuitées a été en partie compensée par une légère augmentation de la fréquence des voyages sans nuitée.

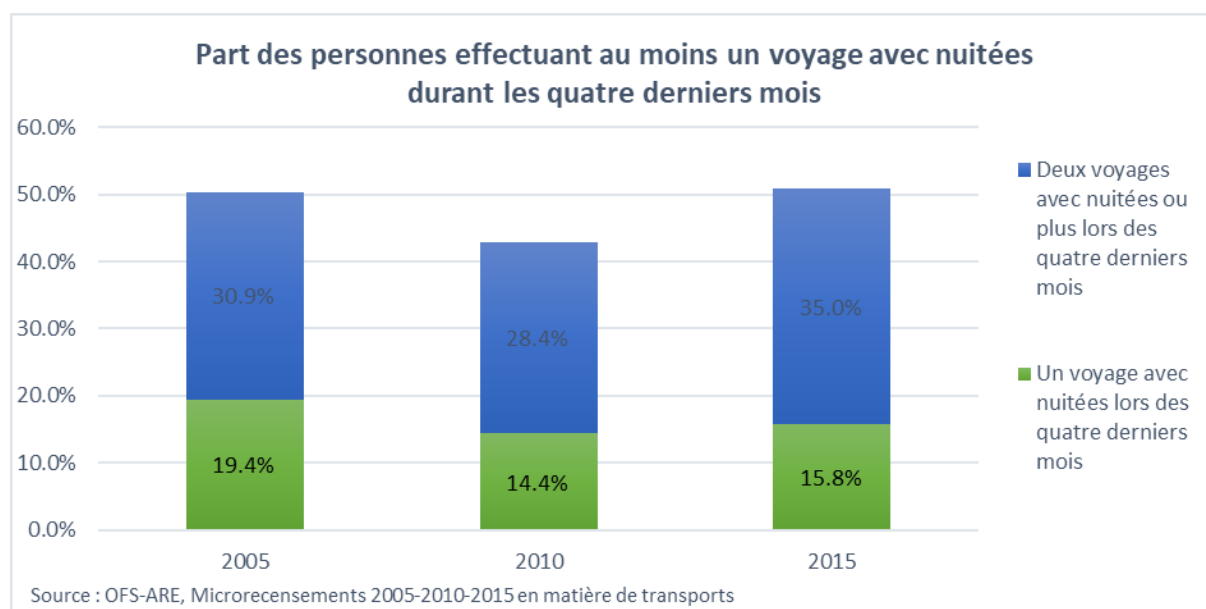


Figure 363 : Part des individus effectuant au moins un voyage de loisirs avec nuitées dans les quinze derniers jours – 2005-2010-2015

La part des personnes qui effectuent au moins un voyage avec nuitées durant les quatre derniers mois évolue également en dents de scie : si celle-ci dépassait les 50% en 2005 et 2015, elle était à peine supérieure à 40% en 2010, peut-être par effet conjoncturel.

A noter que la part des personnes effectuant plusieurs voyages avec nuitées sur les 4 derniers mois a tendance globalement à augmenter, passant de 31% du total en 2005 à 35% en 2015, avec une légère flexion en 2010.

9.3.3 Distances parcourues et durées

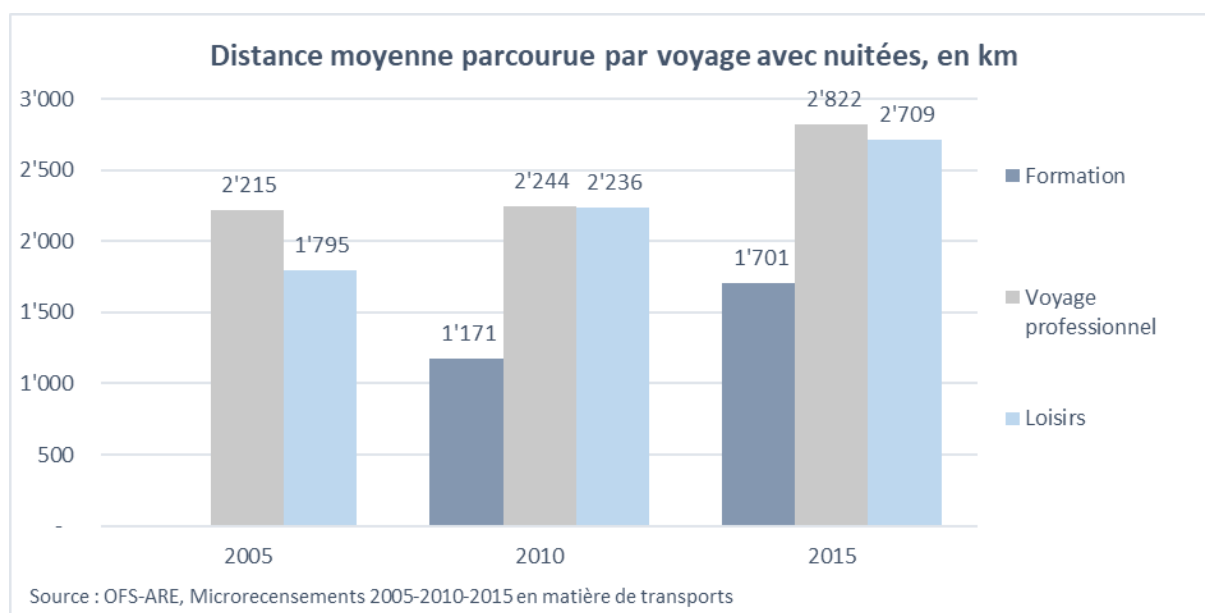


Figure 364 : Distance moyenne en km parcourue par voyage avec nuitées – 2005-2010-2015

Les distances moyennes des voyages avec nuitées sont globalement plus importantes lorsqu'il s'agit de voyages professionnels et de loisirs (autour des 2'800 km par voyage en 2015), alors que les voyages pour la formation sont globalement plus courts (1'700 km par voyage). Les distances par voyages, pour tous les motifs, ont eu tendance à augmenter entre 2005 et 2015.

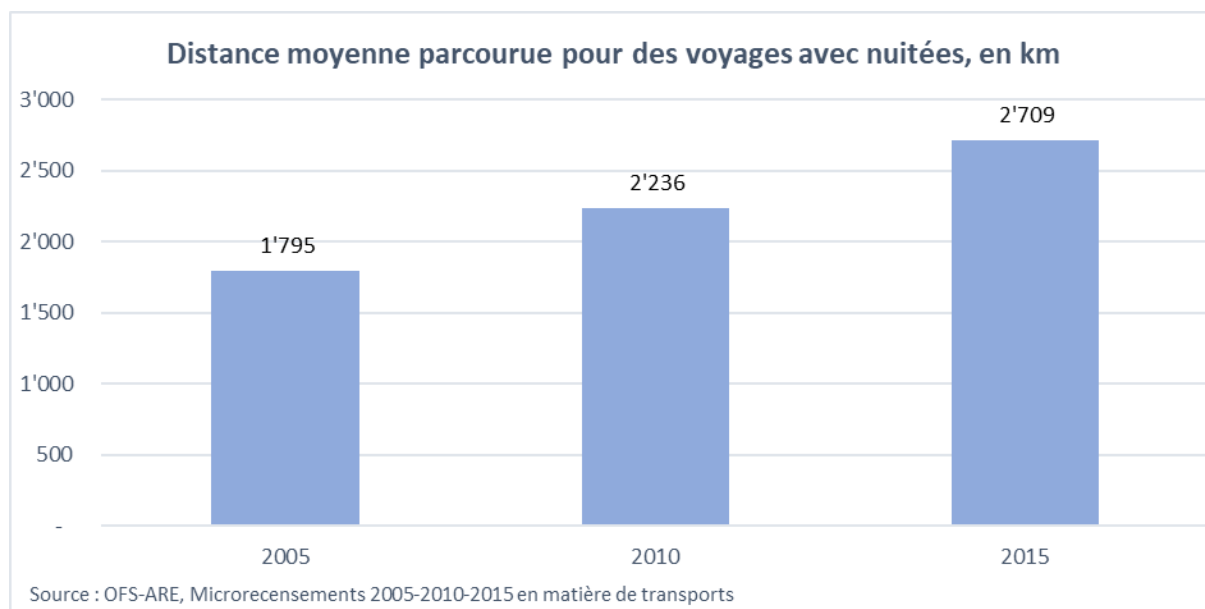


Figure 365 : Distance moyenne en km parcourue par voyage de loisirs avec nuitées – 2005-2010-2015

La distance moyenne parcourue par voyage avec nuitées est importante : elle se situe entre 1'800 et 2'700 km environ selon les années.

A noter par ailleurs une significative augmentation de la distance par voyage avec nuitée en 10 ans : à peu près 900 km de plus, par voyage, en moyenne. Cette augmentation est importante entre 2005

et 2010 (+ 441 km en moyenne) et se poursuit, voire se renforce, entre 2010 et 2015 (+ 473 km environ en moyenne par voyage).

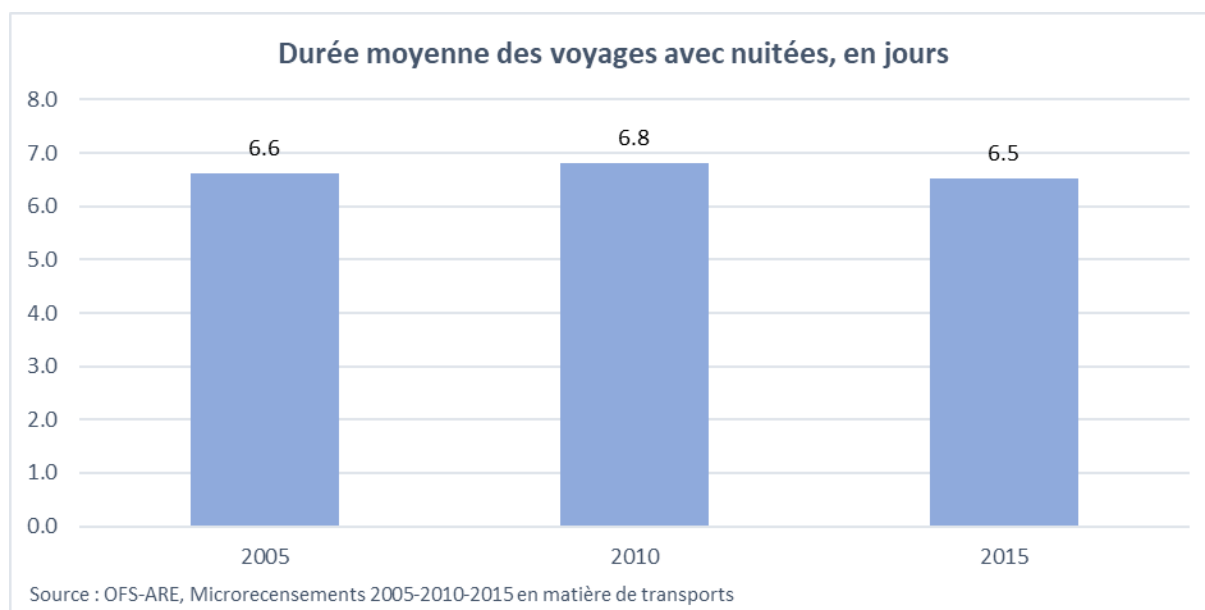


Figure 366 : Durée moyenne, en jours, par voyage de loisirs avec nuitées – 2005-2010-2015

La durée moyenne des voyages avec nuitées reste globalement stable entre 2005 et 2010 : un peu moins de 7 jours (entre 6.5 et 6.8 jours selon les années).

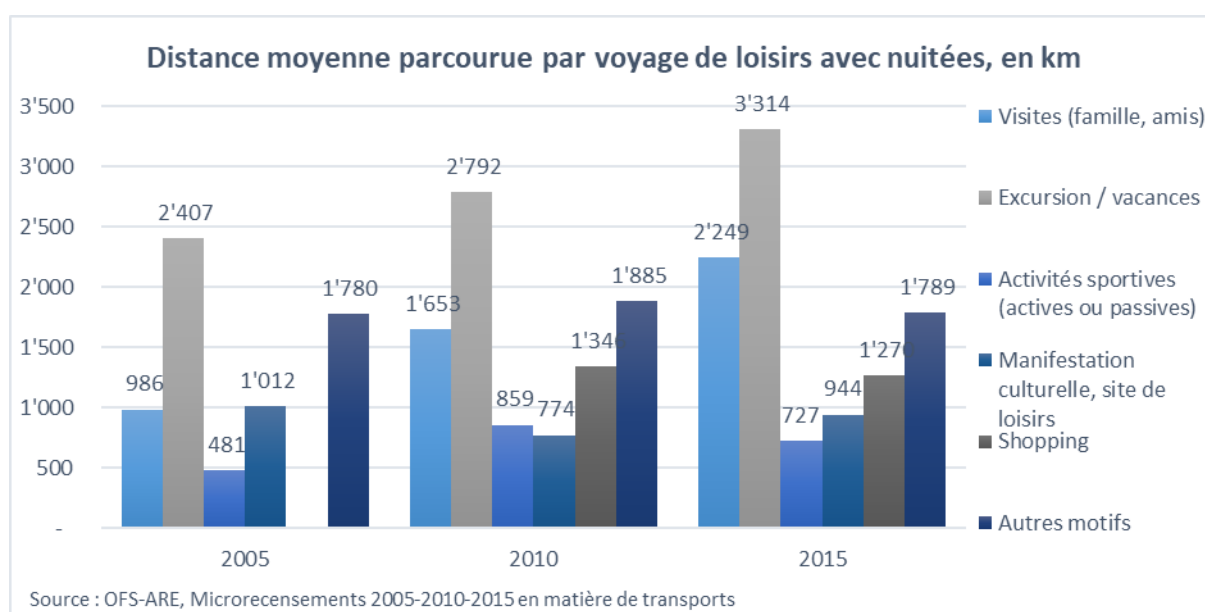


Figure 367 : Distance moyenne en km parcourue par voyage avec nuitées, selon le type de loisirs – 2005-2010-2015

En analysant plus en détail les différents types de loisirs, les distances parcourues dans le cadre de voyages avec nuitées pour excursions et vacances sont de loin les plus longues (plus de 3'300 km en 2015). En outre, l'augmentation de la distance moyenne par voyage avec nuitées entre 2005 et 2015 est surtout marquée pour ce type de loisirs (+ 900 km environ en moyenne en 10 ans), mais également pour les visites à famille et amis (+ 1'200 km environ sur la même période). Les distances moyennes

des voyages avec nuitées pour les autres motifs sont plus modestes, et ne connaissent pas de croissance aussi importante en 10 ans.

9.3.4 Origines et destinations

2015		Espace d'arrivée											
		Zurich - Nord-Est	Bâle - Aareland - Lucerne	Léman - Jura	Berne	Alpes occ.	Alpes or. - Gothard - Ticino	D	F	I	A	Autres pays Europe	Hors Europe
Espace de départ	Zurich - Nord-Est	6.5%	3.1%	1.6%	1.6%	4.4%	16.9%	13.0%	4.3%	10.6%	7.3%	20.7%	10.0%
	Bâle - Aareland - Lucerne	4.4%	4.5%	2.6%	2.3%	7.3%	11.4%	16.7%	6.1%	11.7%	4.9%	20.9%	7.4%
	Léman - Jura	2.1%	1.5%	7.6%	1.3%	13.3%	2.9%	3.7%	23.4%	10.5%	1.1%	23.7%	8.9%
	Berne	4.1%	3.4%	2.9%	3.5%	15.6%	7.7%	14.3%	8.9%	9.5%	4.0%	17.9%	8.2%
	Alpes occidentales	4.8%	2.4%	5.8%	1.9%	11.3%	4.8%	7.2%	15.7%	13.0%	2.5%	25.7%	4.9%
	Alpes orientales - Gothard - Ticino	7.5%	5.5%	2.5%	2.3%	3.6%	13.6%	8.8%	4.0%	25.7%	4.4%	15.9%	6.2%

Tableau 143 : Répartition des voyages avec nuitées selon l'espace de départ en Suisse et selon l'espace ou le pays d'arrivée - 2015

Les destinations des voyages avec nuitées sont liées à l'espace de départ, mais de manière moins marquée que pour les voyages sans nuitée.

Contrairement à la mobilité de loisirs du quotidien ou aux voyages sans nuitée, la majorité des flux de voyages avec nuitées sortent des espaces d'origine : ils représentent souvent moins de 10% du total, excepté pour les espaces alpins, avec un peu plus de 10% du total.

Les principales destinations se situent dans les pays européens. Les destinations extra-européennes sont moins fréquentes (moins de 10% du total des flux, cette part étant encore plus faible pour les voyages au départ des espaces alpins).

Les pays limitrophes de la Suisse ont une certaine importance relative, différente en fonction des espaces de départ : ainsi les déplacements vers l'Allemagne représentent une part importante des voyages au départ de l'espace Bâle – Aareland – Lucerne (environ 17% du total), les déplacements vers la France pour les voyages au départ des espaces Léman – Jura (23% du total) et Alpes occidentales (16%), les déplacements vers l'Italie au départ de l'espace Alpes orientales – Gothard – Ticino (26%).

A noter en outre que les espaces alpins (alpes occidentales ou orientales, selon les espaces de départ) ont également une certaine importance en termes relatifs comme destinations des voyages avec nuitées, ce qui s'explique notamment par les séjours liés aux sports d'hiver.

9.3.5 Modes de transport

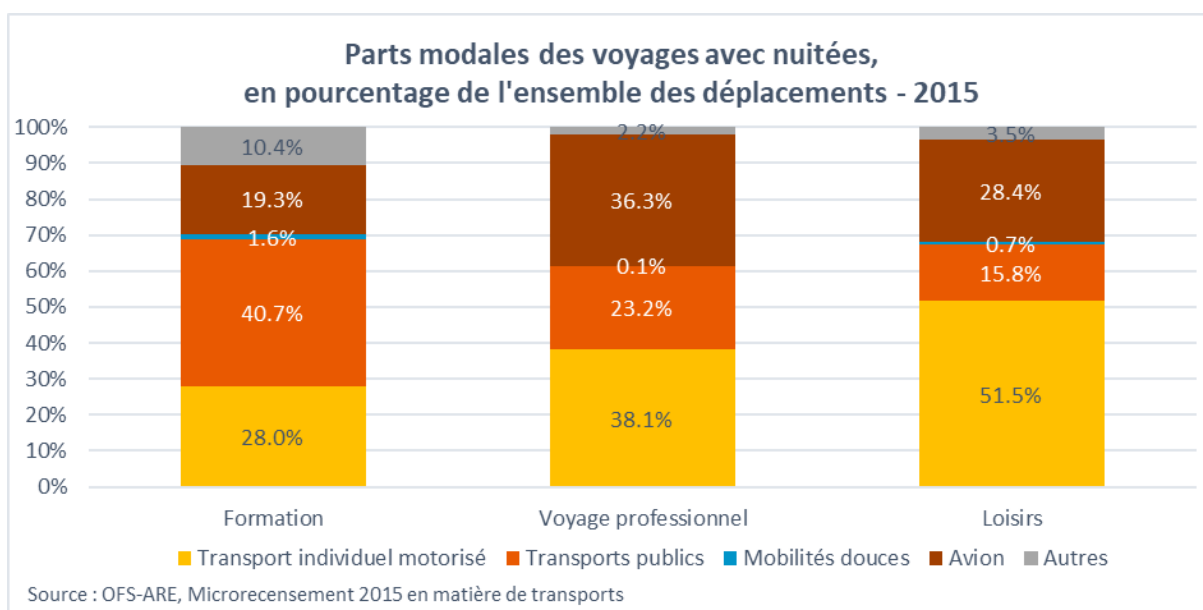


Figure 368 : Parts modales des voyages avec nuitées, en % des déplacements – 2015

L'analyse des parts modales des voyages avec nuitée en pourcentage des déplacements montre des différences importantes selon les motifs. En 2015, la part modale des TIM est beaucoup importante pour les loisirs (plus de la moitié des déplacements sont effectués avec ces modes) que pour les autres motifs (38.1% pour les voyages professionnels et 28% pour la formation). La part des TP (train essentiellement) est plus importante au sein des voyages professionnels (23.2%) et de formation (40.7%) que pour les loisirs (15.8%).

Il est intéressant de souligner par ailleurs l'importance de l'avion : plus d'un tiers des voyages professionnels avec nuitées sont effectués en avion en 2015 (cette part reste globalement stable sur 10 ans) et plus d'un déplacement sur quatre pour le motif loisirs (en augmentation, cf. ci-dessous).

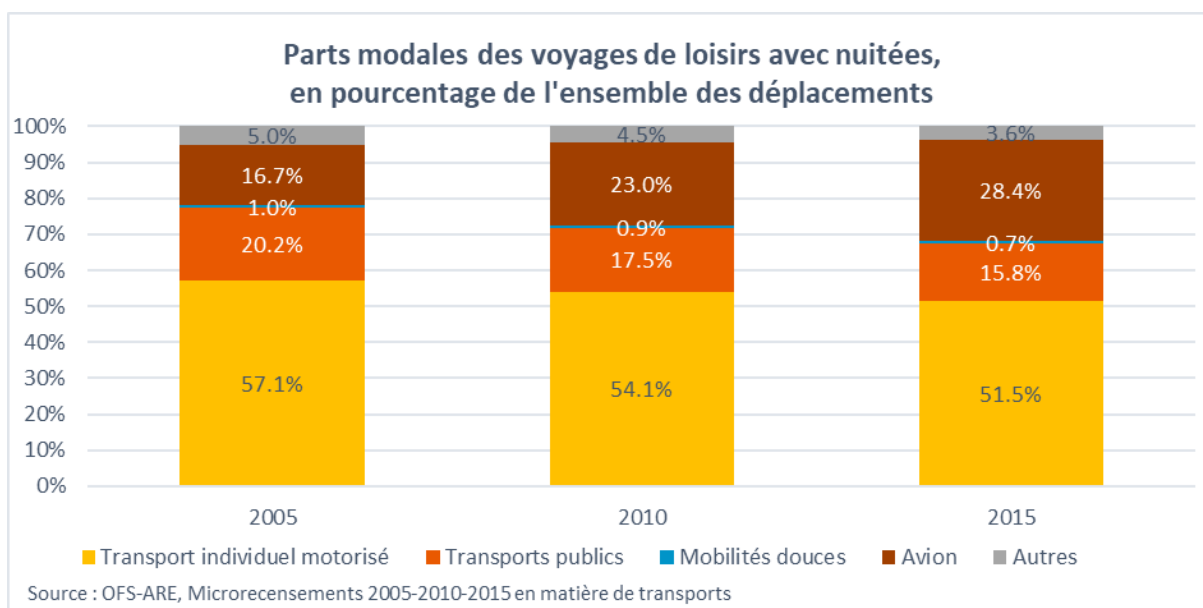


Figure 369 : Parts modales des voyages de loisirs avec nuitées, en % des déplacements – 2005-2010-2015

En termes de pourcentages de voyages avec nuitées, si la part des transports individuels motorisés reste majoritaire, elle a tendance avec le temps à se réduire (de 57.1% en 2005 à 51.5% en 2015). Cette réduction concerne également les transports publics (de 20.2% en 2005 à 15.8% des déplacements en 2015).

La réduction de la part de ces modes est surtout liée à l'accroissement de l'importance de l'avion : de 16.7% du total en 2005 à 28.4% en 2015 (+ 11.5 points de pourcentage en 10 ans). Ainsi, près de 3 voyages avec nuitées sur 10 sont effectués en avion en 2015, alors qu'ils étaient moins de 2 sur 10 dix ans auparavant.

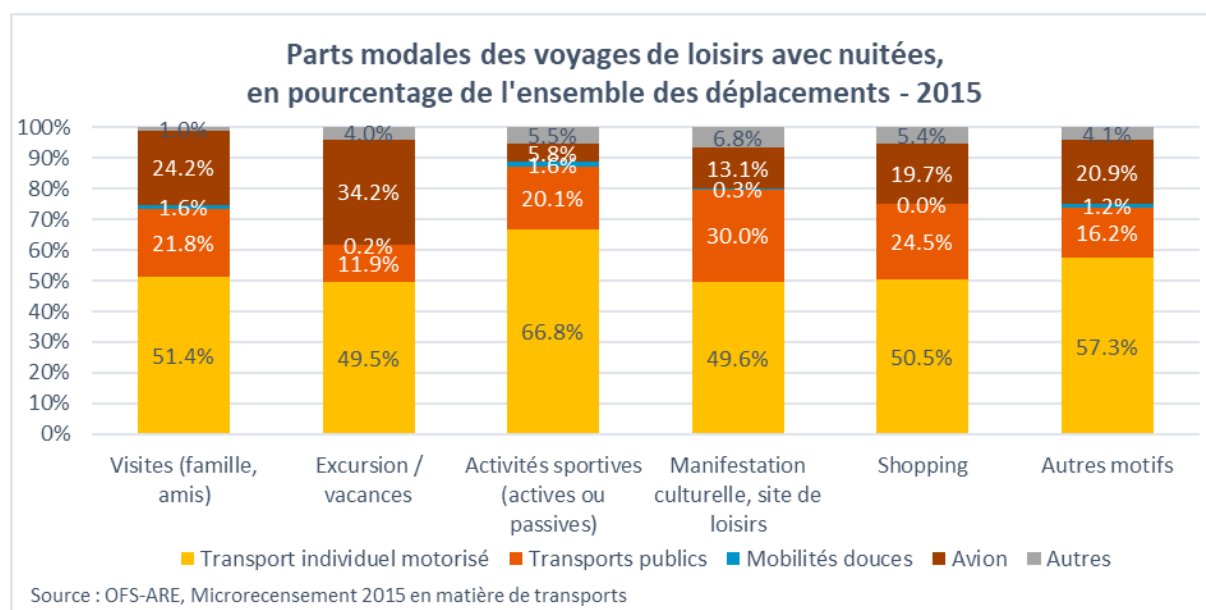


Figure 370 : Parts modales des voyages de loisirs avec nuitées, en % des déplacements, selon le type de loisirs – 2015

En analysant les parts modales en pourcentages de déplacements selon les différents types de loisirs, il apparaît que la part de l'avion est plus importante pour les excursions et vacances (plus du tiers de l'ensemble des déplacements) et les visites (près d'un déplacement sur quatre). A noter les TIM représentent près de la moitié des déplacements pour tous les types de loisirs en 2015, voire près des deux-tiers pour les voyages avec nuitées ayant un rapport avec les activités sportives.

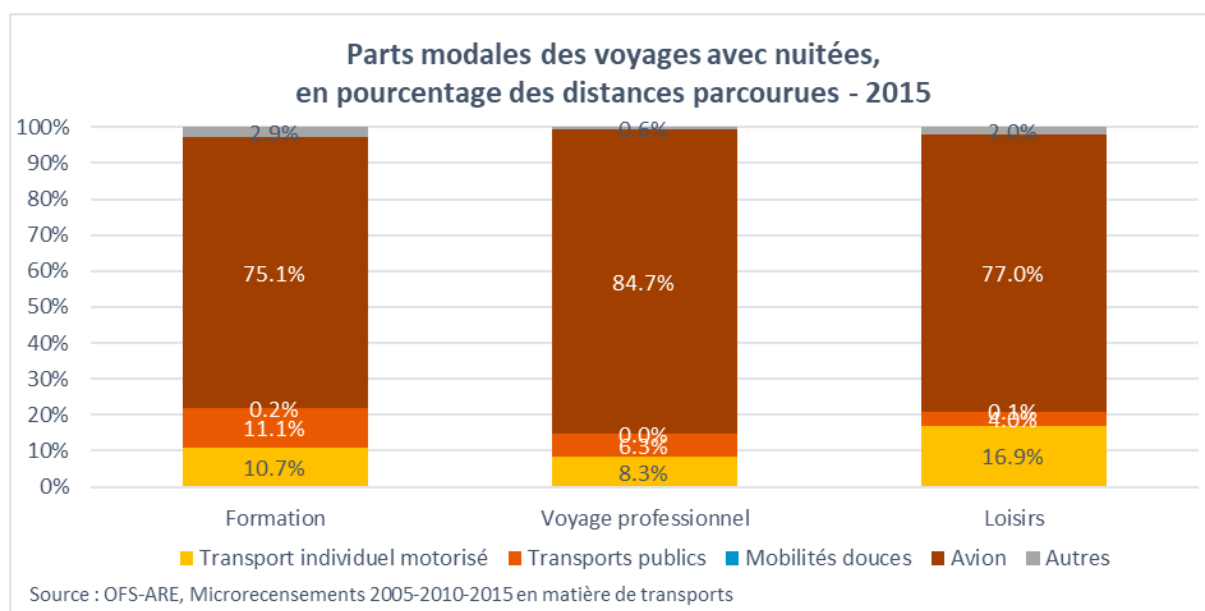


Figure 371 : Parts modales des voyages avec nuitées, en % des distances parcourues – 2015

La très grande majorité des distances parcourues dans le cadre des voyages avec nuitées sont effectuées en avion, pour tous les motifs.

A noter que la part des distances parcourues en avion pour les voyages professionnels reste globalement stable entre 2005 et 2015, contrairement à celle des voyages de loisirs (cf. ci-dessous).

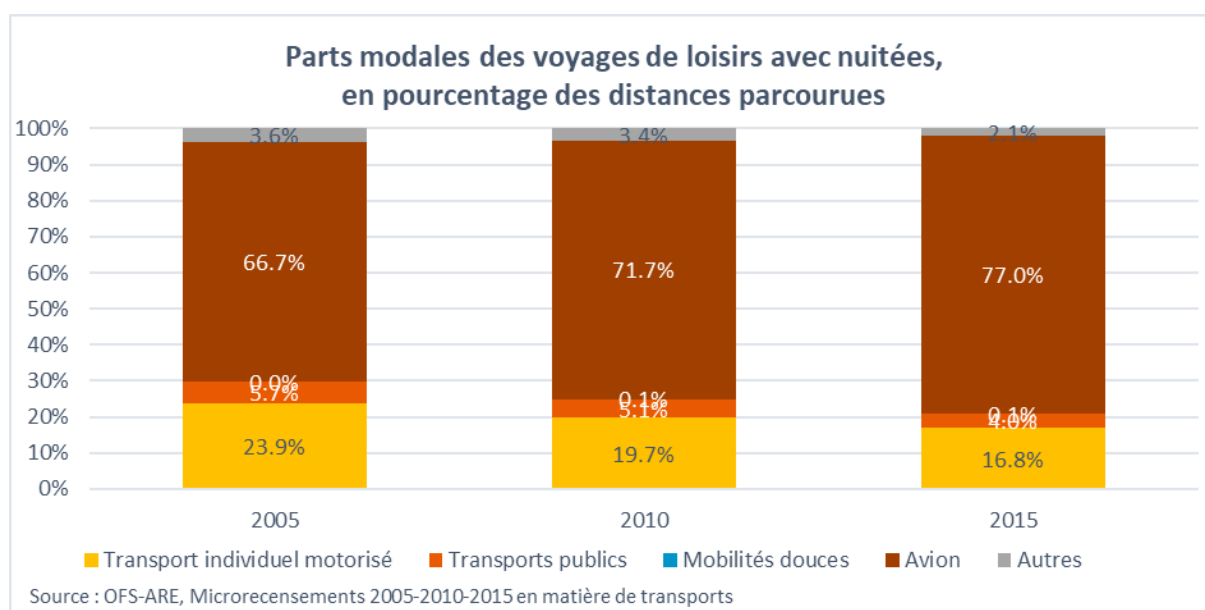


Figure 372 : Parts modales des voyages de loisirs avec nuitées, en % des distances parcourues – 2005-2010-2015

L'analyse des parts modales selon les distances parcourues pour les voyages de loisirs avec nuitées montre que, si l'avion représentait environ 2/3 des distances parcourues en 2005, ce même mode représente plus de ¾ des distances dix ans plus tard. Cette forte hausse de la part des distances parcourues en avion se répercute sur la part des transports individuels motorisés (de 23.9% en 2005 à 16.8% en 2015, soit -7.1 points de pourcentage en 10 ans) et des transports publics (de 5.7% à 4% en 10 ans).

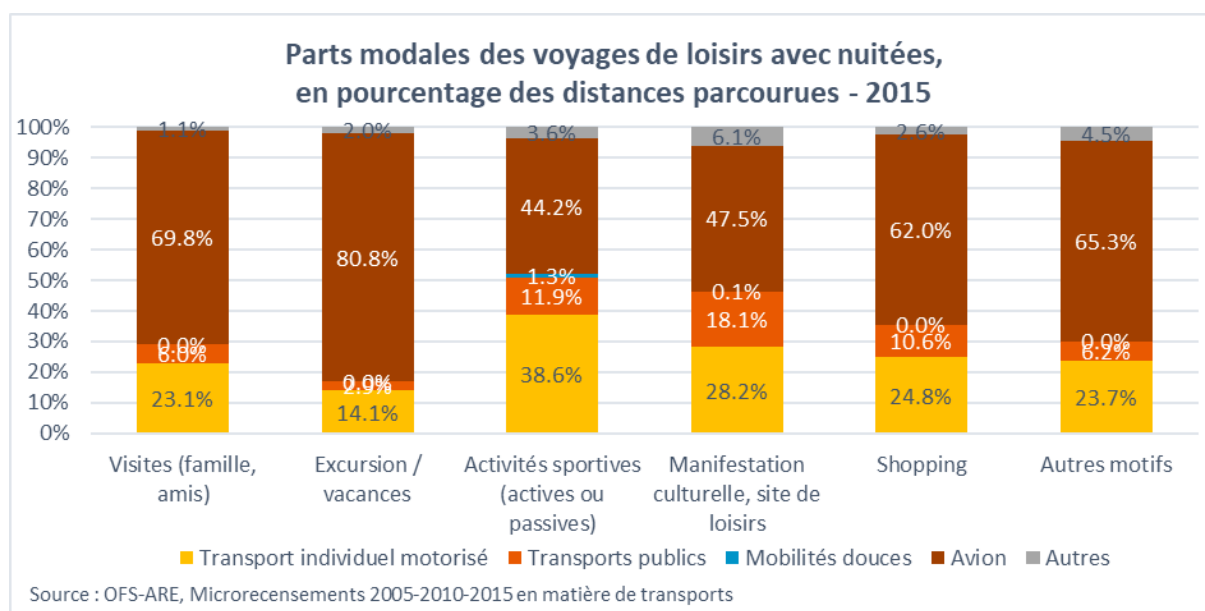


Figure 373 : Parts modales des voyages de loisirs avec nuitées, en % des distances parcourues, selon le type de loisirs – 2015

En termes de distances parcourues, les excursions et vacances sont les motifs de voyages avec nuitées qui sont le plus largement effectués en avion (près de 80% des distances) ; c'est également le cas des visites (famille, amis), avec près de 70% des km. La part des distances en avion pour d'autres types de loisirs (activités sportives, manifestations culturelles) est moins importantes (moins de 50% du total des km parcourus).

9.3.6 Profil des voyageurs

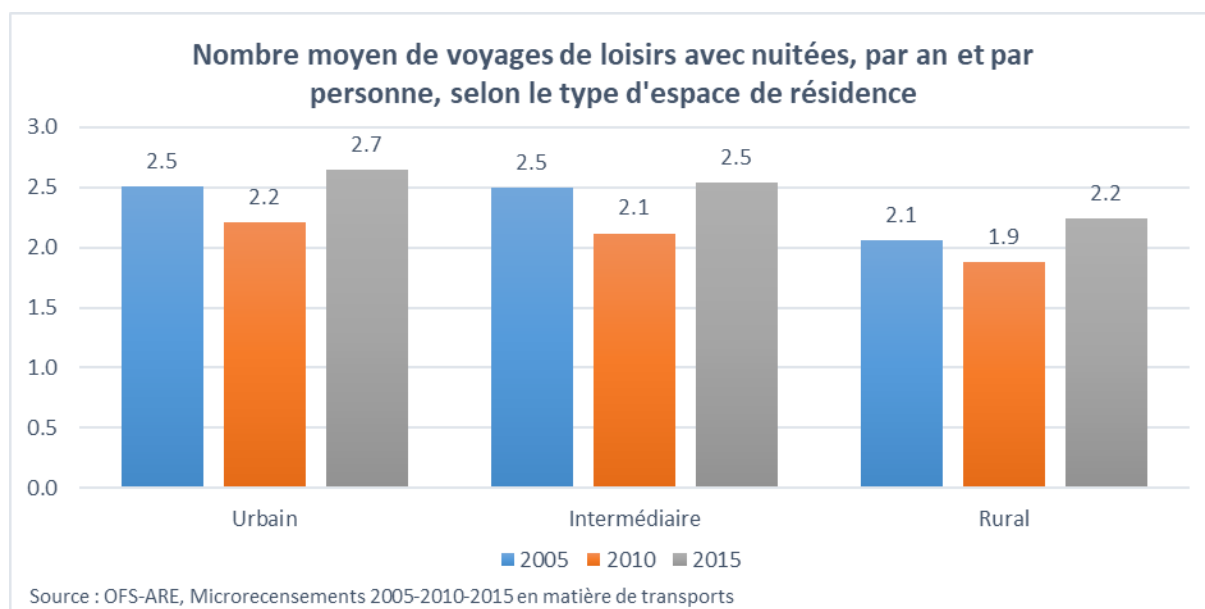


Figure 374 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées, par an et par personne, selon le lieu de résidence – 2005-2010-2015

Les résidents des espaces urbains sont ceux qui effectuent le plus fréquemment, par an et par personne, des voyages avec nuitées (2.7 en moyenne en 2015), alors que les résidents des espaces ruraux en font le moins (2.2 en moyenne). Les résidents des espaces urbains et intermédiaires ont des fréquences de voyages avec nuitées très proches.

A noter une légère réduction de la fréquence annuelle de voyages de loisirs avec nuitées dans tous les espaces de référence entre 2005 et 2010, puis à nouveau une augmentation entre 2010 et 2015.

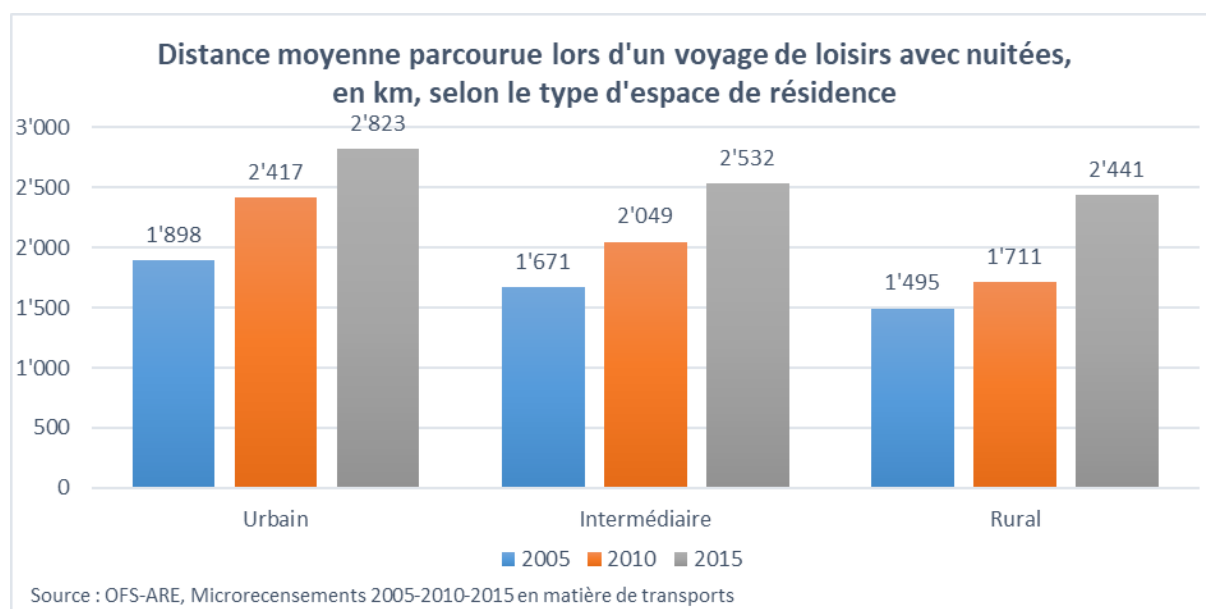


Figure 375 : Distance moyenne par voyage de loisirs avec nuitées, selon le lieu de résidence – 2005-2010-2015

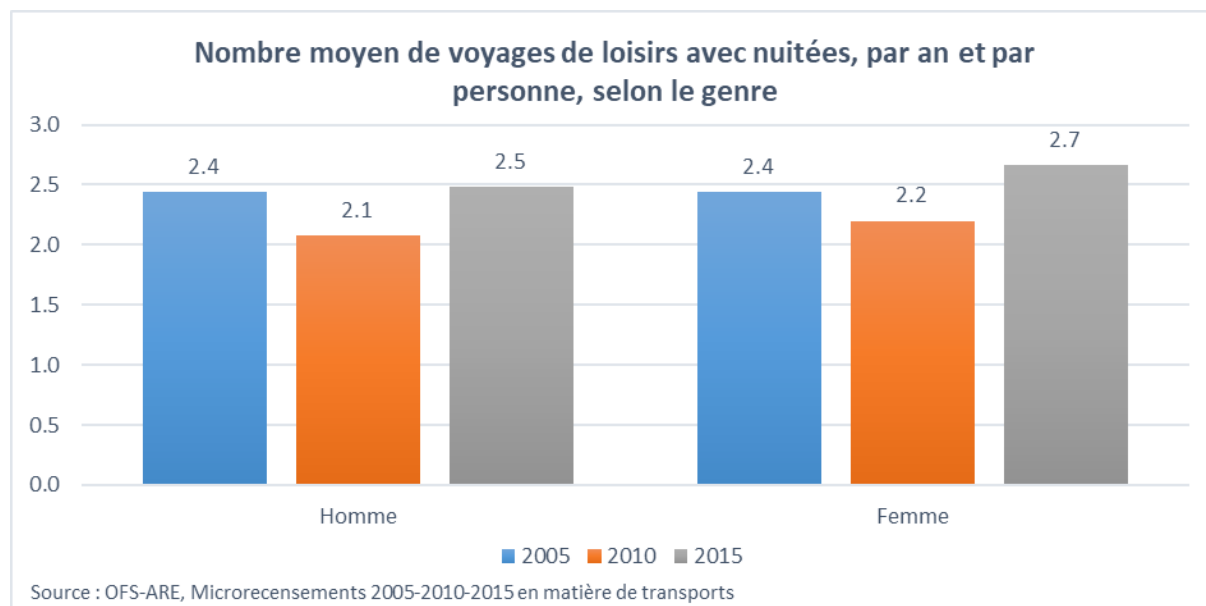


Figure 376 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées, par an et par personne, selon le genre – 2005-2010-2015

Entre 2005 et 2015, on observe une augmentation significative des distances moyennes par voyage de loisirs avec nuitées dans tous les espaces de référence (près de 1'000 km de plus environ en 10 ans). Les résidents des espaces urbains demeurent, depuis 2005, ceux qui effectuent les voyages les plus longs, en moyenne. Les résidents des espaces ruraux restent en revanche ceux dont les voyages sont

les plus courts en termes de distances (environ 400 km de moins, en moyenne, que les résidents des espaces urbains).

La tendance globale d'évolution du nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées par an et par personne (légère réduction entre 2005 et 2010, augmentation entre 2010 et 2015) se retrouve aussi bien chez les femmes que chez les hommes. Il n'existe par ailleurs par de différence marquée par genre en ce qui concerne l'effectif moyen par an pour ce type de voyages.

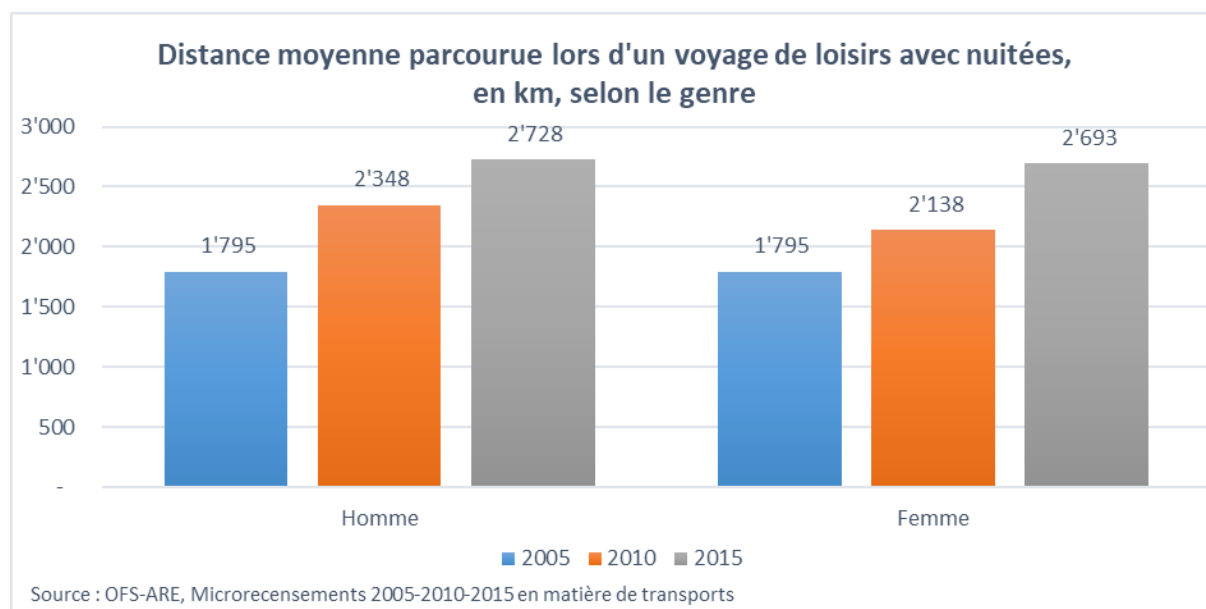


Figure 377 : Distance moyenne par voyage de loisirs avec nuitées, selon le genre – 2005-2010-2015

Il n'existe pas de tendance claire en matière de distances selon le genre pour les voyages de loisirs avec nuitées. En 2005, les distances par genre sont très proches. En revanche, en 2010, les hommes effectuent en moyenne des voyages plus longs que les femmes, alors que les distances par genre sont très proches en 2015.

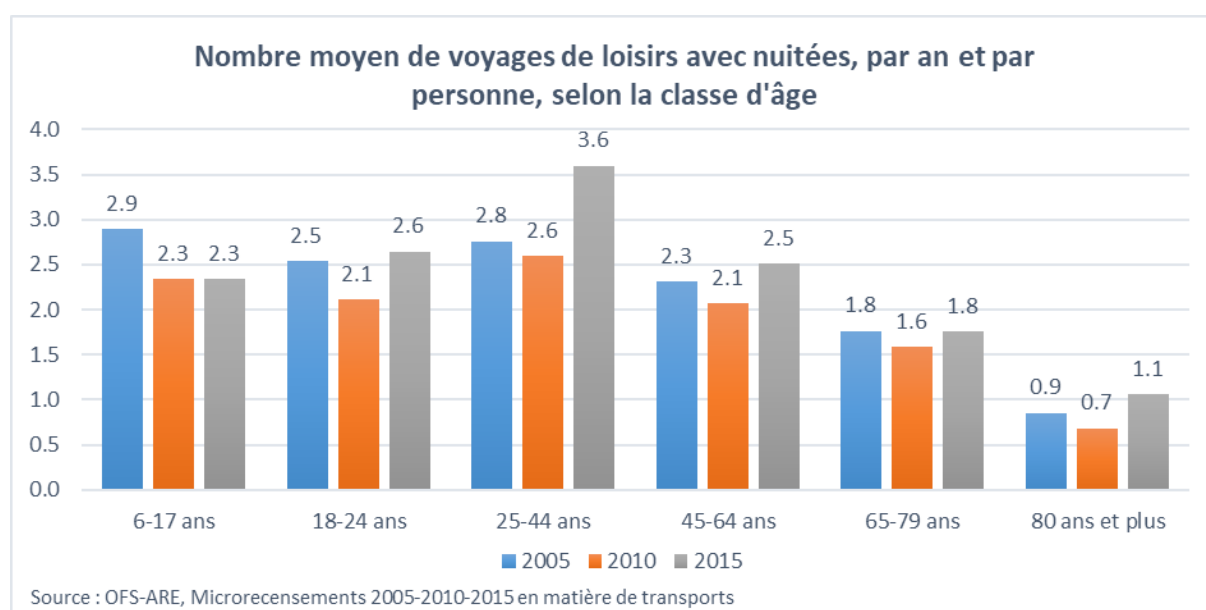


Figure 378 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées, par an et par personne, selon la classe d'âge – 2005-2010-2015

Les voyages avec nuitées suivent, en matière de nombre moyen de voyages de loisirs par an et par personne selon la classe d'âge, des tendances similaires aux voyages sans nuitée. **Si l'augmentation observée entre 2005 et 2015 concerne pratiquement toutes les classes d'âge (hormis les plus jeunes, 6 à 17 ans), les différences entre classes sont importantes : le nombre de voyages avec nuitées croît en particulier de manière importante chez les 25-44 ans (de 2.8 en 2005 à 3.6 en 2015 par an et par personne). Les classes d'âge plus avancées (65-79 ans et 80 ans et plus) restent celles qui effectuent en moyenne le moins de voyages.**

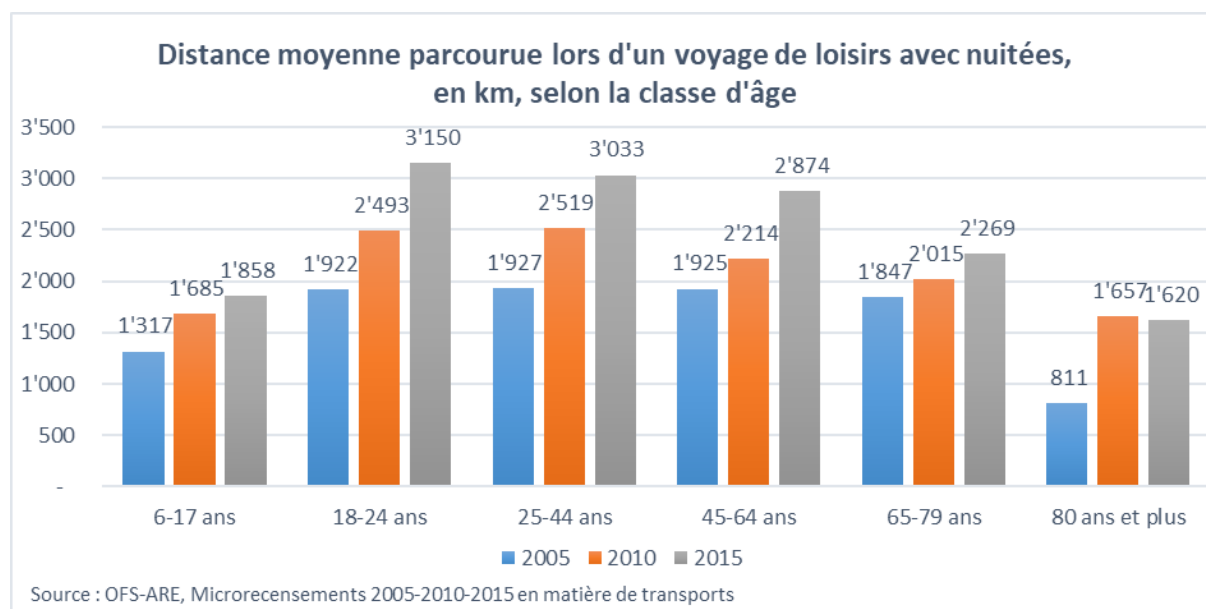


Figure 379 : Distance moyenne par voyage de loisirs avec nuitées, selon la classe d'âge – 2005-2010-2015

L'augmentation des distances moyennes parcourues par voyage avec nuitées entre 2005 et 2015 concerne l'ensemble des classes d'âge, mais tout particulièrement les 19-24 ans (+ 1'200 km en moyenne en 10 ans). Il est intéressant de souligner que cette classe d'âge est celle qui effectue les voyages les plus longs en 2015, ce qui n'était pas le cas, de manière aussi marquée, en 2005.

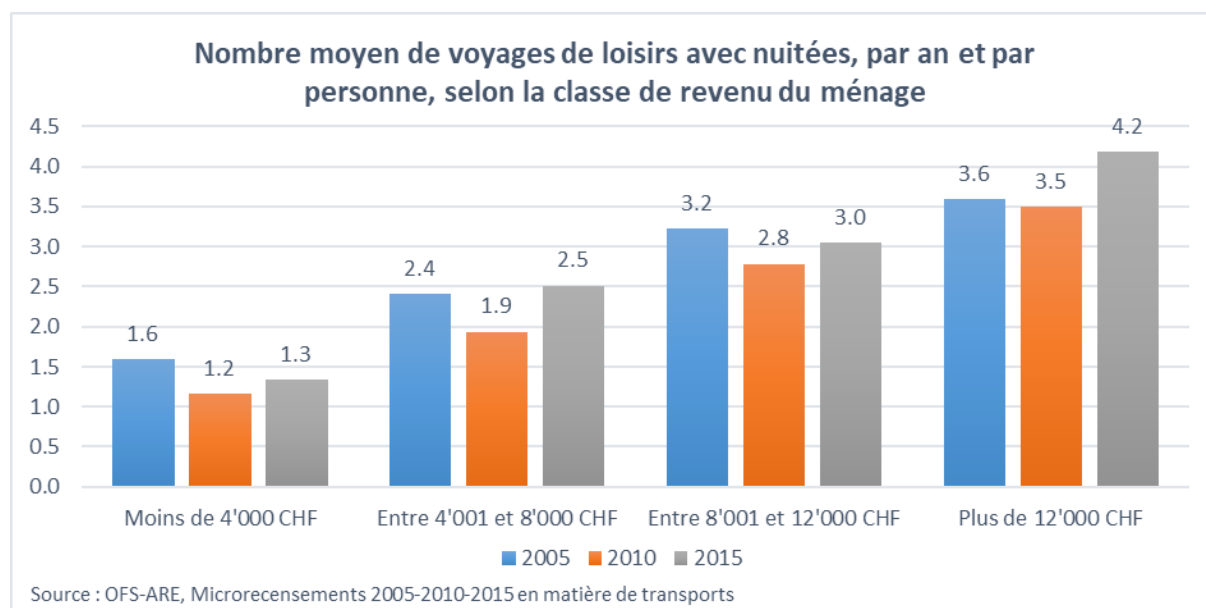


Figure 380 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées, par an et par personne, selon le revenu du ménage – 2005-2010-2015

De manière similaire aux voyages sans nuitée, il existe une différence très marquée du nombre de voyages de loisirs avec nuitées en fonction du revenu : les personnes appartenant à des ménages ayant moins de 4'000 CHF de revenu mensuel ne font qu'entre 6.5 et 7.9 voyages par an (en fonction des années), contre entre 10 et 14 pour les personnes appartenant à un ménage de revenu supérieur à 8'000 CHF. A noter que les personnes issues des ménages entre 8'001 et 12'000 CHF et de plus de 12'000 CHF de revenu mensuel ont des profils très similaires (effet de seuil ?)

Il est intéressant de souligner par ailleurs que l'évolution du nombre de voyages avec nuitées par personne et par an est différente en fonction des classes : s'il a tendance à se réduire pour les ménages de moins de 4'000 CHF (de 1.6 en moyenne en 2005, 1.3 en 2015), il augmente en revanche fortement pour les personnes appartenant à des ménages au revenu mensuel supérieur à 12'000 CHF.

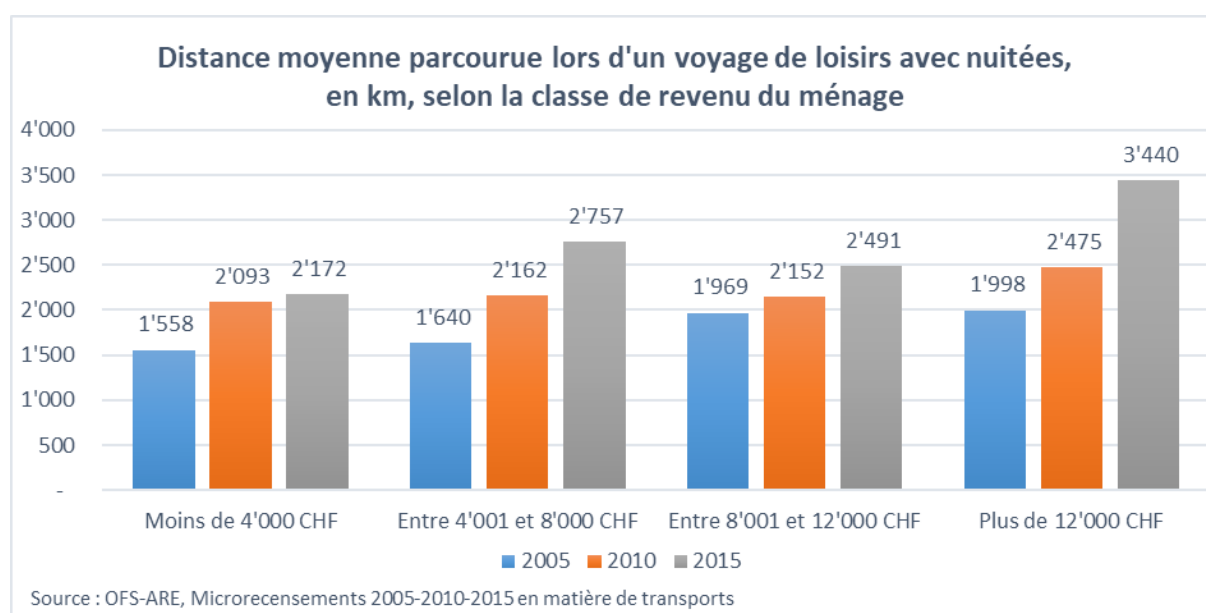


Figure 381 : Distance moyenne par voyage de loisirs sans nuitée, selon le revenu du ménage – 2005-2010-2015

Comme pour les voyages sans nuitée, s'il existe des différences marquées en termes d'effectifs de voyages par personne et par an selon les classes de revenu, les différences sont beaucoup moins évidentes en ce qui concerne les distances moyennes par déplacement. A noter toutefois que **la classe de revenu la plus élevée (plus de 12'000 CHF par an) est celle qui parcourt la distance moyenne la plus importante par voyage en 2015, et celle dont l'augmentation de distance a été la plus importante entre 2005 et 2015 (environ + 1'450 km par voyage en moyenne sur 10 ans).**

9.4 VOYAGES EN VOITURE

9.4.1 Fréquence des voyages

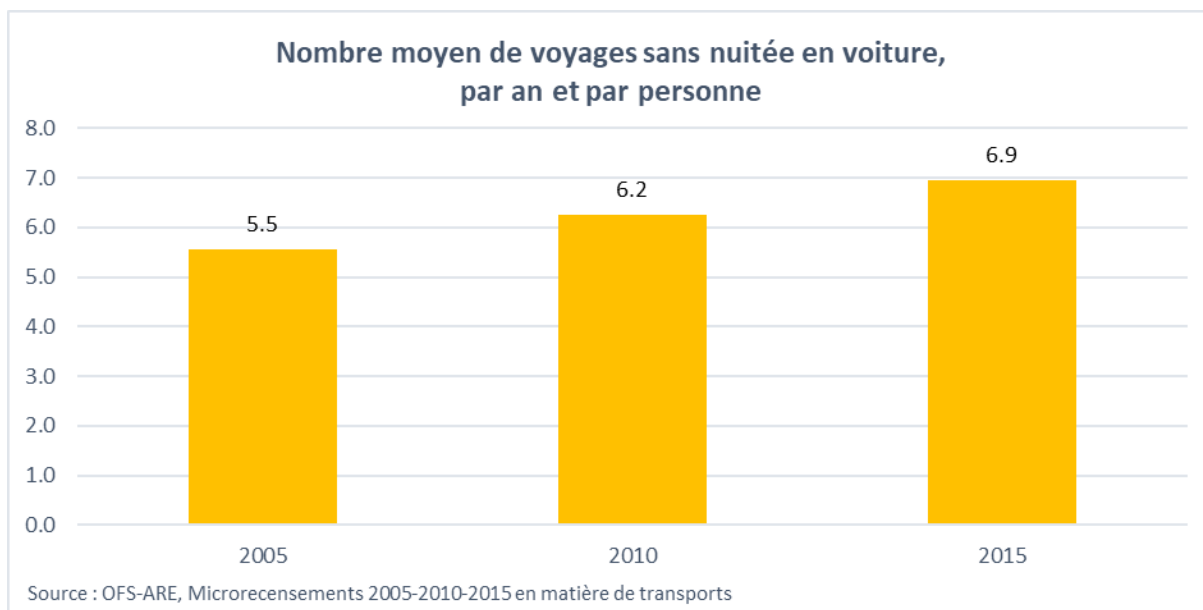


Figure 382 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée en voiture, par an et par personne – 2005-2010-2015

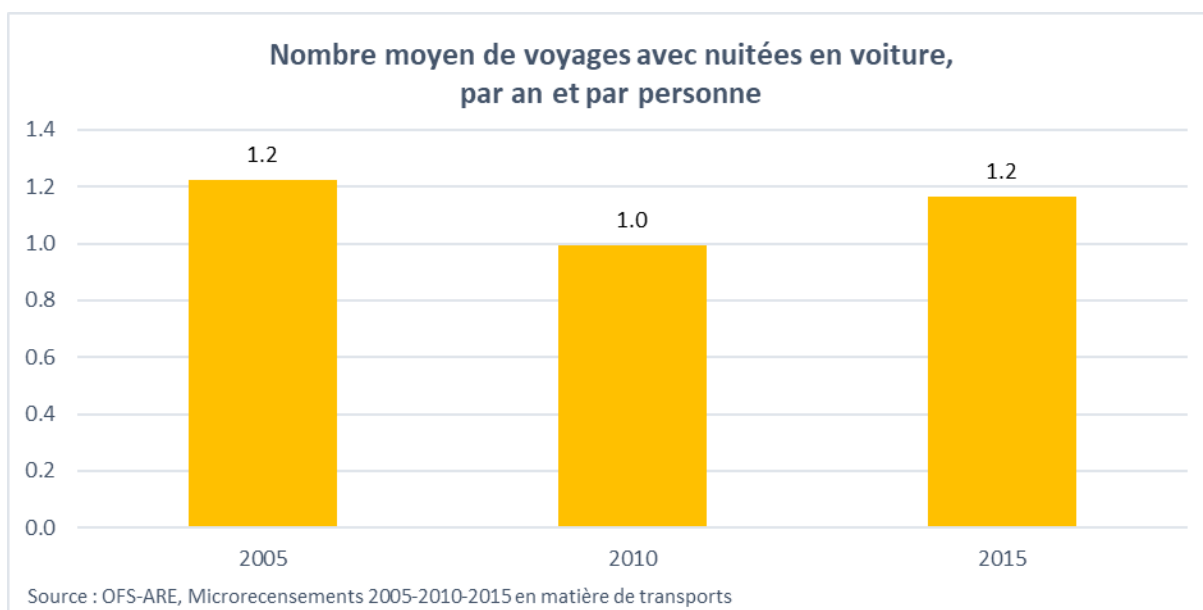


Figure 383 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées en voiture, par an et par personne – 2005-2010-2015

En considérant plus spécifiquement les voyages de loisirs effectués en voiture, on observe une augmentation importante du nombre moyen de voyages sans nuitée par an et par personne ces dernières années : de 5.5 en 2005 à 6.9 en 2015.

En revanche, la fréquence des voyages avec nuitées effectués avec ce même mode stagne sur la même période : un peu plus d'un voyage par an et par personne en moyenne.

9.4.2 Distances parcourues et durées

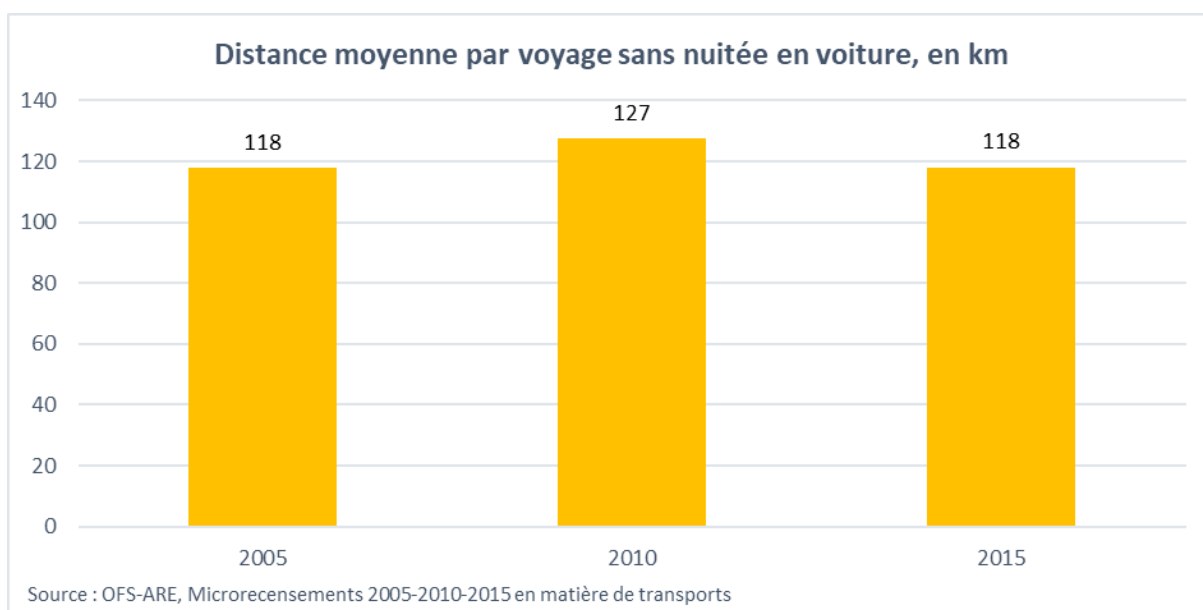


Figure 384 : Distance moyenne parcourue, en km, par voyage de loisirs sans nuitée en voiture – 2005-2010-2015

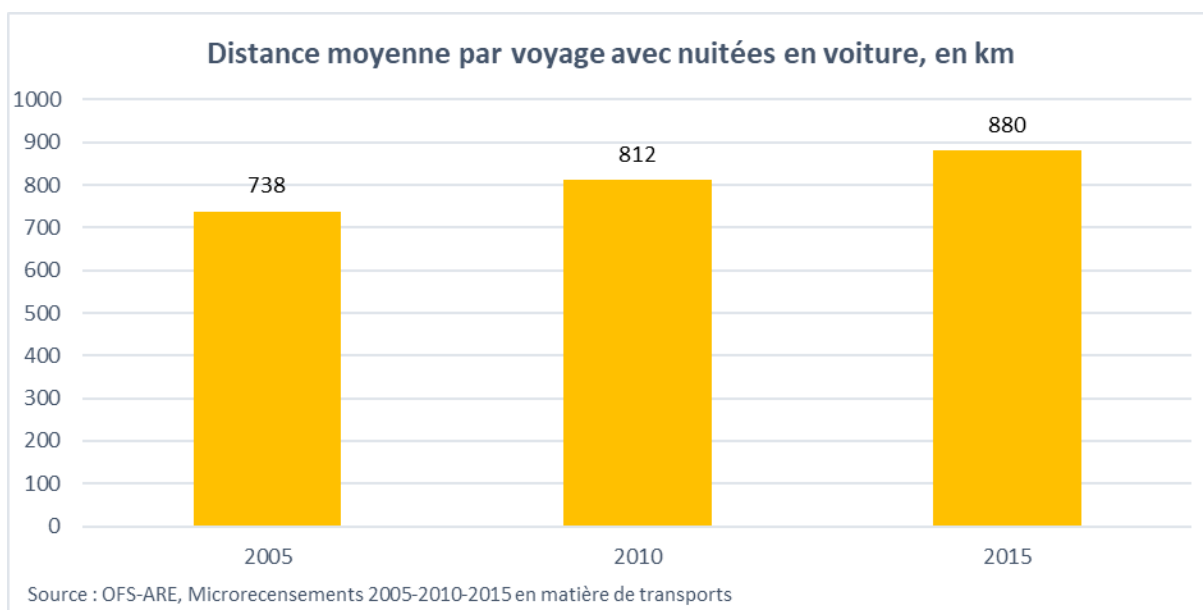


Figure 385 : Distance moyenne parcourue, en km, par voyage de loisirs avec nuitées en voiture – 2005-2010-2015

Si la fréquence des voyages de loisirs sans nuitée en voiture a tendance à augmenter au fil du temps, en revanche la distance moyenne parcourue par voyage stagne (autour des 120 km) ; ce n'est pas le cas des distances moyennes pour les voyages de loisirs avec nuitées en voiture, qui ont tendance à augmenter fortement en 10 ans (+ 140 km de plus entre 2005 et 2015).

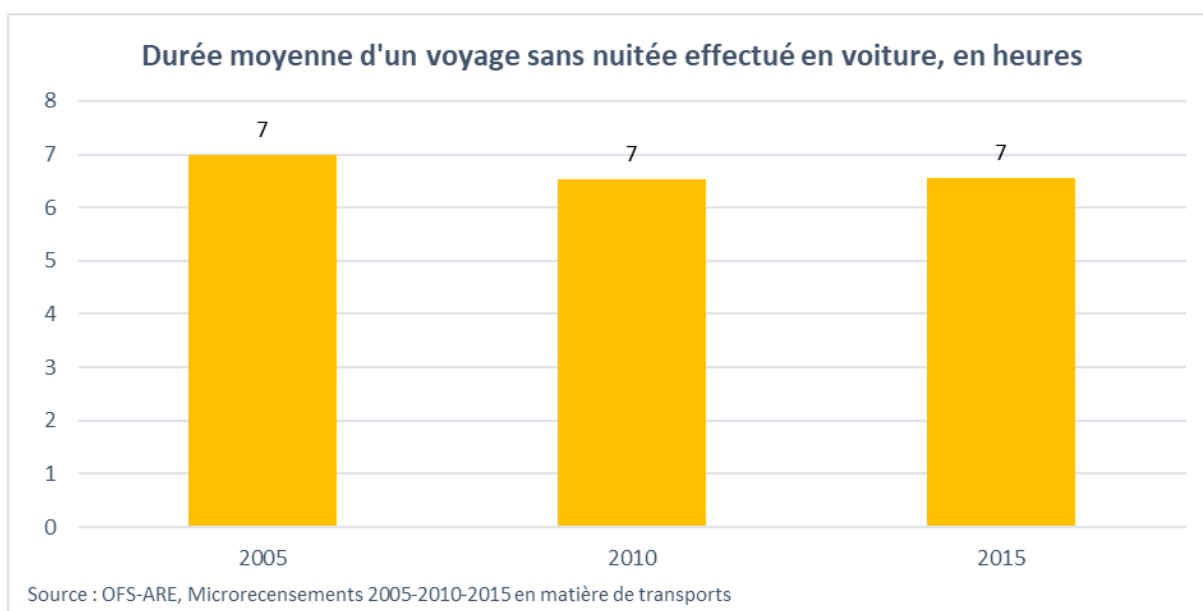


Figure 386 : Durée moyenne d'un voyage de loisirs sans nuitée effectué en voiture, en heures – 2005-2010-2015

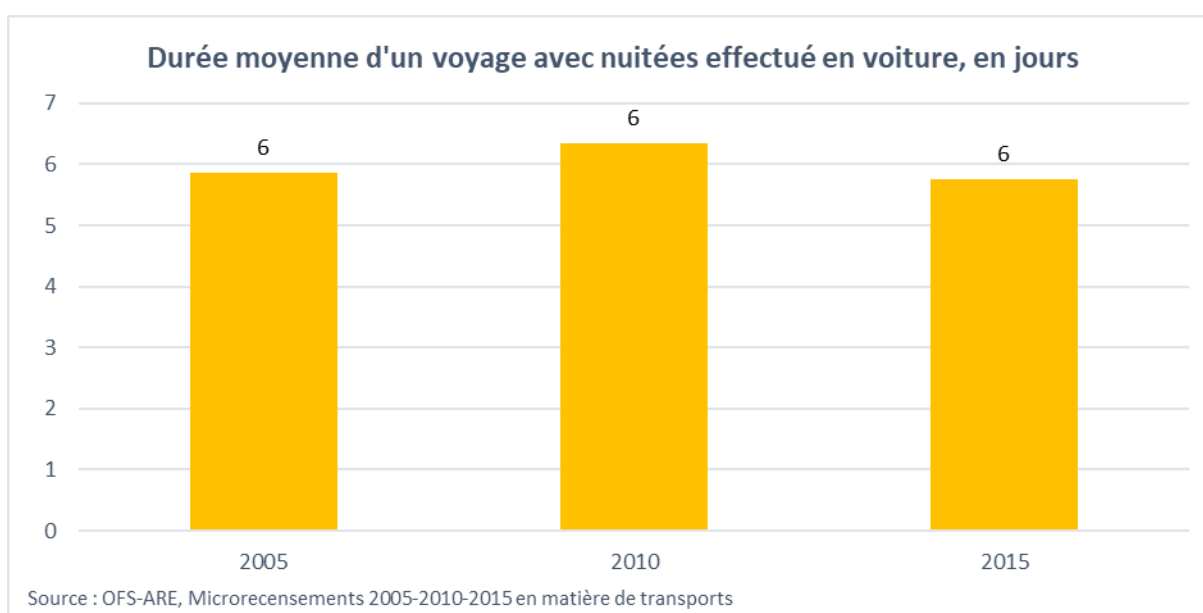


Figure 387 : Durée moyenne d'un voyage de loisirs avec nuitées effectué en voiture, en jours – 2005-2010-2015

Les durées des voyages de loisirs en voiture restent globalement stables en 10 ans, aussi bien en ce qui concerne les déplacements sans nuitée (environ 7h en moyenne) que ceux avec nuitées (environ 6 jours).

9.5 VOYAGES EN TRAIN

9.5.1 Fréquence des voyages

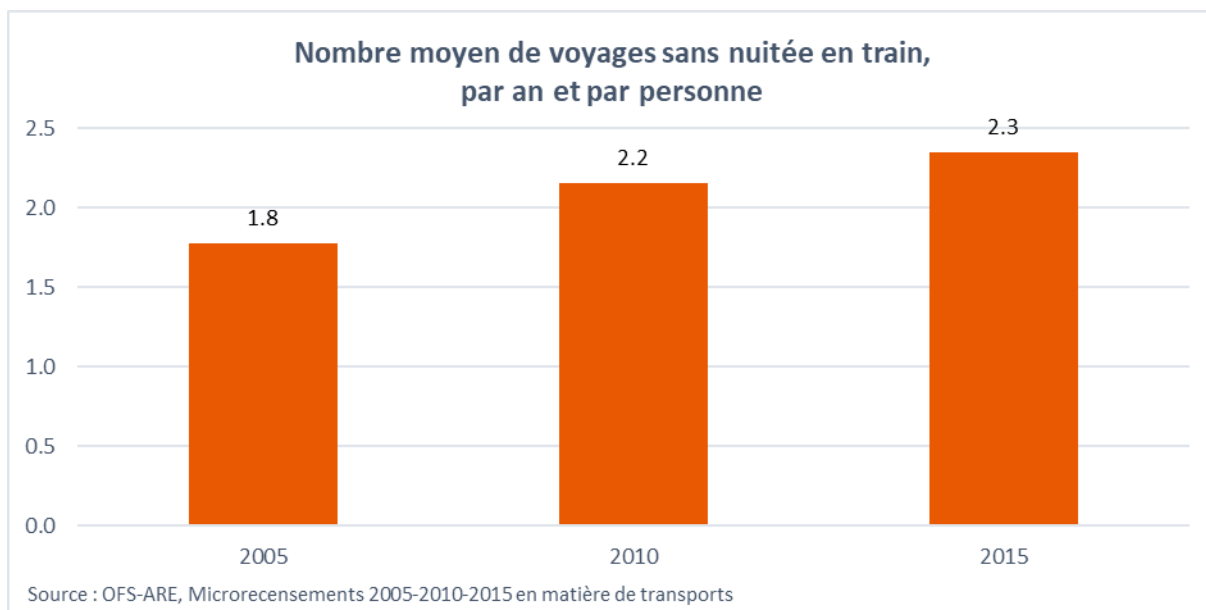


Figure 388 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée en train, par an et par personne – 2005-2010-2015

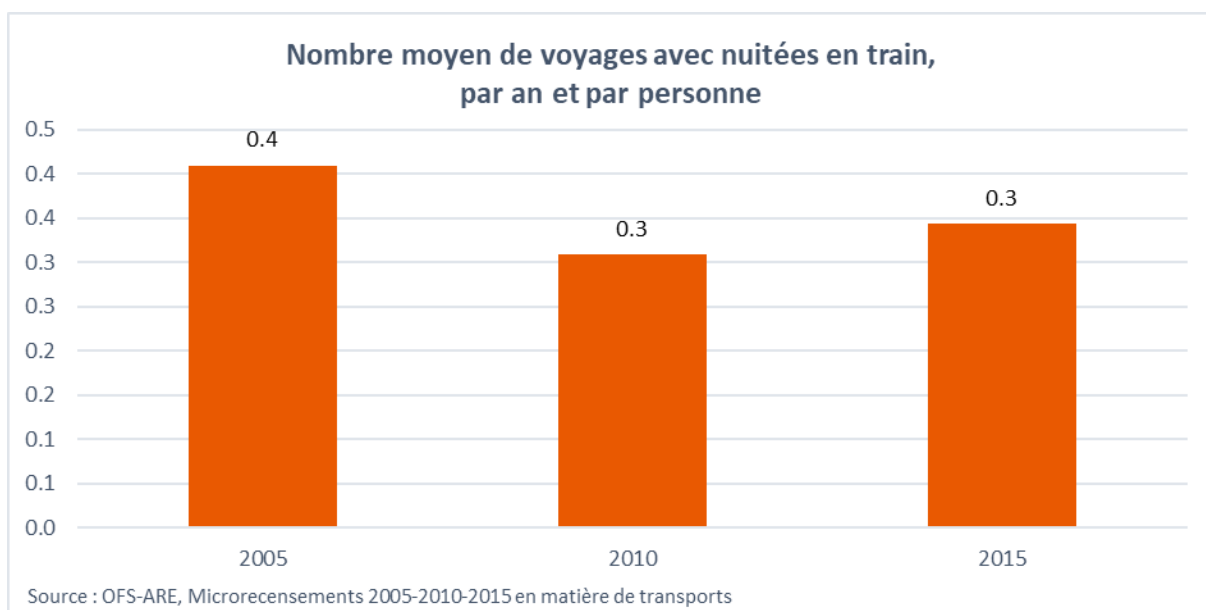


Figure 389 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées en train, par an et par personne – 2005-2010-2015

La fréquence des voyages de loisirs effectués en train a tendance à légèrement augmenter : de 1.8 voyage par an et par personne en 2005 à 2.3 en 2015. Cette observation est valable toutefois seulement pour les voyages d’une journée, le nombre annuel moyen de voyages de loisirs avec nuitées en train connaissant plutôt une stagnation (entre 0.3 et 0.4 voyages par an et par personne en moyenne). A noter que les voyages en train sont moins fréquents, dans l’ensemble, que ceux effectués en voiture.

9.5.2 Distances parcourues et durées

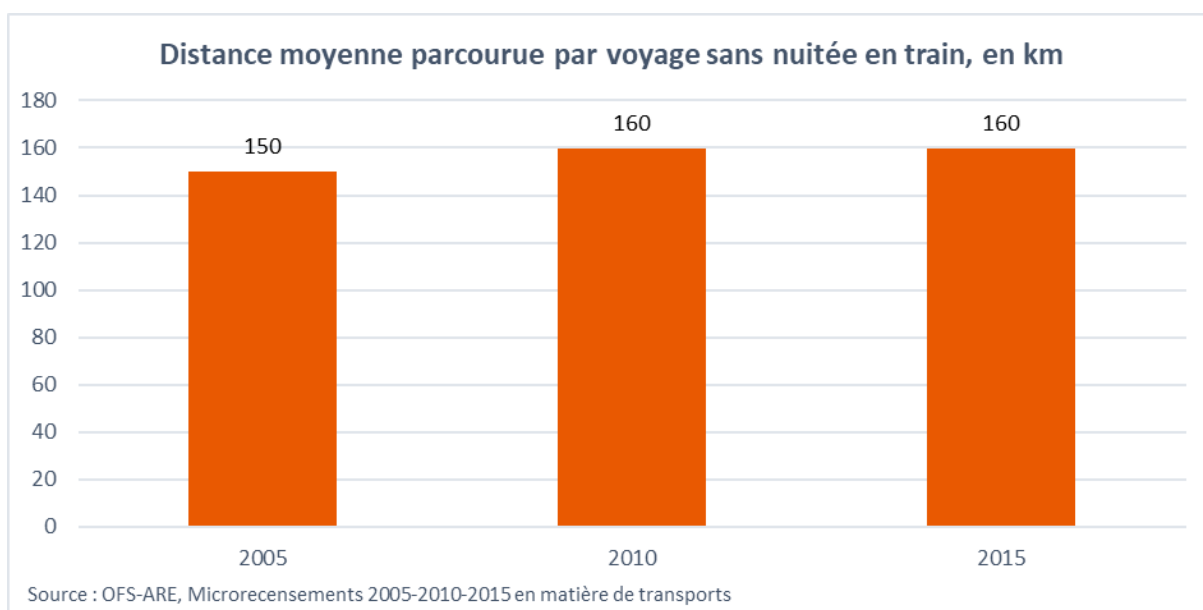


Figure 390 : Distance moyenne parcourue, en km, par voyage de loisirs sans nuitée en train – 2005-2010-2015

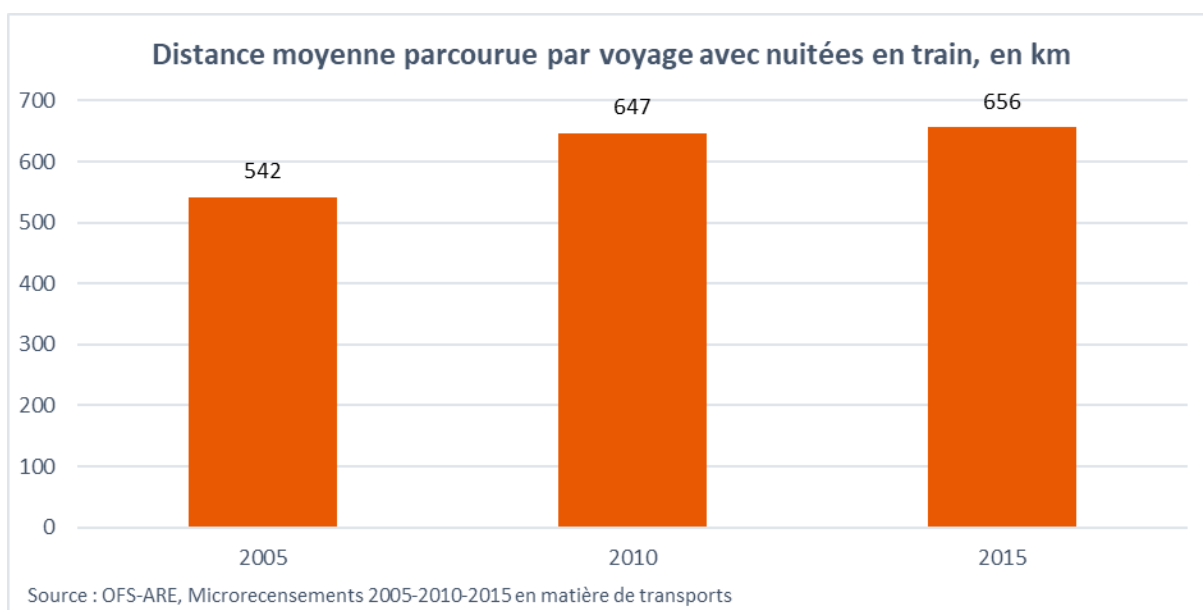


Figure 391 : Distance moyenne parcourue, en km, par voyage de loisirs avec nuitées en train – 2005-2010-2015

Les distances moyennes parcourues par voyage de loisirs sans nuitée en train ont tendance à rester plutôt stables entre 2005 et 2015 (environ 150-160 km). Ce type de voyages en train est en moyenne plus long que ceux effectués en voiture.

En revanche, les distances par voyage de loisirs avec nuitées ont augmenté, passant de 542 km en moyenne en 2005 à 656 km en 2015, soit environ 110 km de plus par voyage. Contrairement aux voyages sans nuitées, les déplacements en train pour voyages avec nuitées semblent en moyenne plus courts que ceux réalisés en voiture.

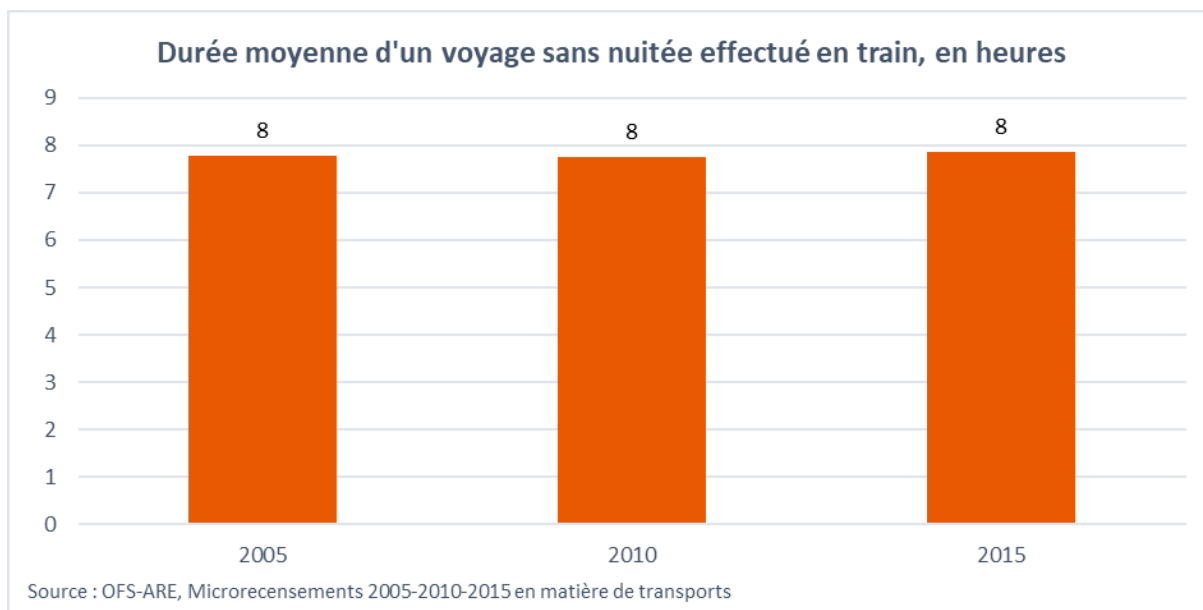


Figure 392 : Durée moyenne d'un voyage de loisirs sans nuitée effectué en train, en heures – 2005-2010-2015

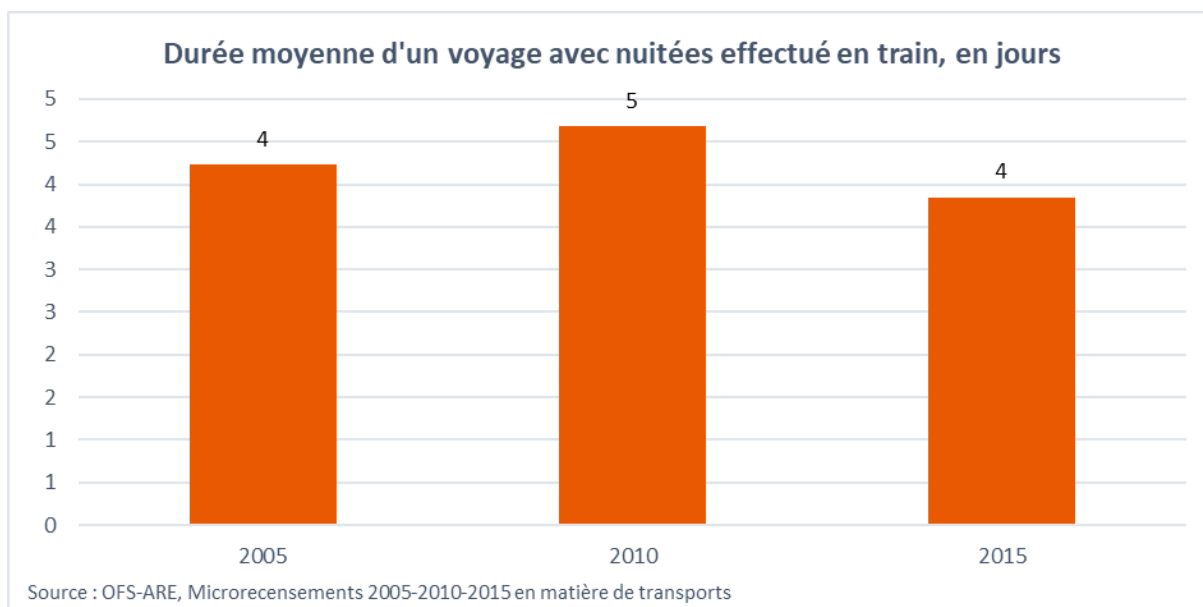


Figure 393 : Durée moyenne d'un voyage de loisirs avec nuitées effectué en train, en jours – 2005-2010-2015

Les durées des voyages de loisirs en train restent globalement stables en 10 ans, aussi bien pour les déplacements sans nuitée (environ 8h en moyenne) que ceux avec nuitées (environ 4-5 jours). A noter que ces derniers sont sensiblement plus brefs que ceux effectués en voiture, et à fortiori ceux effectués en avion (cf. chapitre suivant).

9.6 VOYAGES EN AVION

9.6.1 Fréquence des voyages

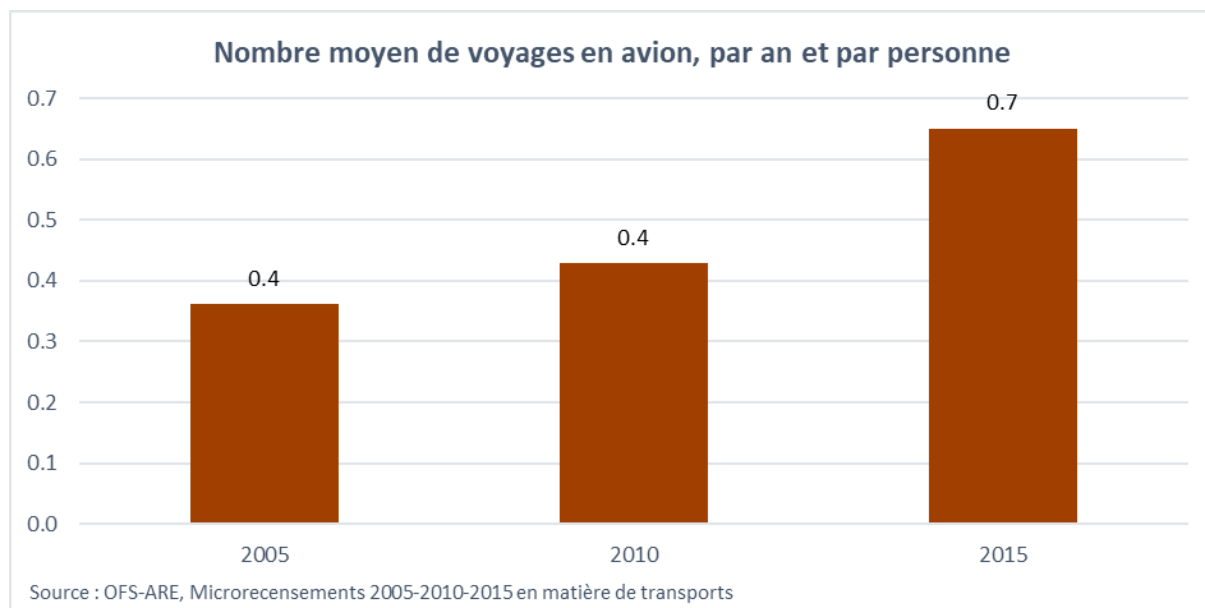


Figure 394 : Nombre moyen de voyages de loisirs en avion, par an et par personne – 2005-2010-2015

Entre 2005 et 2015, on observe une augmentation significative du nombre moyen de voyages en avion par an et par personne : de 0.4 à 0.7 en 2015.

Cette forte croissance s'explique en particulier par l'accroissement de l'offre et la réduction des prix des voyages en avion, notamment par l'essor des compagnies à bas coût.

9.6.2 Distances parcourues et durées

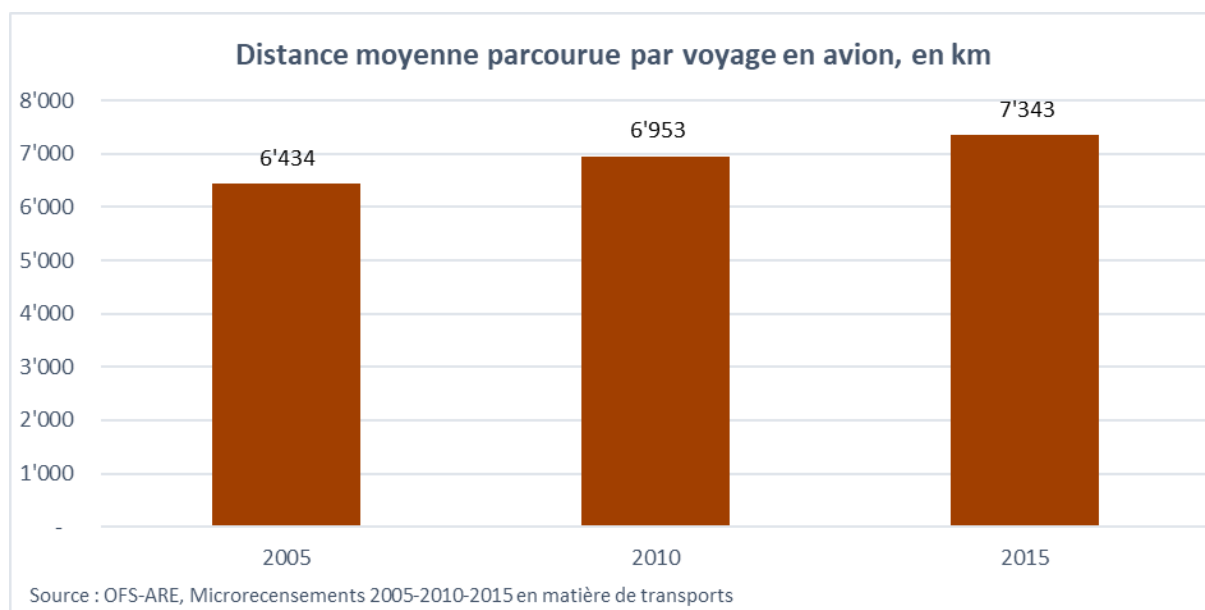


Figure 395 : Distance moyenne parcourue, en km, par voyage de loisirs en avion – 2005-2010-2015

L'augmentation du nombre de voyages en avion s'accompagne par ailleurs par une augmentation significative des distances parcourues en moyenne par voyage en dix ans : d'environ 6'434 km en 2005 à 7'342 en 2015 (+ 908 km). Les voyages en avion ont donc tendance à devenir de plus en plus fréquents et à couvrir des distances de plus en plus importantes.

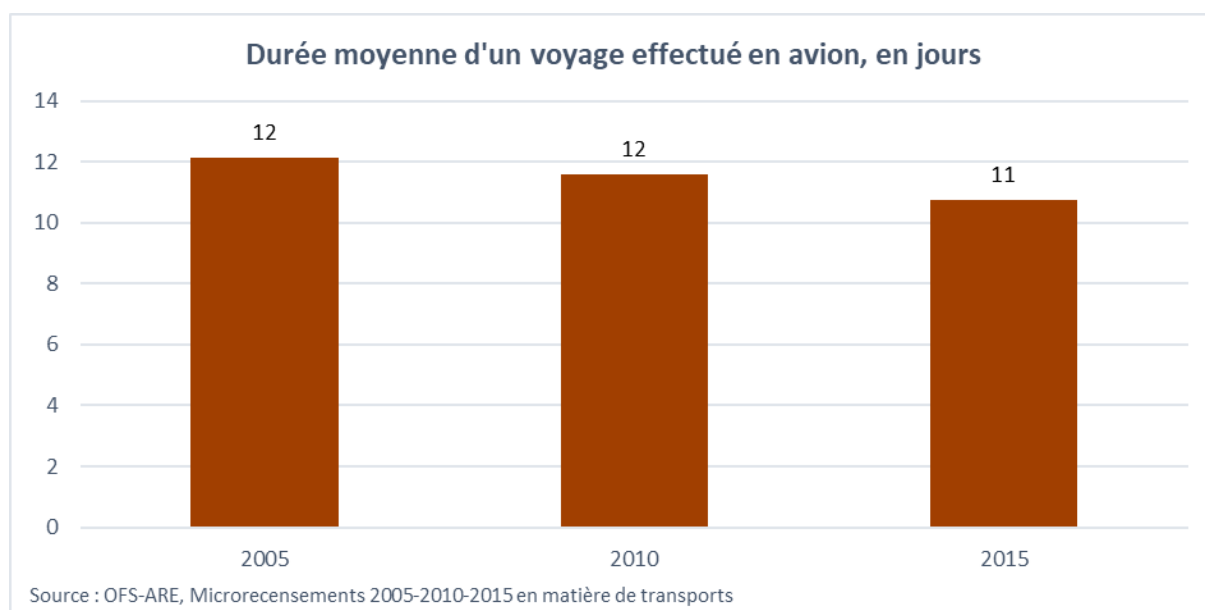


Figure 396 : Durée moyenne d'un voyage de loisirs effectué en avion, en jours – 2005-2010-2015

En revanche, on observe une légère réduction de la durée des voyages réalisés en avion : d'un peu plus de 12 jours en 2005 à environ 11 en 2015.

9.6.3 Origines et destinations

2015		Espace d'arrivée					
		D	F	I	A	Autres pays Europe	Hors Europe
Espace de départ	Zurich - Nord-Est	7.4%	1.6%	5.0%	3.4%	49.6%	33.1%
	Bâle - Aareland - Lucerne	6.5%	3.1%	6.6%	1.6%	54.3%	27.8%
	Léman - Jura	2.9%	6.7%	8.3%	1.1%	54.6%	26.2%
	Berne	7.8%	3.4%	4.0%	4.0%	48.7%	31.8%
	Alpes occidentales	4.8%	3.8%	3.5%	1.8%	66.1%	20.0%
	Alpes orientales - Gothard - Ticino	5.7%	3.9%	14.9%	0.4%	45.5%	28.8%
	TOUS	5.9%	3.5%	6.5%	2.4%	52.0%	29.6%

Tableau 144 : Répartition des voyages en avion selon l'espace de départ en Suisse et selon le pays d'arrivée - 2015

Les principales destinations des voyages en avion se situent dans les pays d'Europe non limitrophes de la Suisse. Ils constituent entre la moitié et les deux-tiers des destinations, en fonction de l'espace de départ.

Les pays hors Europe constituent également une part significative des destinations (entre un cinquième et un tiers du total, en fonction de l'espace de départ).

Les pays limitrophes ne représentent en revanche que de faibles parts des destinations des voyages en avion, ces destinations étant vraisemblablement atteintes plutôt par d'autres modes de transport (train, TIM).

Cette répartition évolue globalement peu entre 2005 et 2015, malgré une légère augmentation des destinations hors Europe.

9.6.4 Motifs du voyage

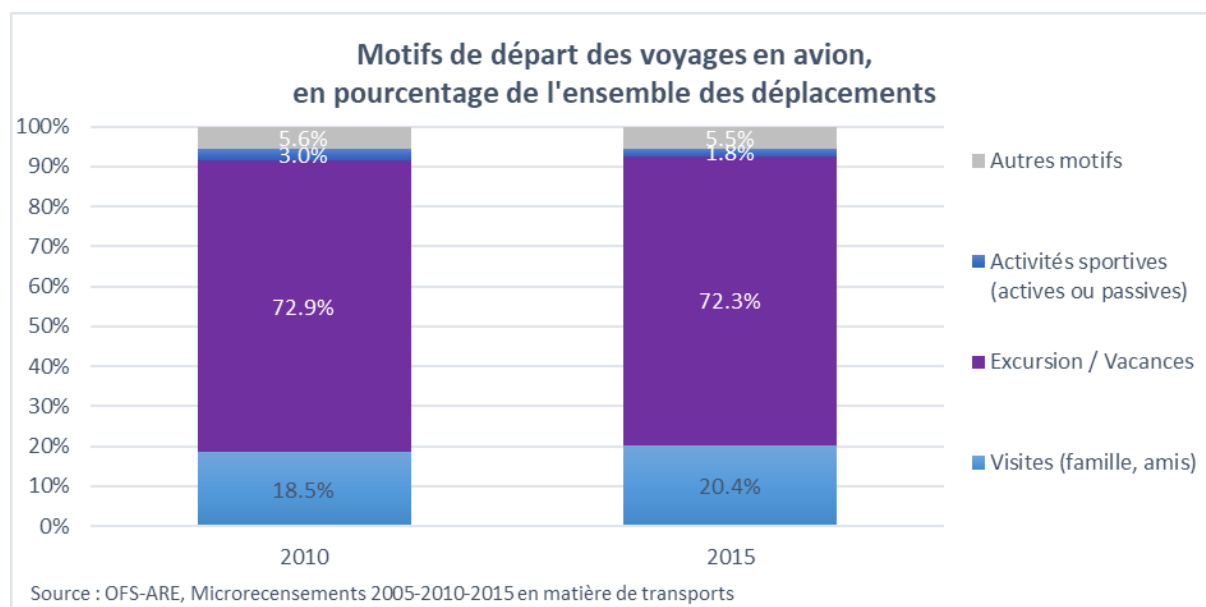


Figure 397 : Motifs de départ des voyages de loisirs en avion - 2010-2015

Comme pour l'ensemble des voyages avec nuitées, les vacances constituent, de loin, le principal motif de réalisation d'un voyage en avion (près de 73% du total). Le second motif, loin derrière, sont les visites à la famille ou à des amis (environ 20%).

La part relative des motifs reste globalement stable entre 2010 et 2015.

9.6.5 Aéroports de départ

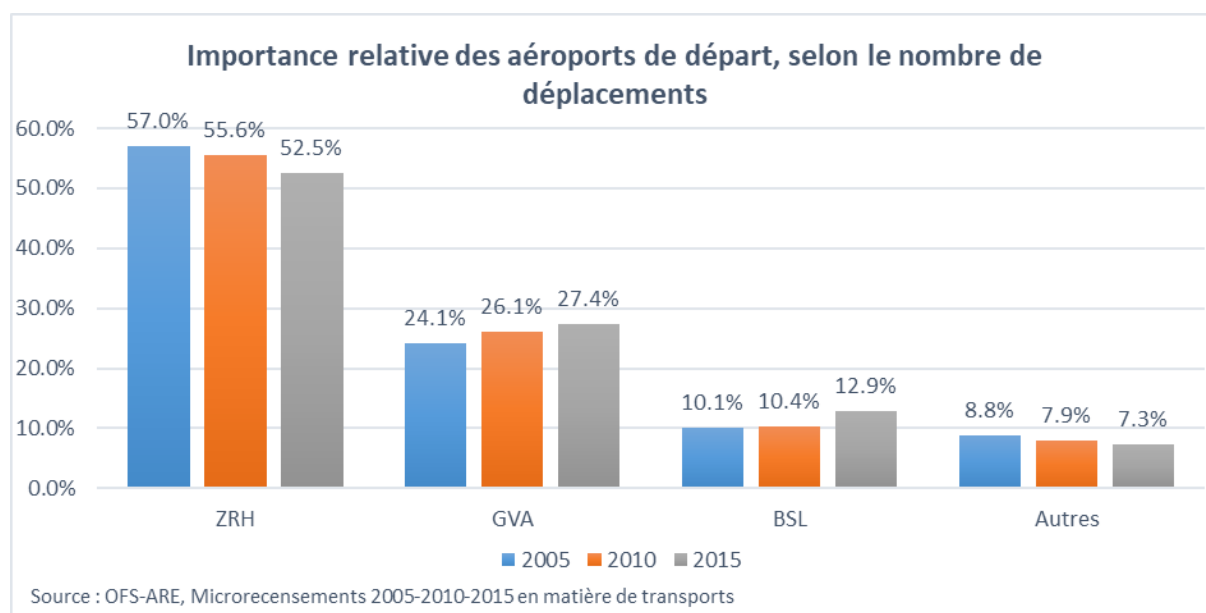


Figure 398 : Importance relative des aéroports de départ – 2005-2010-2015

Selon les données des voyages du MRMT, l'aéroport de Zurich reste très largement le principal aéroport de départ pour les voyages en avion en Suisse (plus de la moitié des voyages). Suivent, de loin, l'aéroport de Genève (environ un voyage sur 4) et Bâle (un peu plus d'un voyage sur 10). L'ensemble des autres aéroports suisses et à l'étranger représentent moins de 10% du total des départs en avion.

A noter que l'importance relative de l'aéroport Zurich a tendance à se réduire au profit de Genève et Bâle au fil du temps.

Ces valeurs correspondent aux parts relatives en termes d'effectifs de passagers annuels de ces trois aéroports (environ 26.3 millions de passagers pour ZRH, 15.8 millions pour GVA et 7.1 millions pour BSL en 2015). Il en va de même pour les tendances sur 10 ans : en effet, la croissance annuelle des passagers transitant par les aéroports de Genève et de Bâle (concernant ce dernier surtout pour la période entre 2010 et 2015) est globalement plus importante que celle de l'aéroport de Zurich.

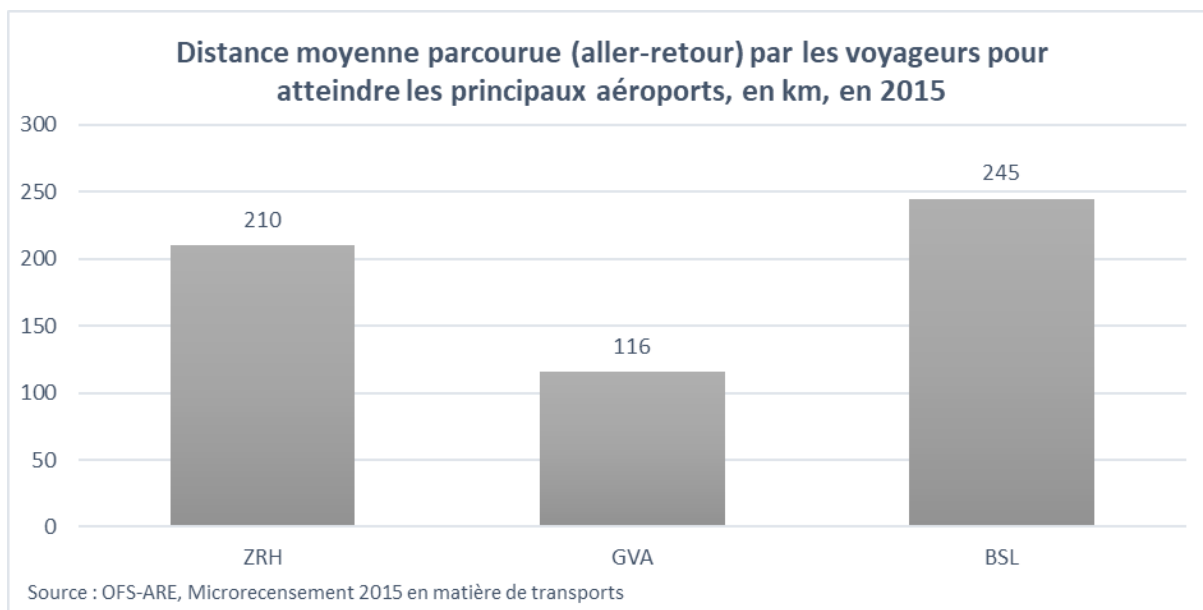


Figure 399 : Distance moyenne, en km, parcourue pour atteindre les principaux aéroports en 2015

L'évaluation de la distance moyenne parcourue pour atteindre l'aéroport de départ (en considérant le trajet aller-retour) montre que celle-ci est plus importante pour rejoindre Bâle (environ 245 km). Les distances sont plus courtes pour rejoindre Zurich (environ 210 km), et encore moins pour Genève (environ 116 km).

9.6.6 Modes de transport pour rejoindre l'aéroport de départ

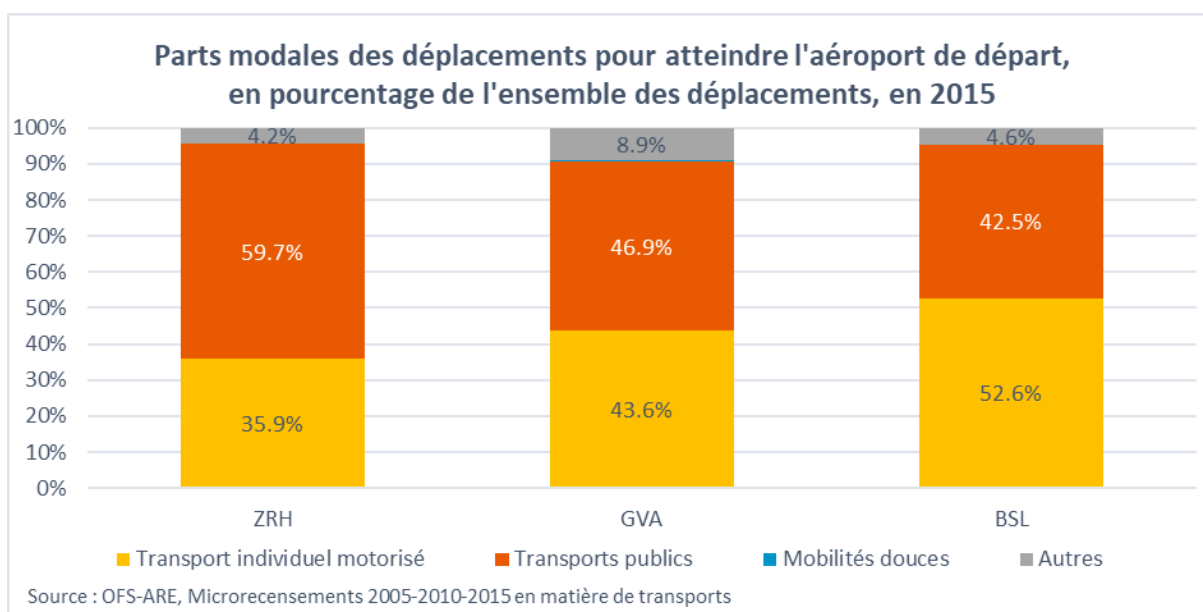


Figure 400 : Parts modales pour atteindre l'aéroport de départ, en % des déplacements – état 2015

L'analyse des modes de transports montre l'importance relative des transports publics pour rejoindre les aéroports de départ en 2015, en particulier pour atteindre Zurich. Les TP tiennent également une place significative pour Genève, même si les transports individuels motorisés gardent une part importante (environ 44% du total des déplacements, les transports « autres »,

essentiellement le taxi, représentant également une part non négligeable). Les TIM sont d'ailleurs majoritaires pour les déplacements pour atteindre l'aéroport de Bâle (environ 53%), même si les TP représentent près de 43% du total.

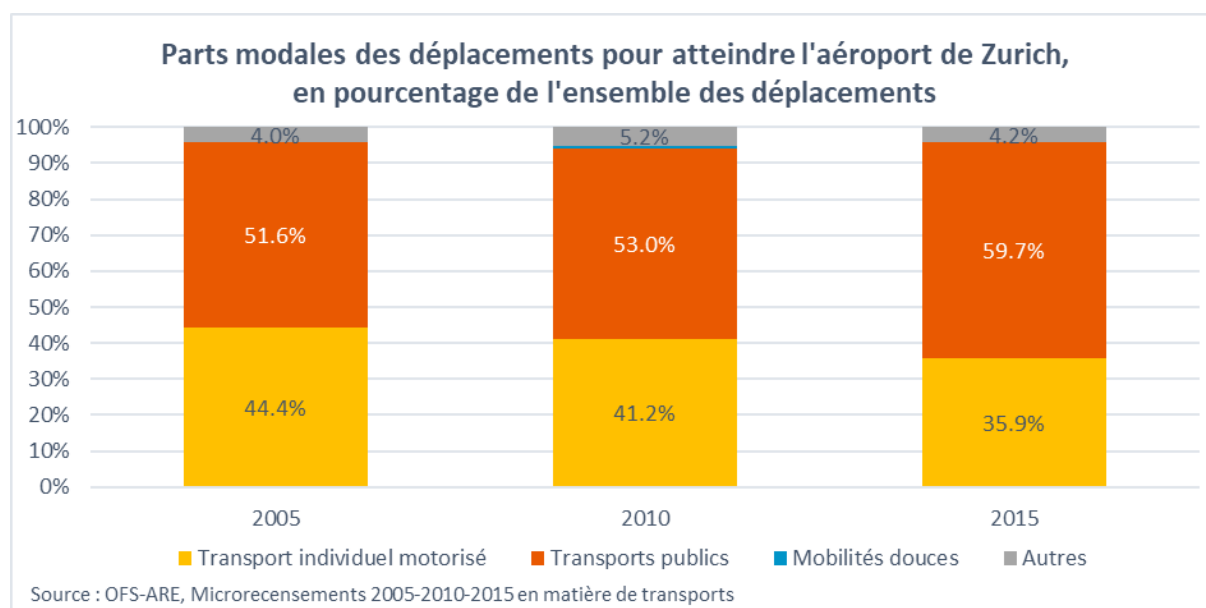


Figure 401 : Parts modales pour atteindre l'aéroport de Zurich, en % des déplacements – 2005-2010-2015

L'analyse de l'évolution des parts modales de déplacements pour atteindre l'aéroport de Zurich montre une réduction importante de la part des TIM en 10 ans, au profit des TP.

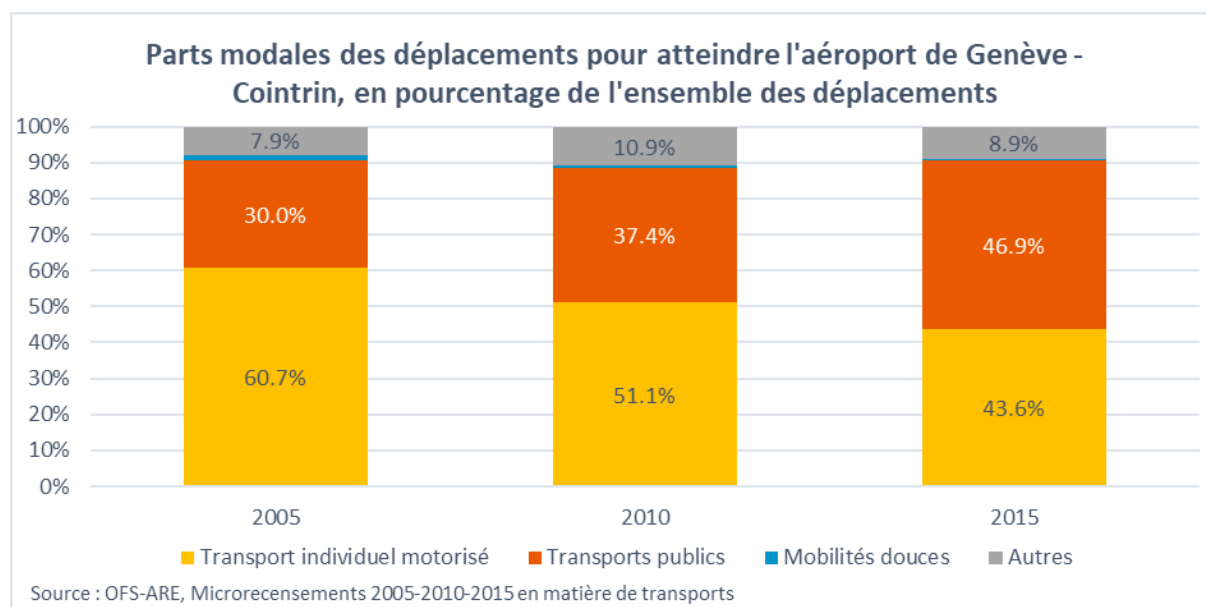


Figure 402 : Parts modales pour atteindre l'aéroport de Genève-Cointrin, en % des déplacements – 2005-2010-2015

Une évolution similaire est observée également pour l'aéroport de Genève, où la réduction de la part modale des TIM est encore plus importante sur la même période : de près de 61% des déplacements en 2005 à 44% en 2015 (-17 points de pourcentage en 10 ans), au profit des TP.

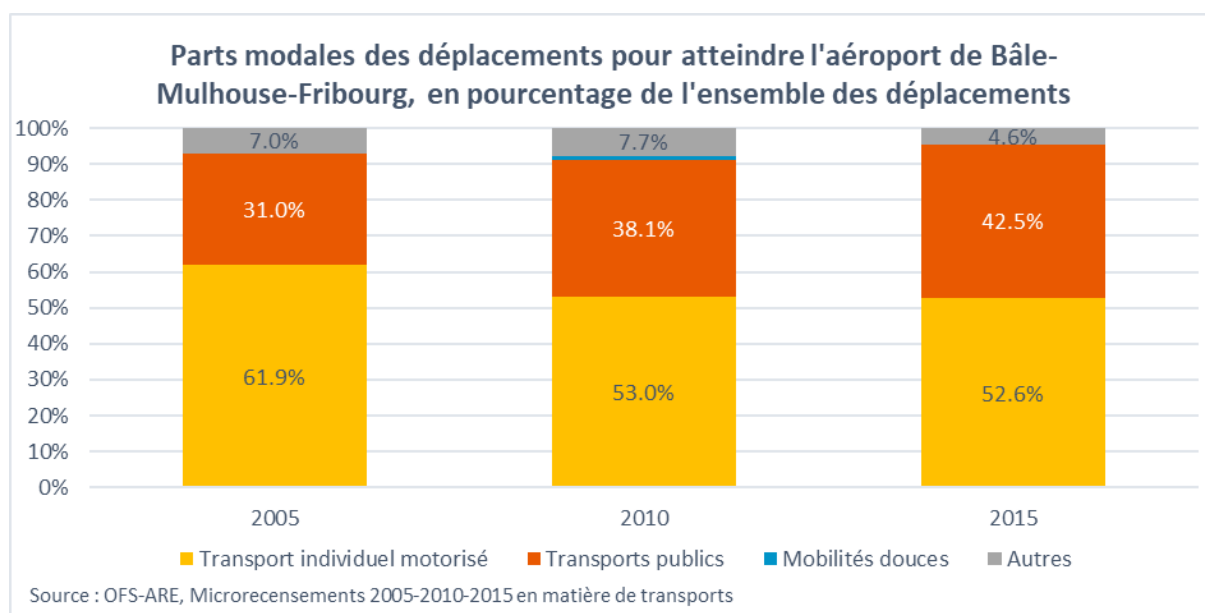


Figure 403 : Parts modales pour atteindre l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Fribourg, en % des déplacements – 2005-2010-2015

Une réduction de la part des TIM pour rejoindre l'aéroport de Bâle a également lieu, au profit des TP, en particulier entre 2005 et 2010, alors que la part des TIM semble s'être stabilisée entre 2010 et 2015.

Globalement, la part des TIM pour rejoindre les principaux aéroports suisses tend donc à se réduire de manière significative (augmentation des coûts et restrictions au stationnement de longue durée près des aéroports), au profit des TP (dont la desserte s'améliore).

9.7 SYNTHÈSE

- **Les loisirs constituent, de très loin, le motif principal de réalisation d'un voyage, qu'il soit sans nuitée ou avec nuitées :** moins de 10% des voyages sont de nature professionnelle (travail ou formation) en 2015. Cette proportion reste globalement stable entre 2005 et 2015. La répartition des voyages selon les motifs sans nuitée est par conséquent très différente de celle de la mobilité quotidienne, où les loisirs constituent en moyenne moins de 40% des déplacements. Parmi les types de loisirs qui motivent les voyages, les plus importants sont les vacances et excursions et les visites à des proches ainsi que, spécifiquement pour les excursions sans nuitée, les activités sportives.
- **Le nombre de voyages de loisirs sans nuitée par personne et par an augmente de manière assez marquée en dix ans :** d'environ 9 voyages par an et par personne en moyenne en 2005 à 11 en 2015. **En outre, la part des personnes qui effectuent au moins un voyage sans nuitée au cours des quinze derniers jours a également tendance à croître sur la même période :** elle passe de 23.9% à 27.4%.
- **La distance moyenne parcourue par voyage de loisirs sans nuitée augmente entre 2005 et 2010 (+ 12 km en moyenne), mais se réduit à nouveau entre 2010 et 2015 (- 6 km) :** cette fluctuation des distances est peut-être un effet conjoncturel, à mettre en relation avec la **réduction de la fréquence des voyages avec nuitées**. Ces distances moyennes relativement faibles (autour des 120-130 km par voyage, selon les années) expliquent que la majorité des

flux restent au sein même des espaces de départ. Les flux sortants sont toutefois beaucoup plus nombreux, en part relative, à sortir des espaces de départ par rapport aux déplacements quotidiens de loisirs. Il est intéressant de noter que les distances moyennes des voyages sans nuitée sont globalement plus importantes lorsqu'il s'agit de voyages professionnels (plus de 230 km en 2015), alors que les voyages ayant pour motif la formation ou les loisirs s'effectuent sur des distances globalement moins longues.

- **Les transports individuels motorisés restent largement les modes de transport les plus utilisés pour les voyages de loisirs sans nuitées (aussi bien en termes de part de déplacements que de distances parcourues.** La part des transports publics augmente toutefois, mais lentement (de 24.2% du total des déplacements en 2005 à 26.1% en 2015, en particulier grâce aux trajets en train). Des différences en termes de parts modales existent par ailleurs en fonction des types de loisirs : les visites (famille, amis) et le shopping sont les motifs de voyage sans nuitée qui mobilisent le plus les TIM (plus de 70% des déplacements dans les deux cas). En revanche, la part des TP est plus importante pour les excursions et les manifestations culturelles (plus d'un tiers des déplacements).
- **En fonction de leur lieu de résidence, les individus ont tendance à effectuer plus ou moins de voyages sans nuitée pour les loisirs : en 2015, les habitants des espaces intermédiaires et ruraux font plus de voyages (environ 12 voyages sans nuitées par an et par personne) que par ceux des espaces à caractère urbain (environ 10 voyages par an).** Ces derniers ont tendance toutefois à faire des voyages plus longs : autour des 130 km en moyenne par voyage, contre 116-115 km pour les résidents des espaces intermédiaires et ruraux. Par ailleurs, on observe une légère augmentation de la distance parcourue par voyage pour les résidents des espaces urbains, alors que cette valeur reste stable pour les résidents des espaces intermédiaires. **L'âge de la personne a une certaine influence sur les voyages sans nuitée : le nombre de voyages a en effet tendance à se réduire avec l'âge, en particulier pour les personnes de 45 ans et plus. Les 80 ans et plus sont les individus qui, dans l'absolu, effectuent le moins de voyages sans nuitée.** Sur 10 ans, la croissance du nombre de voyages sans nuitées est par ailleurs significative chez les 25-44 ans (environ 10 par an et par personne en 2005 à 15 en 2015) et chez les 18-24 ans (de 8 à 12 sur la même période). **Les différences entre individus sont également très importantes en fonction de leur revenu : les personnes appartenant à des ménages ayant moins de 4'000 CHF de revenu mensuel ne font qu'entre 6.5 et 7.9 voyages sans nuitée par an, contre entre 10 et 14 pour les personnes appartenant à un ménage de revenu supérieur à 8'000 CHF.** Le revenu intervient également fortement sur la variation en 10 ans du nombre de voyages sans nuitée par personne et par an : si le nombre de voyages a tendance à rester plutôt stable entre 2005 et 2015 (avec quelques variations) pour les ménages de moins de 4'000 CHF et à augmenter légèrement pour les 4'001 à 8'000 CHF, il augmente en revanche fortement, sur la même période, pour les ménages dont le revenu mensuel dépasse les 8'000 CHF.
- **Entre 2015, les individus résidant en Suisse effectuent en moyenne 2.6 voyages de loisirs avec nuitées par an. Cette valeur évolue en dents de scie sur 10 ans, ce qui s'explique probablement par des effets conjoncturels : entre 2005 et 2010, la réduction de la fréquence des voyages avec nuitées a été en effet peut-être en partie compensée par une légère augmentation de la fréquence des voyages sans nuitée.**
- **Sur une période de 10 ans, on assiste cependant à une croissance significative de la distance moyenne parcourue dans le cadre de chaque voyage de loisirs avec nuitée : environ 900 km de plus en moyenne. Cette augmentation est en particulier importante entre 2005 et 2010**

(+ 441 km en moyenne) et se poursuit, voire se renforce, entre 2010 et 2015 (+ 473 km environ), pour atteindre les 2'700 km par voyage en moyenne. Les principales destinations de ces voyages se situent dans les pays européens. Les destinations extra-européennes sont moins fréquentes (moins de 10% du total des flux, cette part étant encore plus faible pour les voyages au départ des espaces alpins). Les distances moyennes des voyages avec nuitées sont ainsi globalement plus importantes lorsqu'il s'agit de voyages professionnels et de loisirs (autour des 2'800 km par voyage en 2015), alors que les voyages pour la formation sont globalement plus courts (1'700 km par voyage). En considérant les différents types de loisirs, les distances parcourues dans le cadre de voyages avec nuitées pour excursions et vacances sont de loin les plus longues (plus de 3'300 km en 2015). L'augmentation de la distance moyenne par voyage avec nuitées entre 2005 et 2015 est par ailleurs surtout marquée pour ce type de loisirs (+ 900 km environ en moyenne en 10 ans), mais également pour les visites à famille et amis (+ 1'200 km environ sur la même période).

- **Pour effectuer ces voyages, les transports individuels motorisés restent les modes principalement utilisés, mais la part des TIM a tendance avec le temps à se réduire (de 57.1% en 2005 à 51.5% en 2015), tout comme celle des transports publics (de 20.2% en 2005 à 15.8% des déplacements en 2015). En revanche, l'accroissement de celle de l'avion est très significative : de 16.7% du total en 2005 à 28.4% en 2015 (+ 11.5 points de pourcentage en 10 ans). Cette tendance est encore plus évidente en considérant les parts modales selon les distances parcourues : si l'avion représentait environ 2/3 des distances parcourues pour les voyages avec nuitées en 2005, ce même mode représente plus de ¾ de ces distances dix ans plus tard.**

- **Les résidents des espaces urbains sont ceux qui effectuent le plus fréquemment, par an et par personne, des voyages avec nuitées pour les loisirs (2.7 en moyenne en 2015), alors que les résidents des espaces ruraux en font le moins (2.2 en moyenne).** Ces derniers restent ceux dont les voyages sont les plus courts en termes de distances (environ 400 km de moins, en moyenne, que les résidents des espaces urbains), alors que les habitants des espaces urbains demeurent, depuis 2005, ceux qui effectuent en moyenne les voyages les plus longs. Entre 2005 et 2015, on observe cependant une augmentation significative des distances moyennes par voyage de loisirs avec nuitées dans tous les espaces de référence (près de 1'000 km de plus environ en 10 ans).

L'augmentation du nombre de voyages par personne observée entre 2005 et 2015 concerne également tous les genres et toutes les classes d'âge (hormis les plus jeunes, 6 à 17 ans), mais les différences entre les âges sont importantes : le nombre de voyages avec nuitées croît en particulier de manière importante chez les 25-44 ans (de 2.8 en 2005 à 3.6 en 2015 par an et par personne). Les classes d'âge plus avancées (65-79 ans et 80 ans et plus) restent celles qui effectuent en moyenne le moins de voyages. L'augmentation des distances moyennes parcourues par voyage avec nuitées entre 2005 et 2015 concerne l'ensemble des classes d'âge, mais tout particulièrement les 19-24 ans (+ 1'000 km en moyenne en 10 ans). Pareillement aux voyages sans nuitée, le revenu a une influence très marquée sur le nombre de voyages de loisirs avec nuitées : ainsi, la classe de revenu la plus élevée (plus de 12'000 CHF par an) est celle qui parcourt la distance moyenne la plus importante par voyage en 2015, et celle dont l'augmentation de distance a été la plus importante entre 2005 et 2015 (environ + 800 km par voyage en moyenne sur 10 ans).

- **La fréquence des voyages de loisirs sans nuitée effectués en voiture augmenter ces dernières années : de 5.5 voyages par an et par personne en 2005 à 6.9 en 2015, ce qui n'est pas le cas**

des voyages avec nuitées, dont la fréquence annuelle stagne. **En revanche, si la distance moyenne parcourue en voiture par voyage de loisirs sans nuitée stagne (autour des 120 km), ce n'est pas le cas pour les voyages de loisirs avec nuitées, qui ont tendance à augmenter fortement en 10 ans (+ 140 km de plus entre 2005 et 2015).**

- **En ce qui concerne les voyages en train, la fréquence es voyages de loisirs sans nuitée effectués avec ce mode a tendance à légèrement augmenter : de 1.8 voyage par an et par personne en 2005 à 2.3 en 2015.** Ce n'est pas le cas cependant pour les voyages avec nuitées, le nombre annuel moyen de voyages de loisirs avec nuitées en train connaissant plutôt une stagnation (entre 0.3 et 0.4 voyages par an et par personne en moyenne). **Les distances moyennes parcourues par voyage de loisirs sans nuitée en train ont tendance à rester plutôt stables entre 2005 et 2015 (environ 150-160 km), ce qui n'est pas le cas de distances par voyage de loisirs avec nuitées, qui passent de 542 km en moyenne en 2005 à 656 km en 2015, soit environ 110 km de plus par voyage.**
- **L'évolution des voyages de loisirs effectués en avion est intéressante : ils ont tendance non seulement à devenir de plus en plus fréquents (près de deux fois plus de départs par an et par personne en moyenne en 10 ans, pour atteindre 0.7 départs en 2015) mais aussi à couvrir des distances de plus en plus importantes (+ 908 km en une décennie, pour atteindre 7'342 en 2015).**
- **L'aéroport de Zurich reste très largement le principal aéroport de départ pour les voyages en avion depuis la Suisse (plus de la moitié des voyages).** Suivent, de loin, l'aéroport de Genève (environ un voyage sur 4) et Bâle (un peu plus d'un voyage sur 10). L'ensemble des autres aéroports suisses et à l'étranger représentent moins de 10% du total des départs. **L'importance relative de l'aéroport Zurich a tendance toutefois à se réduire au fil du temps au profit de Genève et Bâle.** La manière de rejoindre les aéroports a également tendance à se modifier : pour les principaux aéroports suisses la part des TIM se réduit ainsi de manière significative (augmentation des coûts et restrictions au stationnement de longue durée près des aéroports), au profit des TP (dont la desserte s'améliore).

10 MOBILITE ANNUELLE DE LOISIRS

10.1 INTRODUCTION

Ce chapitre a pour objectif de caractériser la **mobilité annuelle de loisirs**.

Cette mobilité annuelle se réfère à la définition qu'en donne l'OFS : *distance globale moyenne parcourue en une année par une personne résidant en Suisse sur le territoire national et à l'étranger. Elle se compose de la mobilité au quotidien, des voyages d'une journée et des voyages avec nuitées. La mobilité annuelle est calculée en complétant la mobilité du jour de référence par les trajets aller des voyages avec nuitées.*

La mobilité annuelle tient aussi bien compte de la fréquence des déplacements que des distances parcourues pour ces déplacements. Afin de caractériser la mobilité annuelle de loisirs ne sont retenus ici que les déplacements et voyages pour un motif de loisirs.

10.2 MOBILITÉ ANNUELLE DE LOISIRS : VUE D'ENSEMBLE

En ne considérant que les effectifs de déplacements, **la mobilité du quotidien représente près de 97% du total annuel des déplacements de loisirs, part qui reste globalement stable entre 2005 et 2015.**

10.2.1 Distances parcourues selon le type de mobilité

Toutefois, la perspective change en considérant les distances parcourues annuellement.

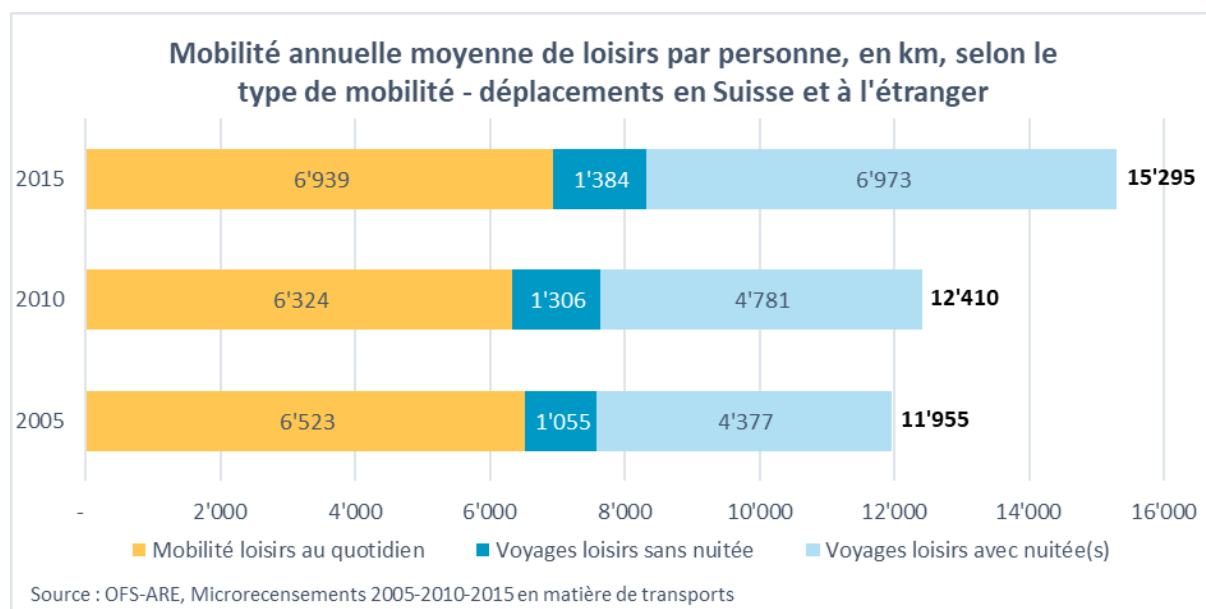


Figure 404 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité – 2005-2010-2015

Les kilomètres parcourus par an et par personne pour le motif loisirs, tous types de mobilités confondus, ont tendance à croître fortement entre 2005 et 2015 : de moins de 12'000 km en 2005 à près de 15'300 en 2015 (environ 3'300 km de plus par personne et par an en 10 ans).

Les tendances sont toutefois différentes en fonction du type de mobilité : si les distances annuelles parcourues pour la mobilité de loisirs au quotidien augmentent (malgré une légère réduction en 2010), tout comme, dans une moindre mesure, celle des voyages sans nuitées, **les distances consacrées aux voyages avec nuitées croissent de manière très importante, en particulier entre 2010 et 2015** (environ 2'600 km de plus par an et par personne pour ce type de mobilité, dont 2'200 de plus seulement entre 2010 et 2015).

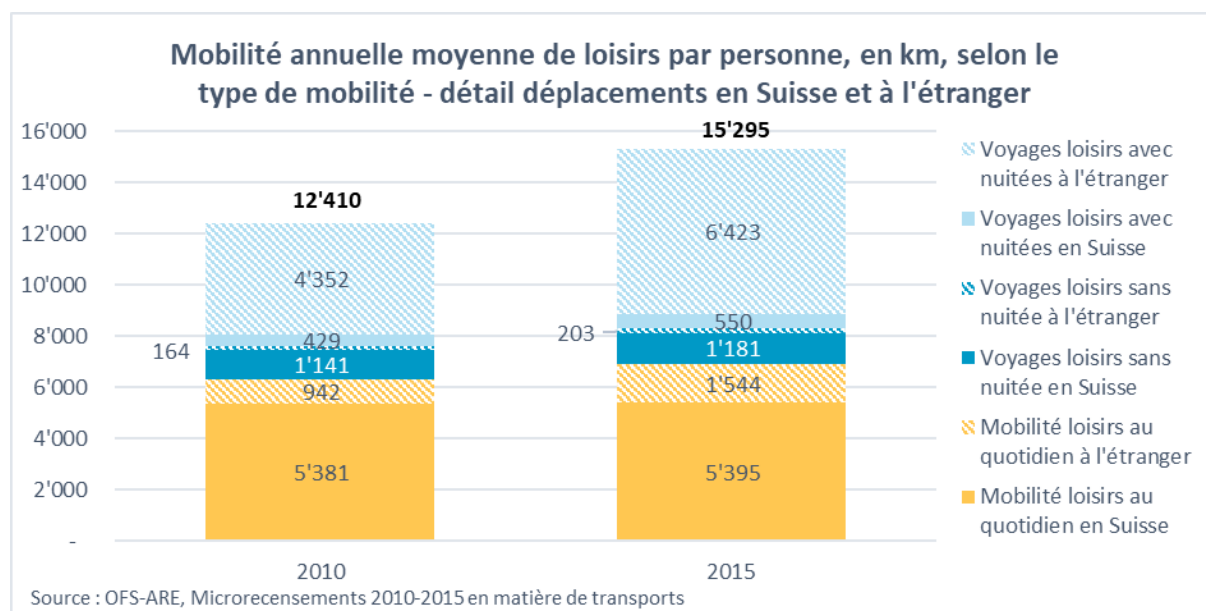


Figure 405 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité – détail des déplacements en Suisse et à l'étranger - 2010-2015

10.2.2 Répartition des distances parcourues selon le type de mobilité

En analysant plus en détail ces déplacements, il apparaît qu'entre 2010 et 2015 (le détail pour les voyages n'est pas disponible en 2005), les km parcourus ont tendance à croître aussi bien pour la mobilité du quotidien et les voyages. **Cette augmentation est essentiellement le fait des distances parcourues à l'étranger, pour tous les types de mobilité analysés** : environ + 602 km pour la mobilité du quotidien, + 121 pour les voyages sans nuitées et + 2'071 pour les voyages avec nuitées. Les distances parcourues en Suisse augmentent également, mais dans une mesure bien moindre.

Dès lors, l'impact de la mobilité de loisirs au quotidien en termes de km annuels parcourus a tendance à se réduire fortement (de 54.6% du total en 2005 à 45.4% en 2015, soit – 9.2 points de pourcentage en 10 ans), alors que celle des voyages avec nuitées augmente (de 36.6% en 2005 à 45.6% en 2015).

On assiste donc ces dernières années à une diminution marquée de la part des distances annuelles parcourues pour la mobilité quotidienne de loisirs, alors que l'importance de la mobilité de loisirs occasionnelle, en particulier dans le cadre de voyages à longue distance, croît fortement.

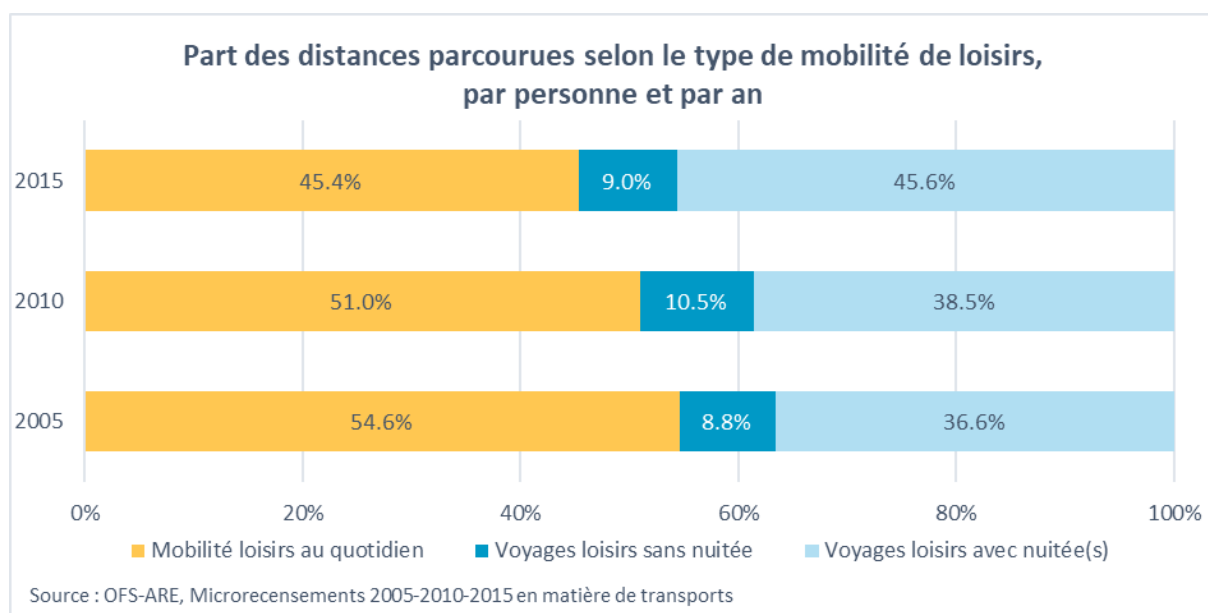


Figure 406 : Part des distances parcourues pour le motif loisirs selon le type de mobilité – 2005-2010-2015

En considérant l'ensemble des distances parcourues pour le motif loisirs par une personne résidant en Suisse pendant une année, on assiste à un changement conséquent des équilibres entre types de mobilités : **la mobilité au quotidien, en Suisse, constituait en 2010 la part la plus importante des km parcourus par an et par personne (43.4% des distances) ; 5 ans plus tard, c'est la part des km est consacrée aux voyages à l'étranger qui est devenue la plus importante (42%, soit + 6.9 points de pourcentage).**

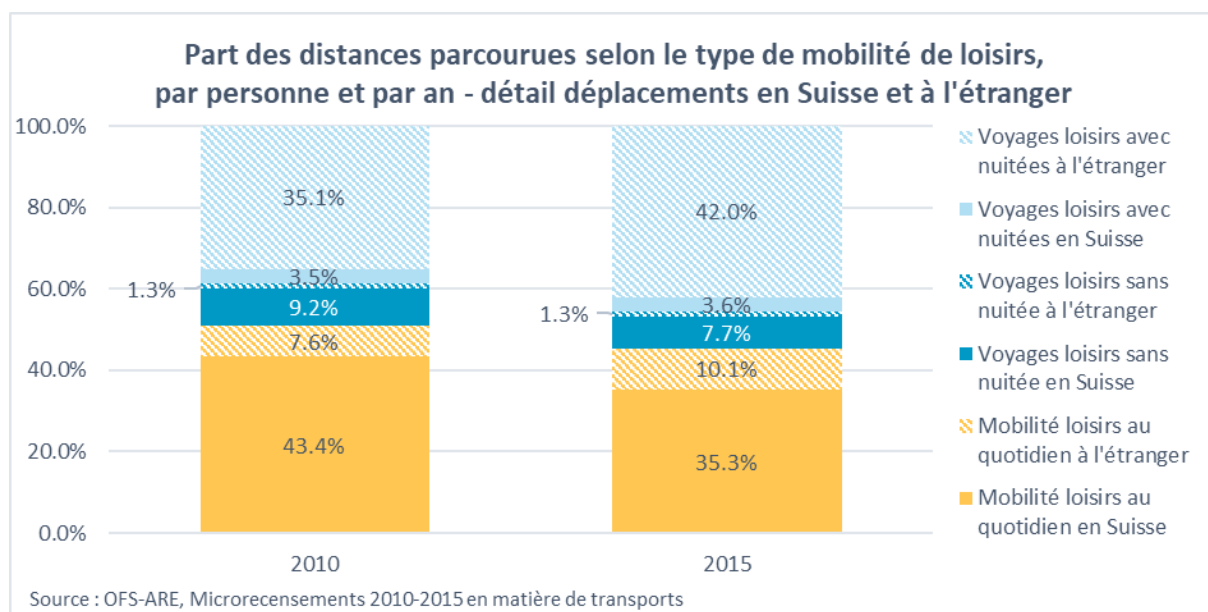


Figure 407 : Part des distances parcourues pour le motif loisirs selon le type de mobilité - détail des déplacements en Suisse et à l'étranger - 2010-2015

10.2.3 Importance de l'avion dans les distances annuelles pour les loisirs

Il est important de souligner de ce point de vue que l'impact des voyages en avion est considérable dans cette évolution : en effet, la croissance de la part des km parcourus en avion pour les loisirs en 10 ans est très importante (de 2'538 km par an et par personne en 2005 à 5'671 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 km parcourus en avion pour les loisirs ont plus que doublé, la croissance totale sur cette période atteignant 123%.**

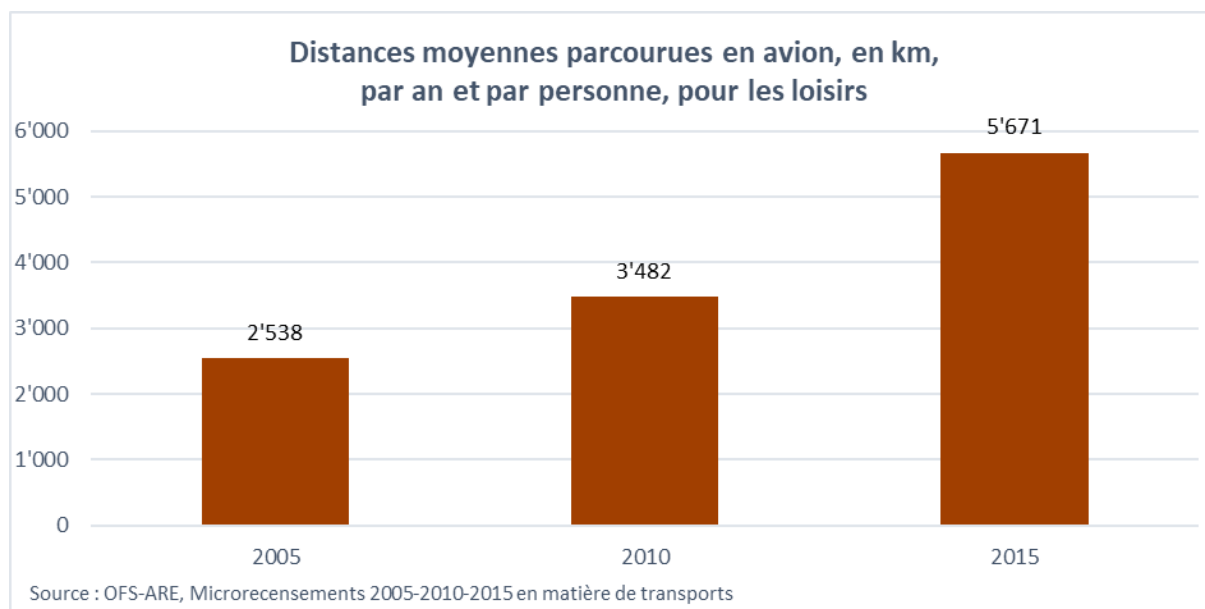


Figure 408 : Distances moyennes parcourues en avion pour les loisirs, en km, par an et par personne – 2005-2010-2015

Dès lors, si les km parcourus en avion représentaient 21.1% de l'ensemble des distances parcourues pour les loisirs en 2005, ils représentent près de 39.5% en 2015, tous types de mobilité confondus.

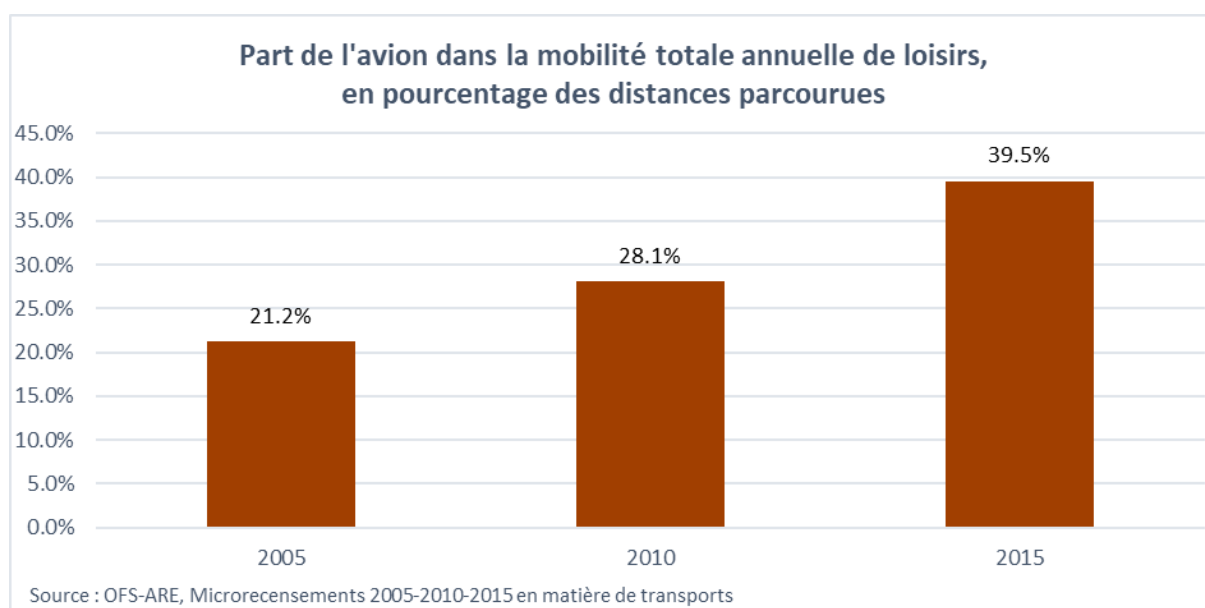


Figure 409 : Part de l'avion dans la mobilité annuelle de loisirs, en % des distances parcourues – 2005-2010-2015

10.3 MOBILITÉ ANNUELLE DE LOISIRS SELON LES PROFILS DES INDIVIDUS

10.3.1 Type d'espace de résidence

En détaillant les mobilités de loisirs annuelles en fonction du type d'espace, il apparaît que les distances parcourues par les résidents en zones urbaines sont les plus importantes (plus de 15'600 km par an et par personne en moyenne), alors que celles des résidents en zones rurales sont les plus faibles (13'600 km), soit près de 2'000 km d'écart. Les distances parcourues par les résidents des espaces intermédiaires sont très proches de celles des résidents des espaces urbains.

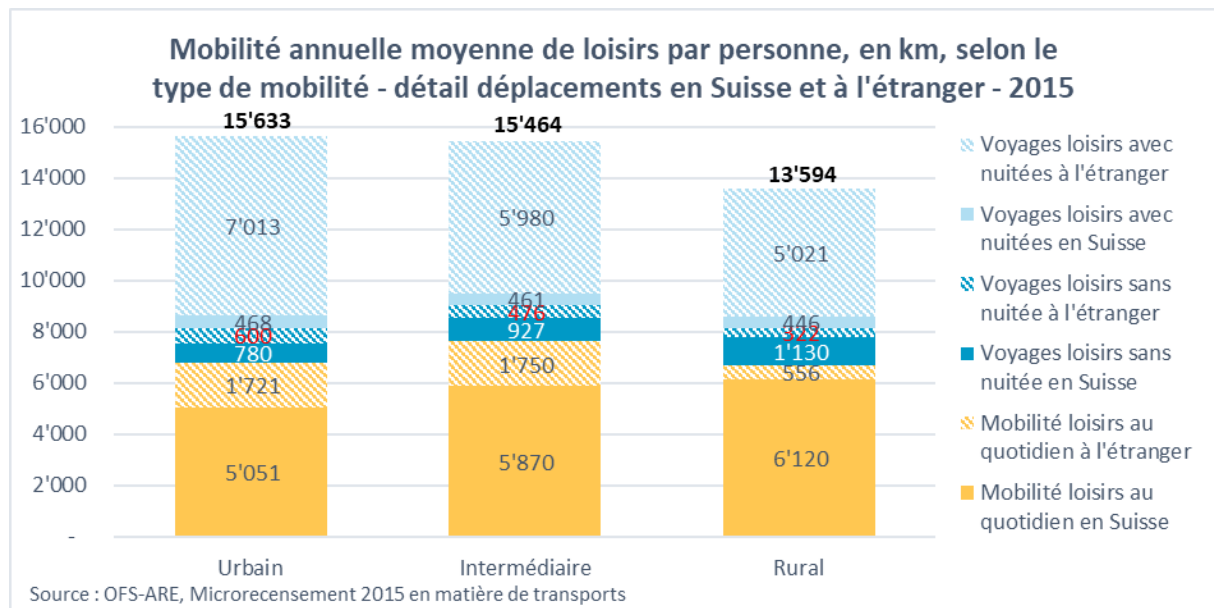


Figure 410 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité et le type d'espace – 2015

En analysant plus précisément les contributions de chaque type de mobilité dans les distances annuelles parcourues pour les loisirs, il apparaît qu'elles varient fortement en fonction du lieu de résidence. **En effet, si la mobilité quotidienne en Suisse constitue moins du tiers des distances annuelles de loisirs des résidents en milieu urbain, elle représente près de 45% des distances des résidents en milieu rural. A l'inverse, les voyages à l'étranger constituent la part la plus importante des distances annuelles parcourues pour les loisirs par les urbains, ce qui n'est pas le cas des individus qui vivent dans des communes rurales.**

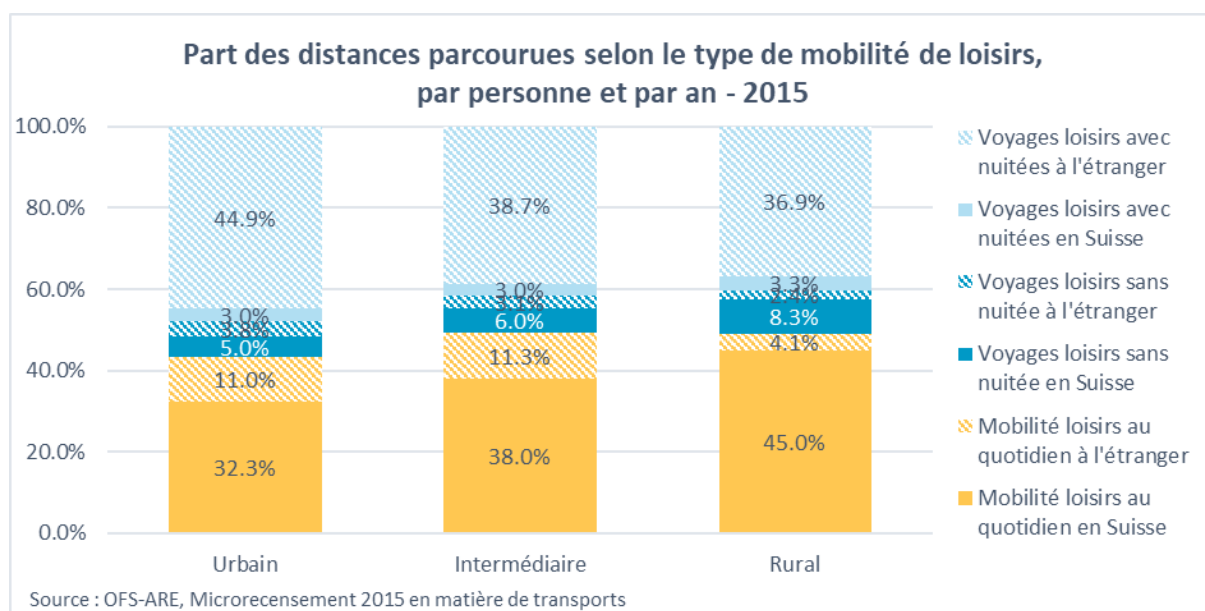


Figure 411 : Part des distances parcourues pour le motif loisirs selon le type de mobilité et le type d'espace – 2015

Entre 2005 et 2015, on observe une augmentation marquée des distances annuelles pour les loisirs chez les résidents des zones urbaines (+ 3'650 km par an et par personne environ, en 10 ans), notamment en lien avec une forte croissance des distances effectuées pour les voyages avec nuitées (environ + 2'700 km pour les seuls voyages avec nuitées). Toutes les autres formes de mobilités sont caractérisées aussi par une croissance des distances parcourues, mais dans une moindre mesure.

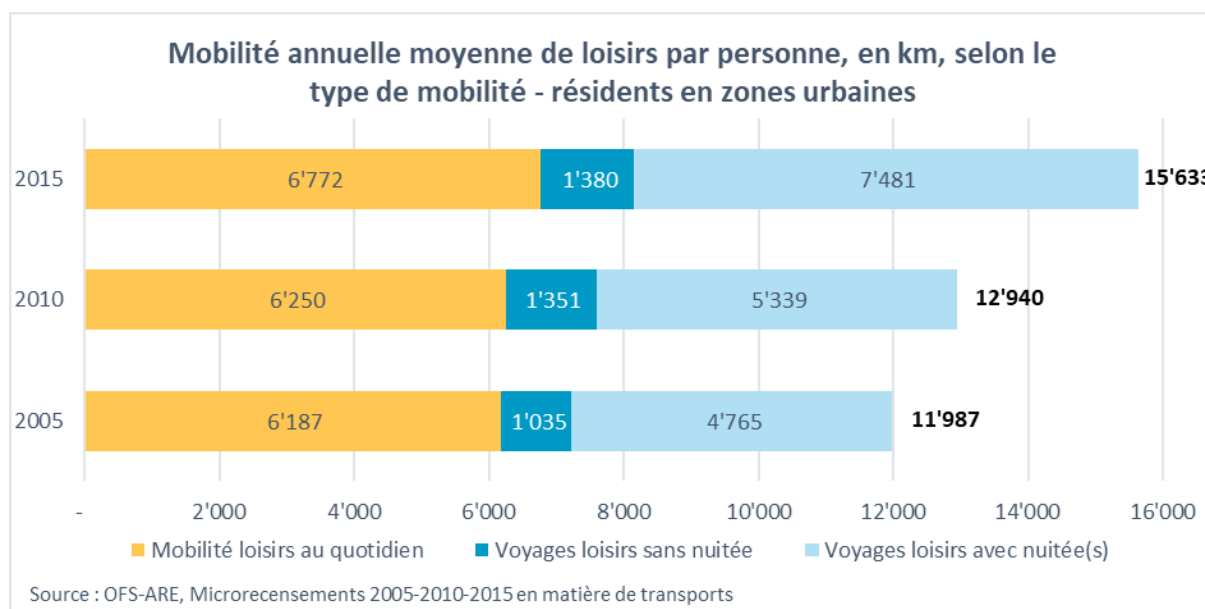


Figure 412 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - résidents en zones urbaines - 2005-2010-2015

L'augmentation en 10 ans des distances annuelles pour les loisirs est également importante auprès des résidents des espaces intermédiaires, pour tous les types de mobilités (+ 3'130 km en moyenne par an et par personne), en particulier grâce à la croissance des distances parcourues pour les voyages avec nuitées (+ 2'240 km environ entre 2005 et 2015).

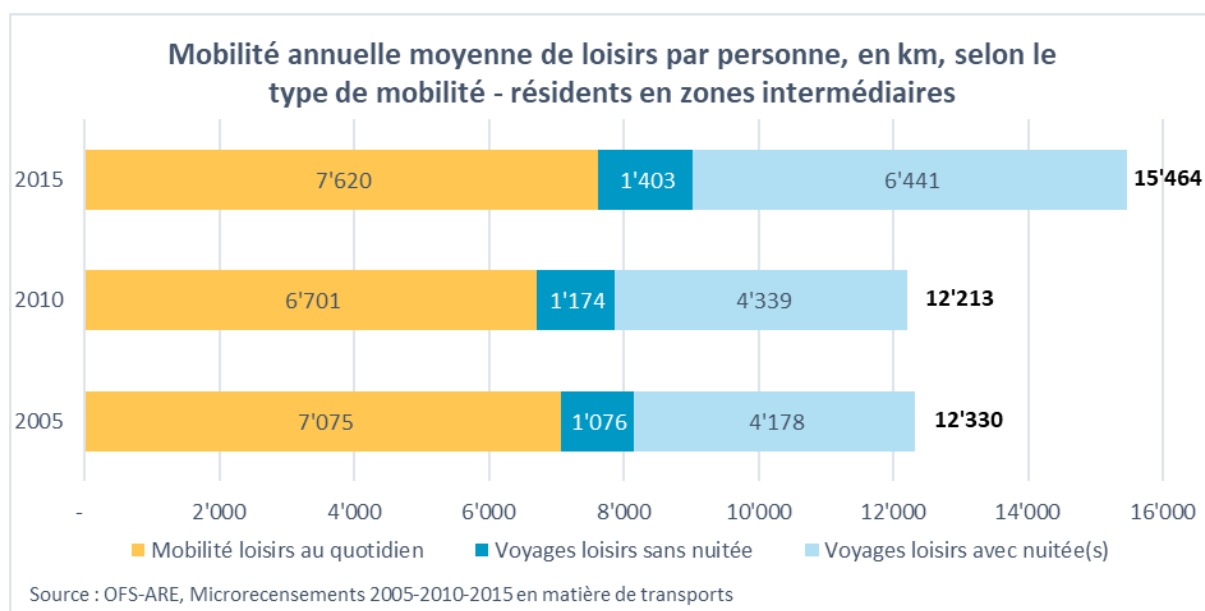


Figure 413 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - résidents en zones intermédiaires - 2005-2010-2015

Si les habitants des espaces ruraux sont caractérisés également par une augmentation des distances annuelles parcourues pour les loisirs, celle-ci est toutefois moins marquée que pour les autres espaces (+2'200 km par an et par personne entre 2005 et 2015). A noter par ailleurs que, contrairement aux résidents des espaces ruraux et intermédiaires, les distances de loisirs parcourues dans le cadre de la mobilité quotidienne ont diminué entre 2005 et 2015 (-530 km en 10 ans), alors que les distances pour les voyages ont augmenté (+ 2'400 km environ par an et par personne).

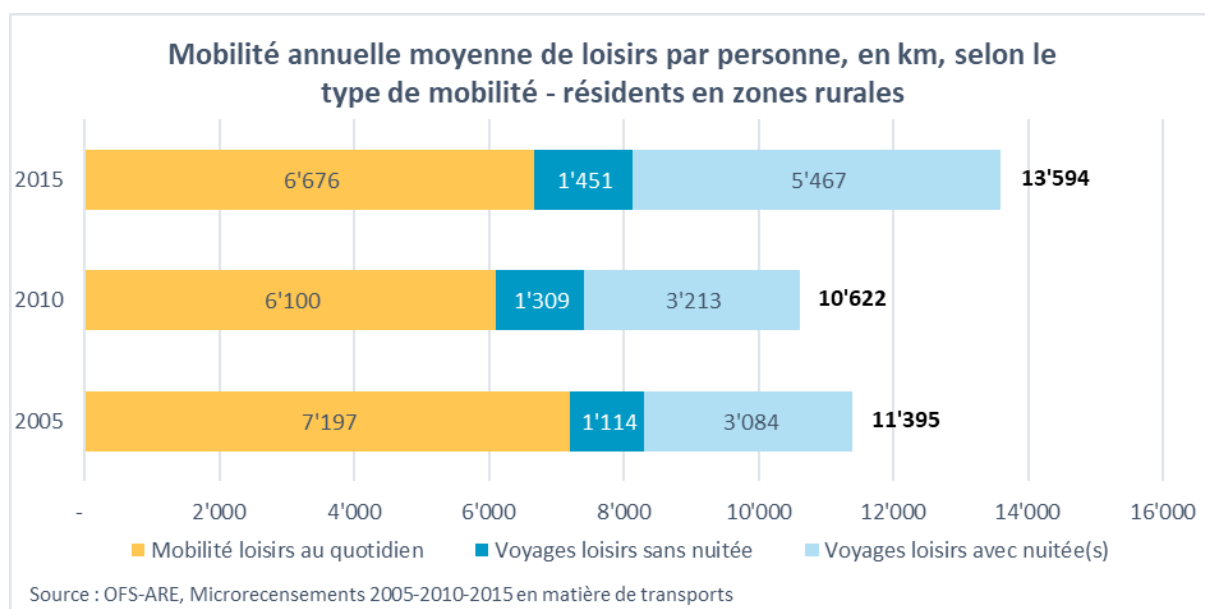


Figure 414 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - résidents en zones rurales - 2005-2010-2015

10.3.2 Genre

Les mobilités de loisirs annuelles en fonction du genre de la personne sont globalement assez similaires. Les hommes effectuent globalement des distances par an et par personne un peu plus longues pour les loisirs que les femmes (15'443 km en moyenne, contre 15'114 pour les secondes, soit environ 330 km d'écart).

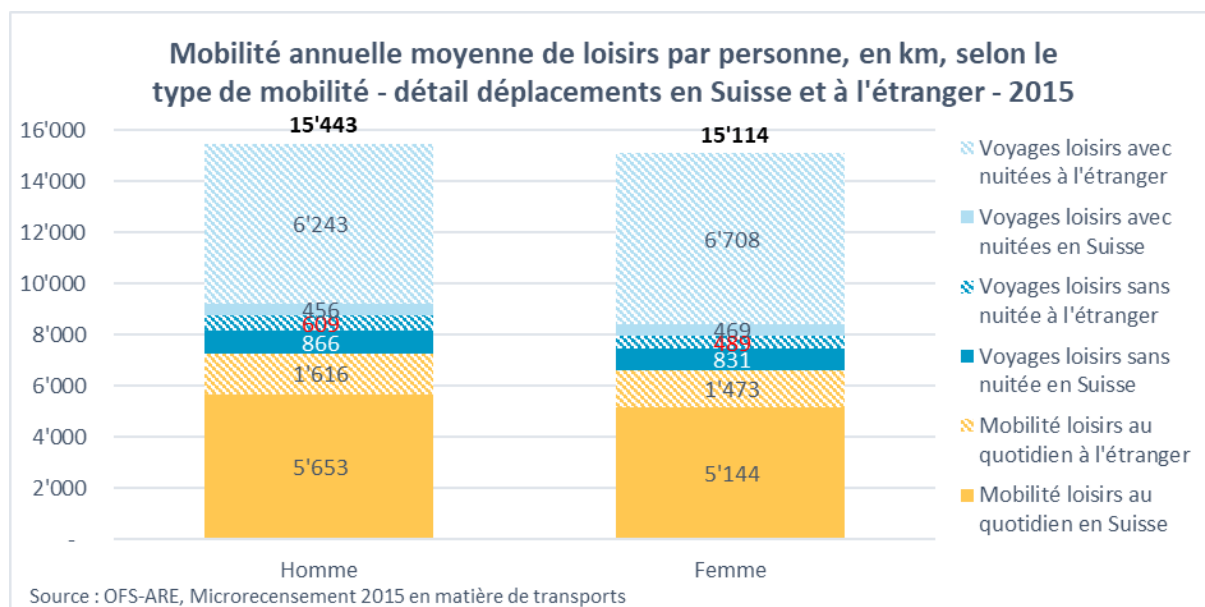


Figure 415 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité et le genre – 2015

Cependant, en analysant plus en détail les contributions de chaque type de mobilité dans les distances annuelles parcourues pour les loisirs, il apparaît que les hommes parcourent une part un peu plus importante de km dans le cadre de leur mobilité quotidienne (47.1% en comptant la mobilité en Suisse et à l'étranger, contre 43.7%), alors que les femmes parcourent une part plus importante de leurs distances pour les voyages, notamment avec nuitées (47.5% des km, contre 43.4% pour les hommes).

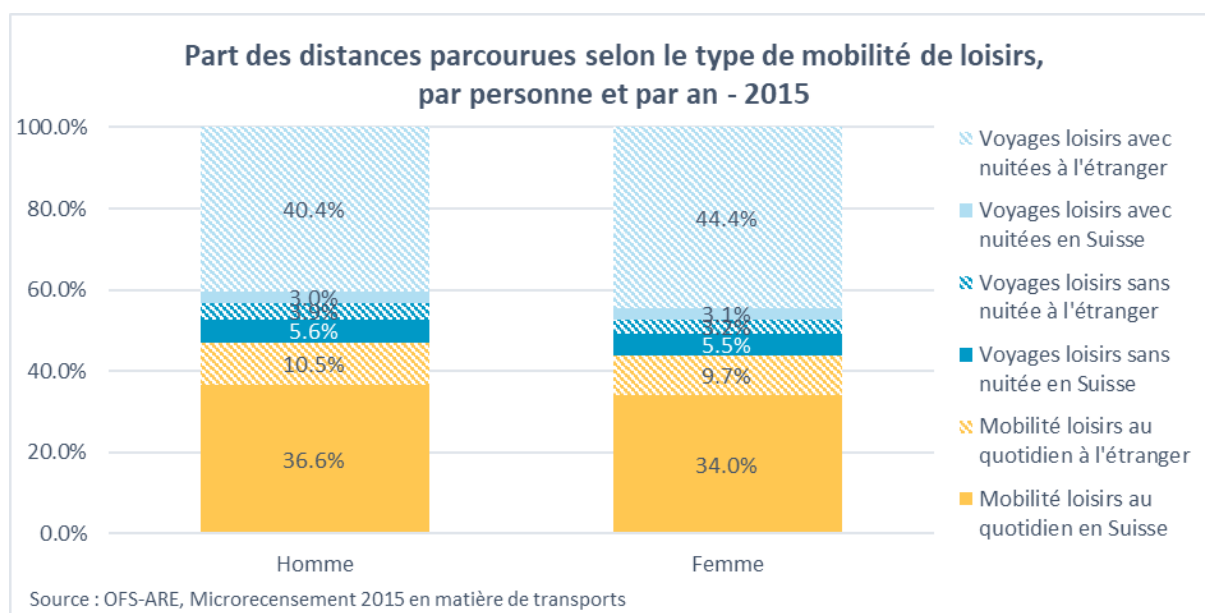


Figure 416 : Part des distances parcourues pour le motif loisirs selon le type de mobilité et le genre – 2015

La croissance en 10 ans des distances annuelles pour les loisirs est significative chez les hommes (+ 2'870 km en moyenne par an et par personne), notamment du fait de l'augmentation des distances parcourues pour les voyages avec nuitées (+ 2'320 km environ entre 2005 et 2015).

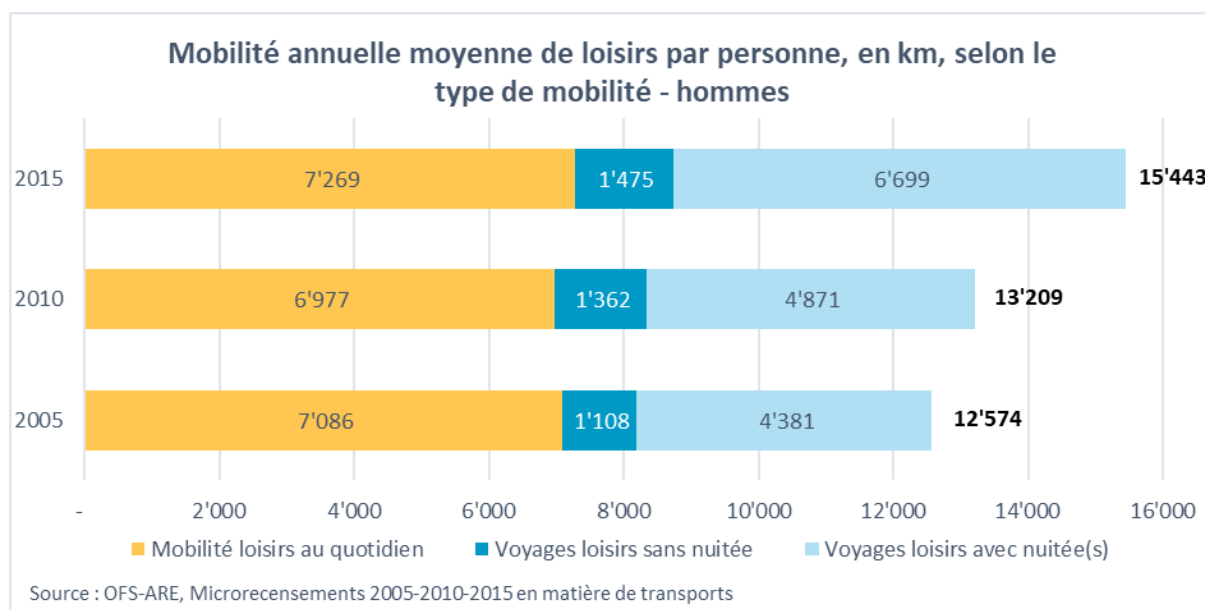


Figure 417 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - hommes - 2005-2010-2015

L'augmentation des distances annuelles parcourues pour les loisirs est encore plus importante chez les femmes (+ 3'750 km en moyenne par an et par personne), pour tous les types de mobilités. De ce point de vue, en termes de distances totales pour les loisirs, les écarts entre hommes et femmes semblent se réduire au fil du temps, même si la structure de leurs mobilités globales reste différente.

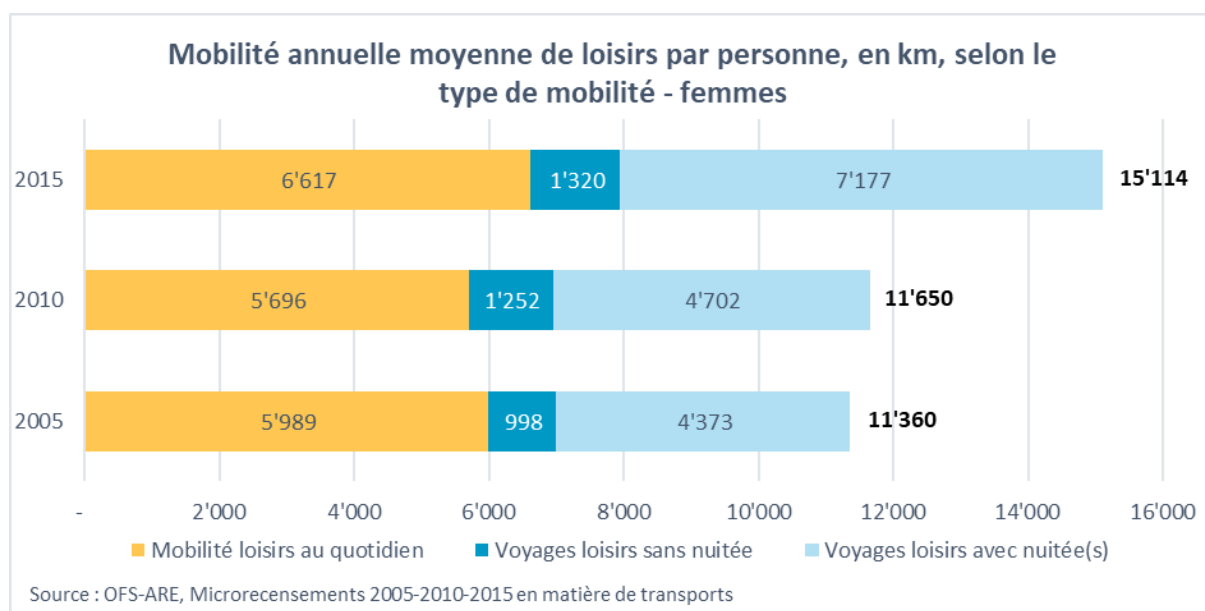


Figure 418 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - femmes - 2005-2010-2015

10.3.3 Classe d'âge

En 2015, parmi les 18-24 ans se trouvent les individus qui effectuent les plus longues distances annuelles pour les loisirs (près de 19'000 km en moyenne), pour presque tous les types de mobilité, excepté les voyages sans nuitées. A l'inverse, sans surprise, les 80 ans et plus sont les personnes qui effectuent les distances annuelles les plus courtes pour ce même motif (un peu moins de 5'200). Les personnes appartenant aux classes d'âge de population active (18-24 ans, 25-44 ans, 45-64 ans) parcourent pour les loisirs, en moyenne, beaucoup plus de km par an que les autres. Ces distances ont d'ailleurs tendance à décroître avec l'avancement dans l'âge (de près de 19'000 km pour les 18-24 ans à 15'800 environ pour les 45-64 ans).

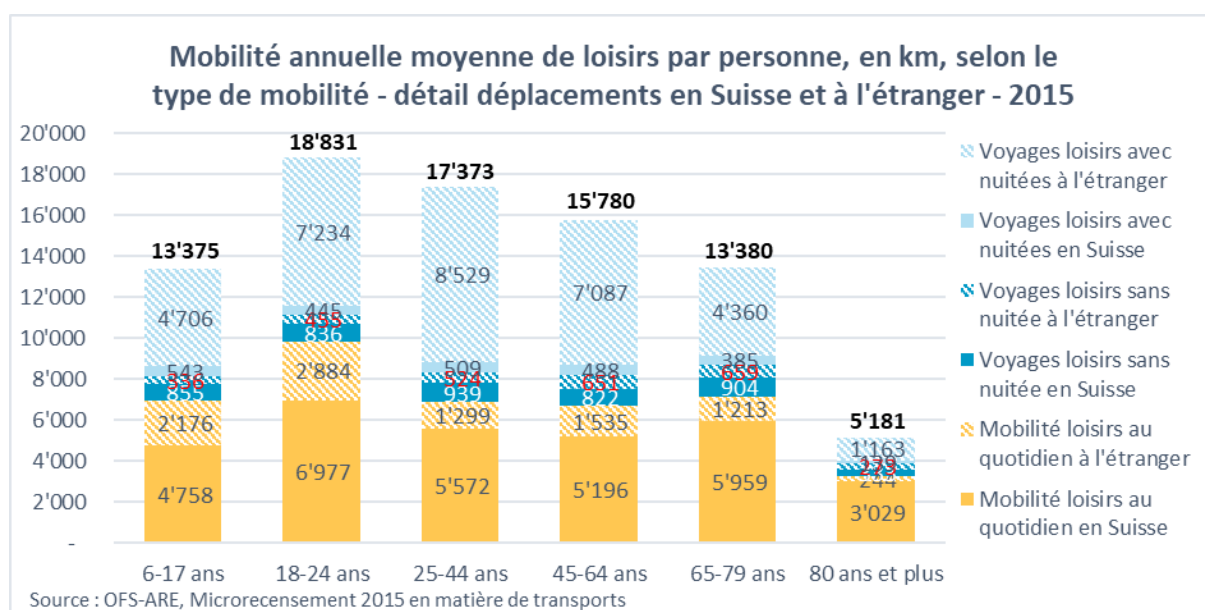


Figure 419 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité et la classe d'âge – 2015

L'analyse des contributions de chaque type de mobilité dans les distances annuelles parcourues pour les loisirs montre de fortes différences en fonction des classes d'âge. Si les plus âgés parcourent l'essentiel de leurs distances dans le cadre de la mobilité quotidienne, en Suisse notamment (en particulier pour les 80 ans et plus), ce n'est pas le cas des 25-44 ans et des 45-64 ans. Ceux-ci parcourent une grande partie de leurs km pour les loisirs dans le cadre de voyages avec nuitées, notamment à l'étranger (en particulier pour les 25-44 ans, pour près de 49% des distances).

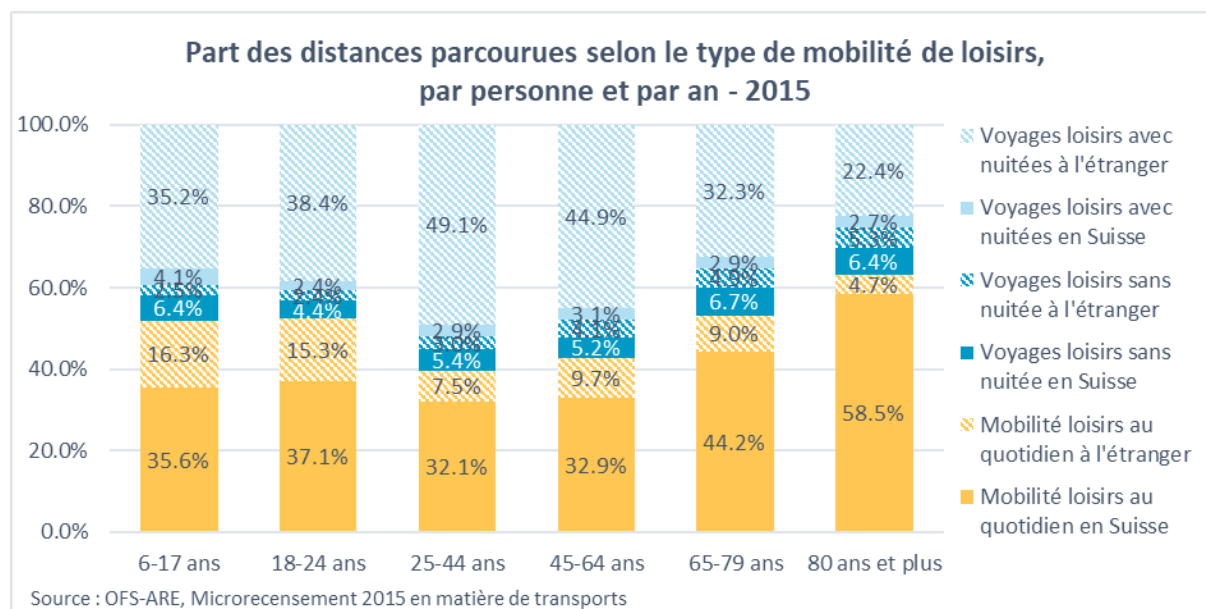


Figure 420 : Part des distances parcourues pour le motif loisirs selon le type de mobilité et la classe d'âge - 2015

Chez les 6-17 ans, la croissance des distances annuelles parcourues pour les loisirs a été importante entre 2005 et 2015 (+ 3'550 km environ par an et personne en 10 ans), et ce pour tous les types de mobilités, notamment les voyages avec nuitées (+ 1'430 km), mais également la mobilité quotidienne (+ 1'800 km environ).

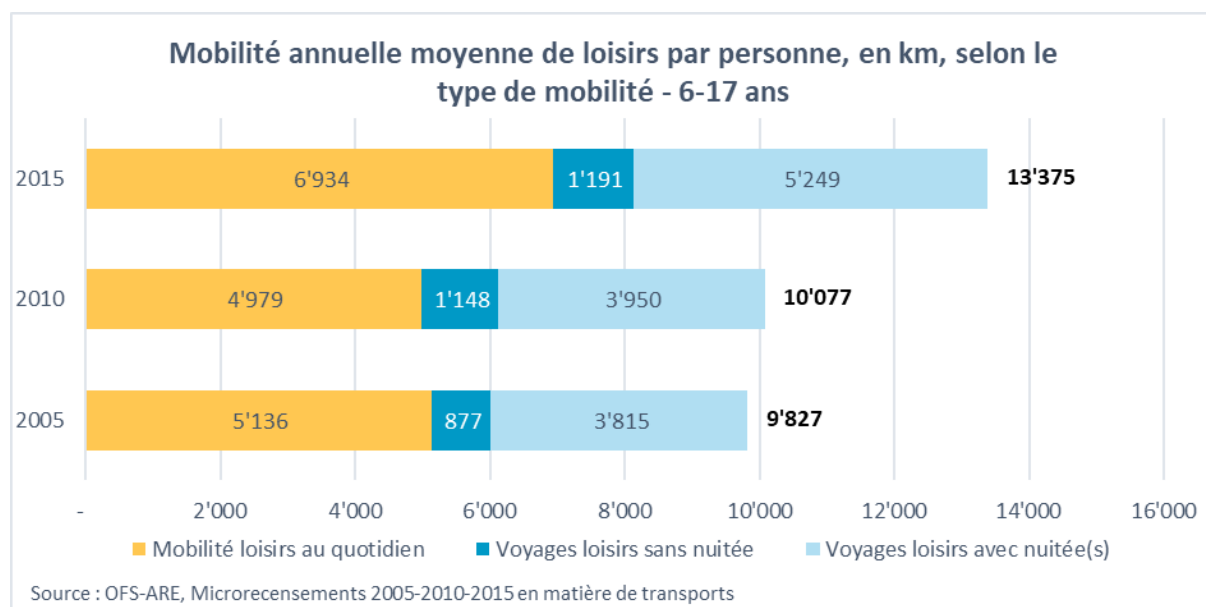


Figure 421 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - individus de 6 à 17 ans - 2005-2010-2015

La classe des 18-24 ans est celle qui a connu la plus forte croissance des distances annuelles parcourues pour les loisirs en 10 ans (environ + 5'100 km par an et par personne entre 2005 et 2015). Cette augmentation des km concerne tous les types de mobilités, en particulier les voyages avec nuitées (+ 2'800 km environ), mais également la mobilité quotidienne (+ 1'920 km environ).

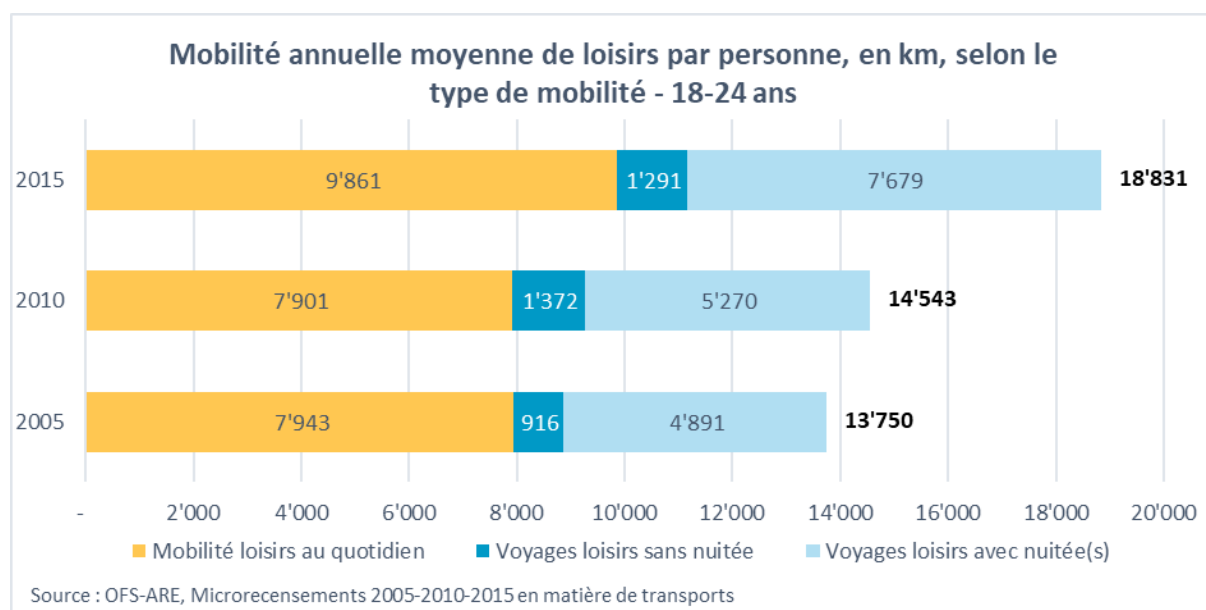


Figure 422 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - individus de 18 à 24 ans - 2005-2010-2015

La classe des 25-44 ans est également caractérisée par une augmentation importante des distances annuelles parcourues pour les loisirs (environ + 3'960 km par an et par personne entre 2005 et 2015). Contrairement aux plus jeunes, cette croissance des km concerne presque exclusivement les voyages avec nuitées (+ 3'720 km environ), alors que les distances parcourues pour la mobilité quotidienne restent plutôt stables.

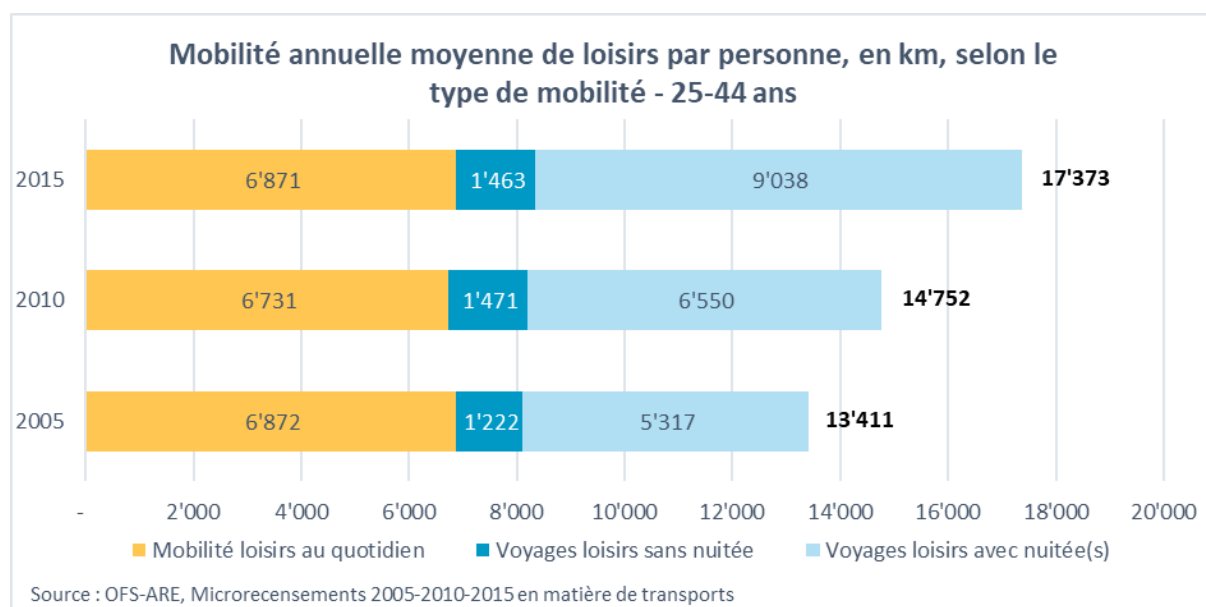


Figure 423 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - individus de 25 à 44 ans - 2005-2010-2015

Comme les 25-44 ans, les 45-64 ans connaissent aussi une croissance significative des distances globales annuelles parcourues pour les loisirs (environ + 3'420 km par an et par personne entre 2005 et 2015). Sur le même modèle que la classe d'âge précédente, cette augmentation des km concerne presque exclusivement les voyages avec nuitées (+ 3'120 km environ), alors que les distances parcourues pour la mobilité quotidienne restent plutôt stables, voire ont tendance à se réduire légèrement en 10 ans.

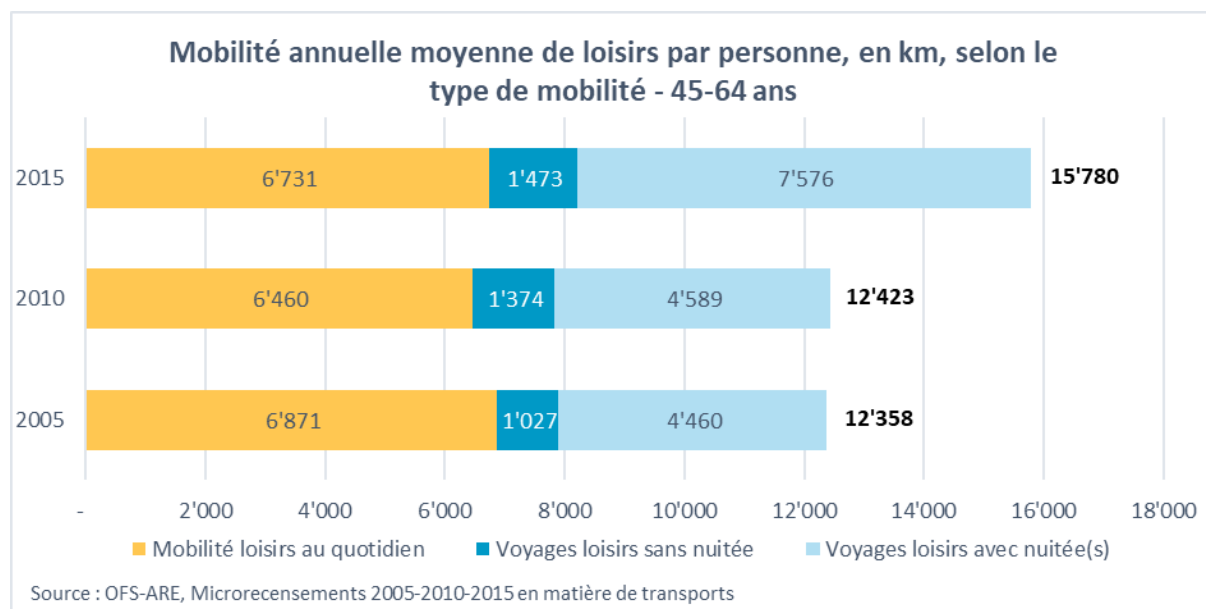


Figure 424 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - individus de 45 à 64 ans - 2005-2010-2015

Chez les 65-79 ans, la croissance des distances annuelles parcourues pour les loisirs est un peu moins importante que pour les classes d'âge plus jeunes : + 2'770 km par an et par personne en 10 ans. Cette augmentation concerne toutefois tous les types de mobilités, aussi bien la mobilité quotidienne (+ 890 km), les voyages sans nuitées (+ 390 km) que les voyages avec nuitées (+ 1'485 km environ).

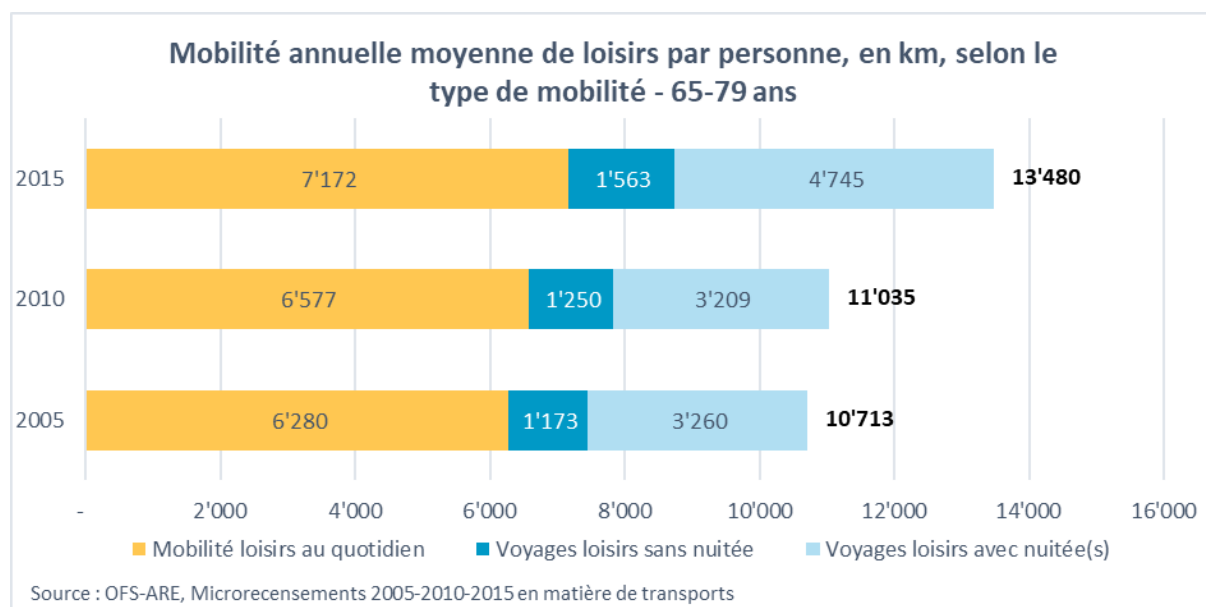


Figure 425 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - individus de 65 à 79 ans - 2005-2010-2015

Parmi toutes les classes d'âge, les plus de 80 ans est celle qui connaît l'augmentation des distances annuelles parcourues pour les loisirs la plus faible (+ 324 km par an et par personne en 10 ans). Cette augmentation est surtout le fait des voyages avec nuitées, alors que les distances annuelles pour la mobilité du quotidien semblent avoir tendance à se réduire entre 2005 et 2015.

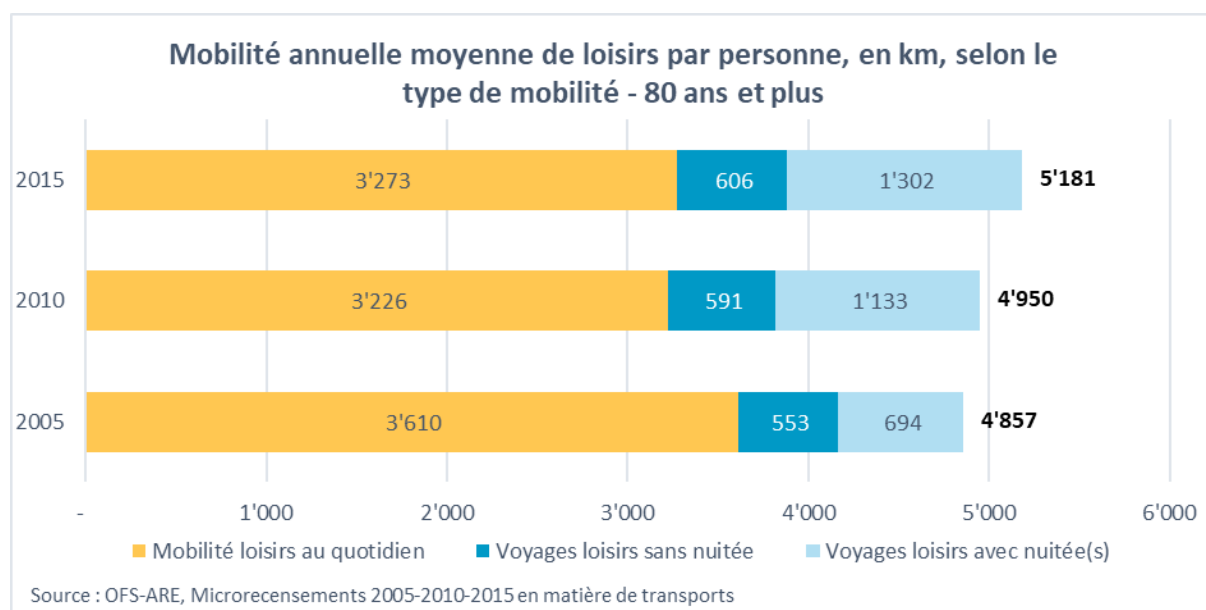


Figure 426 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - individus de 80 ans et plus - 2005-2010-2015

10.3.4 Classe de revenu du ménage

En 2015, les différences de distances parcourues par an et par personne pour les loisirs apparaissent très importantes en fonction du revenu mensuel. Si les personnes appartenant à la classe de revenu de moins de 4'000 CHF parcourent en moyenne moins de 9'000 km par an, les personnes disposant d'un revenu supérieur à 12'000 CHF parcourent plus de 25'000 km par an, soit près de trois fois plus. L'écart est particulièrement marqué pour les voyages, notamment avec nuitées : 2'450 km par an et par personne pour les revenus mensuels inférieurs à 4'000 CHF, plus de 13'300 km pour les revenus supérieurs à 12'000 CHF.

La croissance des distances parcourues, dans le cadre des déplacements de loisirs, est fortement liée au revenu du ménage d'appartenance de la personne. Globalement les individus appartenant aux classes de revenu les plus élevées parcourent en moyenne plus de km à l'étranger.

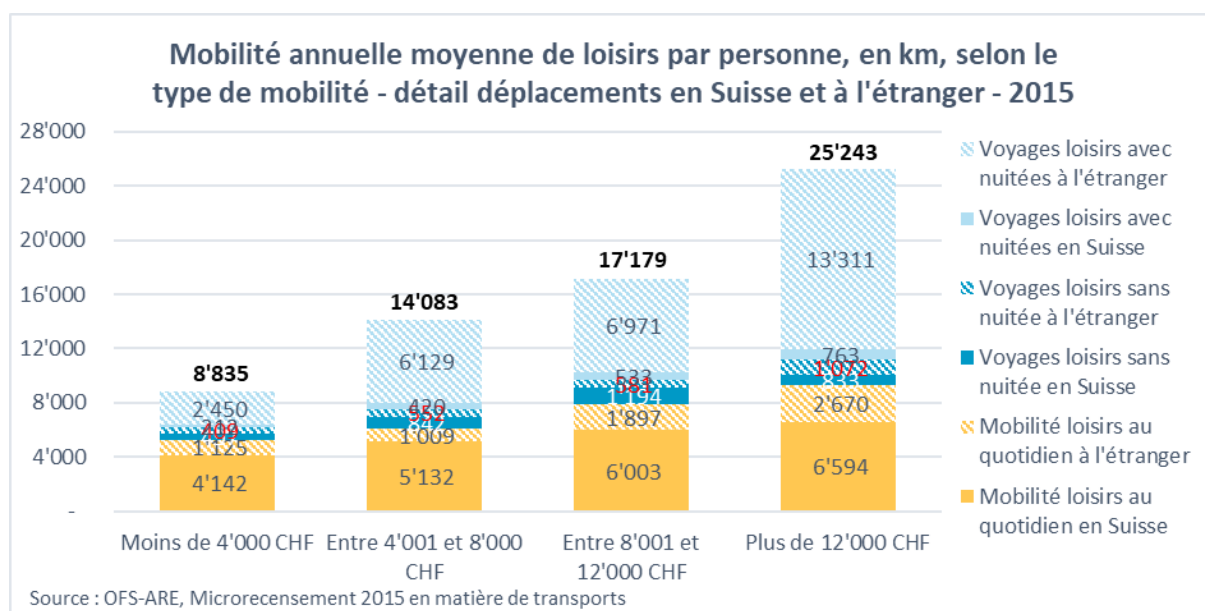


Figure 427 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité et la classe de revenu mensuel du ménage - 2015

L'analyse des contributions de chaque type de mobilité dans les distances annuelles parcourues pour les loisirs montre également des profils spécifiques en fonction des classes de revenu. En effet, si l'essentiel des distances parcourues par an par les personnes disposant d'un revenu de moins de 4'000 CHF est effectué dans le cadre de la mobilité quotidienne (près de 59% du total, Suisse et étranger), ce n'est pas le cas pour les autres classes de revenu, où les distances dans le cadre des voyages, en particulier avec nuitées à l'étranger, représentent une part beaucoup plus importante des km parcourus annuellement pour les loisirs.

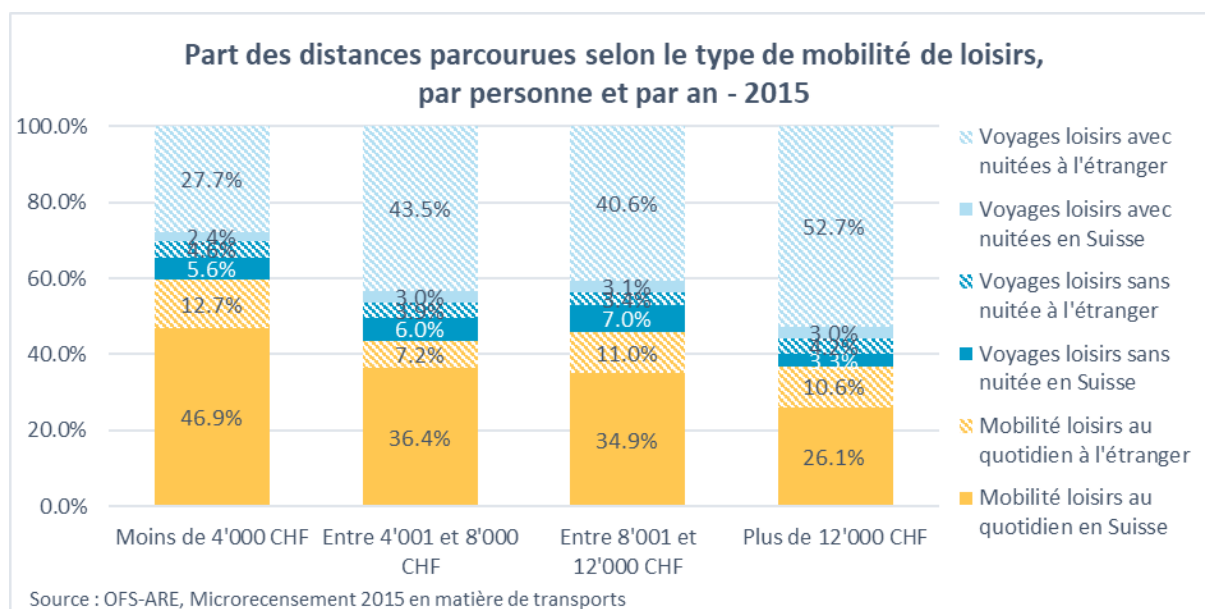


Figure 428 : Part des distances parcourues pour le motif loisirs selon le type de mobilité et la classe de revenu mensuel du ménage – 2015

Si les personnes appartenant à la classe de revenu mensuel la plus faible sont celles qui effectuent le moins de km annuellement pour les loisirs, il s'agit également de celle dont la croissance des distances

a été la plus faible entre 2005 et 2015 : + 136 km. Globalement les km parcourus dans le cadre de tous les types de mobilités restent stables en 10 ans.

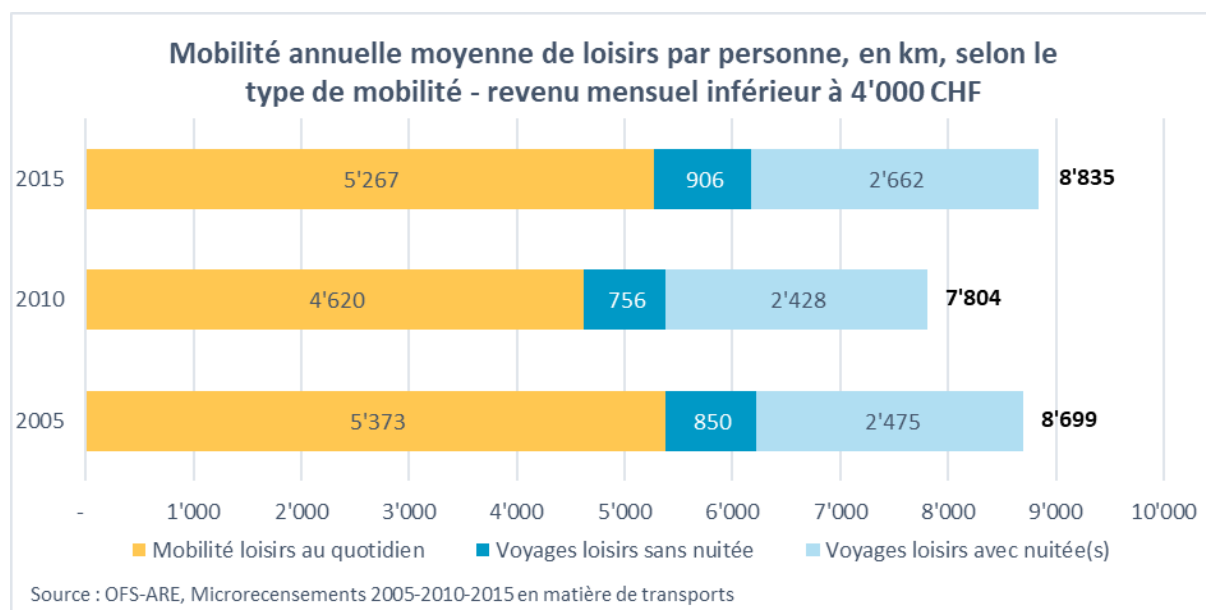


Figure 429 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité – revenus mensuels du ménage inférieurs à 4'000 CHF - 2005-2010-2015

La classe de revenu mensuel comprise entre 4'000 et 8'000 CHF est quant à elle caractérisée par une augmentation marquée des distances annuelles parcourues pour les loisirs (environ + 2'490 km par an et par personne entre 2005 et 2015). Toutefois, cette croissance des km concerne essentiellement les voyages avec nuitées (environ + 2'590 km en moyenne) et les voyages sans nuitée (+ 260 km), alors que les distances parcourues pour la mobilité quotidienne ont eu plutôt tendance à se réduire.

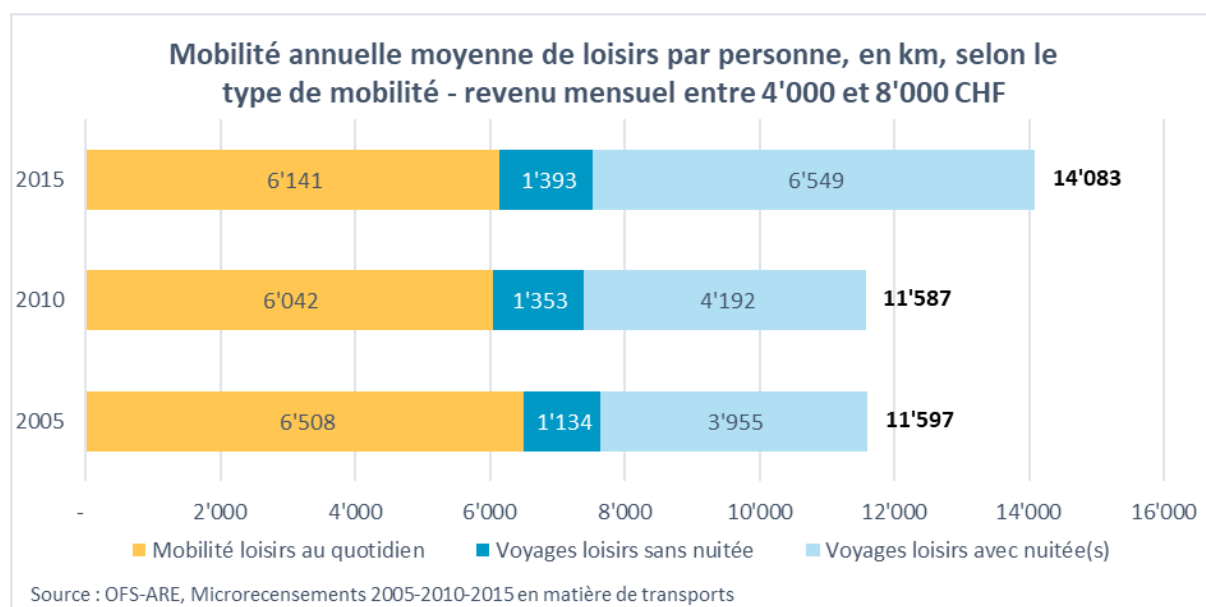


Figure 430 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité – revenus mensuels du ménage compris entre 4'000 et 8'000 CHF - 2005-2010-2015

La classe de revenu mensuel comprise entre 8'000 et 12'000 CHF a un profil très similaire à la précédente, même si les distances moyennes par an et par personne sont un peu plus importantes.

Les personnes appartenant à cette classe ont également connu globalement une croissance importante des km annuels parcourus pour les loisirs (+ 1'490 km en 10 ans), essentiellement due aux voyages avec nuitées et sans nuitée, alors que les distances pour la mobilité quotidienne sont restées plutôt stables entre 2005 et 2015.

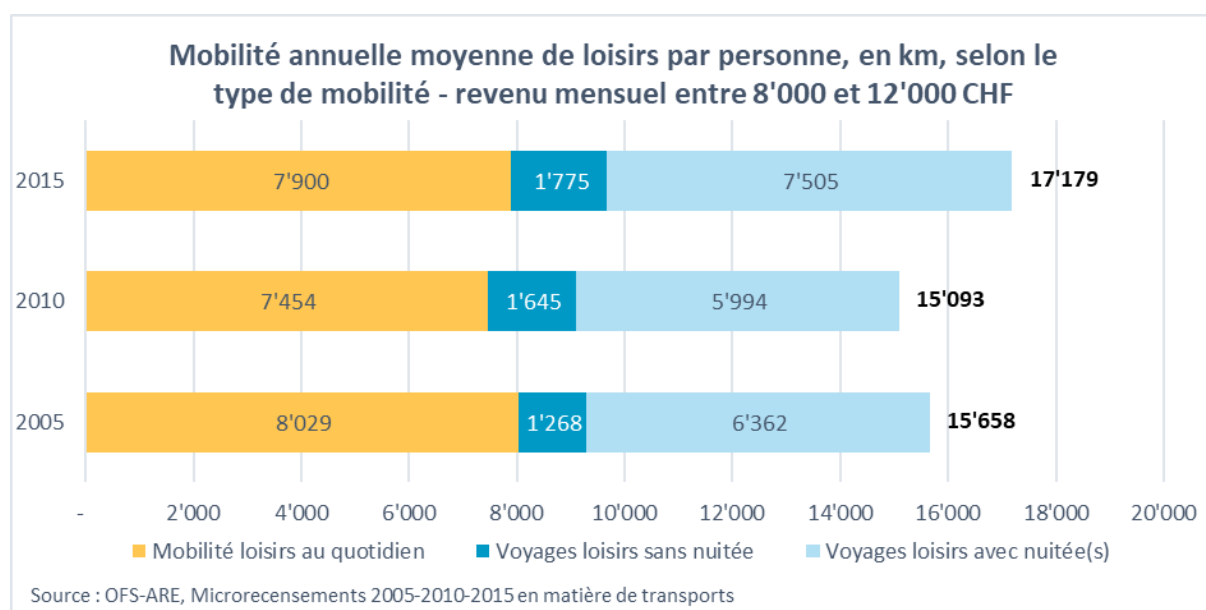


Figure 431 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité – revenus mensuels du ménage compris entre 8'000 et 12'000 CHF - 2005-2010-2015

Les personnes appartenant à la classe de revenu mensuel la plus élevée (plus de 12'000 CHF) ont connu une croissance très importante des km parcourus dans le cadre la mobilité de loisirs, avec plus de 9'000 km par an et par personne entre 2005 et 2015. Cette augmentation concerne tous les types de mobilités, aussi bien celle du quotidien (environ + 1'500 km) et les voyages, en particulier les voyages avec nuitées (+ 6'900 km, ce qui signifie que les distances annuelles par an et par personne pour ce type de mobilité ont presque doublé en l'espace de 10 ans).

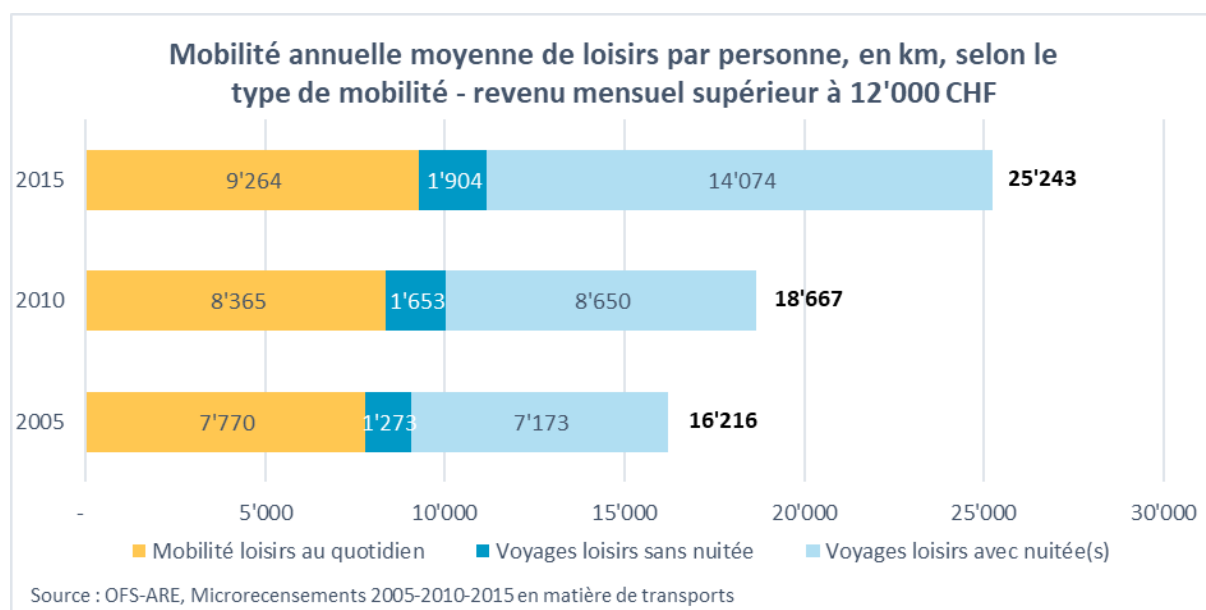


Figure 432 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité – revenus mensuels du ménage supérieurs à 12'000 CHF - 2005-2010-2015

10.4 SYNTHÈSE

- **L'estimation de la mobilité annuelle de loisirs indique que le nombre de kilomètres parcourus par an et par personne pour le motif loisirs, tous types de mobilités confondus, a tendance à croître fortement entre 2005 et 2015 : de moins de 12'000 km en 2005 à près de 15'300 en 2015 (environ 3'300 km de plus par personne et par an en 10 ans, soit près de 28% de plus). Cette évolution est en particulier le fait des distances consacrées aux voyages avec nuitées, qui croissent de manière très importante, en particulier entre 2010 et 2015 (+ 2'600 km de plus par an et par personne pour ce type de mobilité, dont 2'200 de plus seulement entre 2010 et 2015), l'impact des voyages en avion étant considérable. La part des distances annuelles parcourues pour la mobilité quotidienne de loisirs a donc tendance à se réduire, alors que l'importance de la mobilité de loisirs occasionnelle, en particulier dans le cadre de voyages à longue distance, croît fortement.**
- **En détaillant les mobilités de loisirs annuelles en fonction du type d'espace de résidence, il apparaît que les distances parcourues par les habitants zones urbaines sont les plus importantes (plus de 15'600 km par an et par personne en moyenne), alors que celles des résidents en zones rurales sont les plus faibles (13'600 km), soit près de 2'000 km d'écart. Les distances parcourues par les résidents des espaces intermédiaires sont très proches de celles des résidents des espaces urbains. Par ailleurs, si la mobilité quotidienne en Suisse constitue moins du tiers des distances annuelles de loisirs des résidents en milieu urbain, elle représente près de 45% des distances des résidents en milieu rural. A l'inverse, les voyages à l'étranger constituent la part la plus importante des distances annuelles parcourues pour les loisirs par les urbains, ce qui n'est pas le cas des individus qui vivent dans des communes rurales.**

En termes d'évolution, on observe une augmentation marquée des distances annuelles pour les loisirs chez les résidents des zones urbaines (+ 3'650 km par an et par personne environ, entre 2005 et 2015), notamment en lien avec une forte croissance des distances effectuées pour les voyages avec nuitées (environ + 2'700 km pour les seuls voyages avec nuitées). L'augmentation en 10 ans des distances annuelles pour les loisirs est également importante auprès des résidents des espaces intermédiaires, pour tous les types de mobilités (+ 3'130 km en moyenne par an et par personne), en particulier grâce à la croissance des distances parcourues pour les voyages avec nuitées (+ 2'240 km environ entre 2005 et 2015). La croissance des distances annuelles parcourues pour les loisirs est également valable chez les habitants des espaces ruraux, mais celle-ci est toutefois moins marquée que pour les autres espaces (+2'200 km par an et par personne entre 2005 et 2015).
- **Les mobilités de loisirs annuelles détaillées en fonction du genre montrent que les hommes effectuent globalement des distances par an et par personne un peu plus longues pour les loisirs que les femmes (15'443 km en moyenne, contre 15'114 pour les secondes, soit environ 330 km d'écart). Cependant, en analysant plus en détail les contributions de chaque type de mobilité dans les distances annuelles parcourues pour les loisirs, il apparaît que les hommes parcourent une part un peu plus importante de km dans le cadre de leur mobilité quotidienne (47.1% en comptant la mobilité en Suisse et à l'étranger, contre 43.7%), alors que les femmes une part plus importante de leurs distances pour les voyages, notamment avec nuitées (47.5% des km, contre 43.4% pour les hommes).**

La croissance en 10 ans des distances annuelles pour les loisirs est significative chez les hommes (+ 2'870 km en moyenne par an et par personne), notamment du fait de l'augmentation des distances parcourues pour les voyages avec nuitées (+ 2'320 km environ

entre 2005 et 2015), **mais encore plus chez les femmes** (+ 3'750 km en moyenne par an et par personne), pour tous les types de mobilités. **De ce point de vue, en termes de distances totales pour les loisirs, les écarts entre hommes et femmes semblent se réduire au fil du temps, même si la structure de leurs mobilités globales reste différente.**

- **En détaillant les mobilités de loisirs annuelles en fonction des classes d'âge, il apparaît qu'en 2015 les 18-24 ans effectuent les plus longues distances annuelles pour les loisirs (près de 19'000 km en moyenne), pour presque tous les types de mobilité, excepté les voyages sans nuitées. A l'inverse, sans surprise, les 80 ans et plus sont les personnes qui effectuent les distances annuelles les plus courtes pour ce même motif (un peu moins de 5'200). Les personnes appartenant aux classes d'âge de population active (18-24 ans, 25-44 ans, 45-64 ans) parcourent pour les loisirs, en moyenne, beaucoup plus de km par an que les autres, ces distances ayant d'ailleurs tendance à décroître avec l'avancement dans les classes d'âge (de près de 19'000 km pour les 18-24 ans à 15'800 environ pour les 45-64 ans). L'analyse des contributions de chaque type de mobilité dans les distances annuelles parcourues pour les loisirs montre également de fortes différences en fonction des classes d'âge : si les plus âgés parcourent l'essentiel de leurs distances dans le cadre de la mobilité quotidienne, en Suisse notamment (en particulier pour les 80 ans et plus), ce n'est pas le cas des 25-44 ans et des 45-64 ans.**

Entre 2005 et 2015, la classe des 18-24 ans est celle qui a connu la plus forte croissance des distances annuelles parcourues pour les loisirs (environ + 5'100 km par an et par personne entre 2005 et 2015), augmentation des km qui concerne tous les types de mobilités, en particulier les voyages avec nuitées (+ 2'800 km environ), mais également la mobilité quotidienne (+ 1'920 km environ). Les 25-44 ans et les 45-64 ans connaissent aussi une croissance significative des distances globales annuelles parcourues pour les loisirs, mais presque exclusivement dans le cadre de voyages avec nuitées, alors que les distances parcourues pour la mobilité quotidienne restent plutôt stables.

- **Les différences de distances de loisirs annuelles, en fonction des classes de revenu, sont très importantes. Si les personnes apparentant aux ménages ayant un revenu mensuel inférieur à 4'000 CHF parcourent en moyenne moins de 9'000 km par an, celles disposant d'un revenu supérieur à 12'000 CHF en parcourent plus de 25'000, soit près de trois fois plus. L'écart est particulièrement marqué pour les voyages, notamment avec nuitées : 2'450 km par an et par personne pour les revenus mensuels de moins de 4'000 CHF, plus de 13'300 km pour les revenus supérieurs à 12'000 CHF. L'analyse des contributions de chaque type de mobilité montre par ailleurs que, si l'essentiel des distances parcourues par an par les personnes disposant d'un revenu de moins de 4'000 CHF est effectué dans le cadre de la mobilité quotidienne (près de 59% du total, en Suisse et à l'étranger), ce n'est pas le cas pour les autres classes de revenu, où les distances effectuées pour les voyages, en particulier avec nuitées à l'étranger, représentent une part beaucoup plus importante des km parcourus annuellement pour les loisirs.**

En s'intéressant aux évolutions entre 2005 et 2015, il apparaît que les personnes appartenant à la classe de revenu mensuel la plus faible demeurent celle qui font le moins de km annuellement pour les loisirs ; la croissance des distances qu'elles effectuent a été également la plus faible en 10 ans. A l'inverse, les personnes appartenant à la classe de revenu mensuel la plus élevée (plus de 12'000 CHF) ont connu une croissance très importante des km parcourus dans le cadre la mobilité de loisirs, avec plus de 9'000 km par an et par personne entre 2005 et 2015. Cette augmentation concerne tous les types de mobilités, aussi bien celle du quotidien (environ + 1'500 km) et les voyages, en particulier les

voyages avec nuitées (+ 6'900 km, ce qui signifie que les distances annuelles par an et par personne pour ce type de mobilité ont presque doublé en l'espace de 10 ans).

11 CONCLUSIONS

Les activités de loisirs tiennent désormais une place significative dans les sociétés contemporaines : l'accroissement global du temps libre à disposition, la modification progressive des horaires de travail et des rythmes de travail, l'allongement et le fractionnement des périodes de congés, l'augmentation des offres de loisirs extra-domestiques ont durablement modifié l'existence des individus par la mise en place d'une véritable société des loisirs.

Certaines activités de loisirs peuvent être effectuées à domicile, mais la plupart nécessitent au moins un déplacement : aller au restaurant, rendre visite à des amis ou à des membres de la famille, rejoindre un lieu spécifique pour un spectacle, une manifestation, pour pratiquer du sport... Depuis de nombreuses années, la mobilité liée aux loisirs est devenue un segment prépondérant du trafic général, y compris en Suisse.

L'ampleur de ces déplacements en termes de flux et le fait qu'un nombre non négligeable d'entre eux a lieu aux heures de pointe, sur des réseaux de transport déjà saturés par les déplacements liés à d'autres motifs (notamment le travail, la formation, les achats) justifient une analyse poussée de la mobilité de loisirs et la mise en place d'une stratégie spécifique.

C'est pourquoi, sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), cette étude réalisée par l'Observatoire Universitaire de la Mobilité (OUM), rattaché à l'Institut de géographie et durabilité de l'Université de Lausanne (IGD), a eu pour but de fournir un aperçu exhaustif de l'état actuel et des grandes évolutions de la mobilité de loisirs en Suisse, en s'appuyant en particulier sur les données statistiques du Microrecensement mobilité et transports (MRMT).

Les principales caractéristiques à retenir des déplacements de loisirs effectués dans le cadre de la mobilité quotidienne, en Suisse, peuvent être les suivants :

- **Les loisirs génèrent en moyenne en Suisse, en 2015, 1.3 déplacement par jour et par personne, ce qui équivaut à 14.8 km et 43 minutes de parcours. S'ajoutent à ces distances 4.2 km en moyenne parcourus à l'étranger, ce qui représente au total 19 km par jour et par personne. En comparaison avec les autres motifs de déplacement, il est intéressant de relever que les déplacements de loisirs sont ceux qui génèrent les plus longues distances en Suisse :** à titre de comparaison, le travail représente 8.8 km par jour et par personne en 2015, les déplacements pour les activités professionnelles 3.8 km, les achats, 3.5 km. Les individus consacrent également beaucoup plus de temps pour les déplacements de loisirs que pour tout autre motif.

Les distances et temps de parcours par personne et par jour en Suisse ont tendance à se réduire ces dernières années (- 1 km et - 8 minutes en moyenne entre 2005 et 2015, la réduction la plus significative ayant eu lieu entre 2005 et 2010). En revanche, les distances et temps de parcours effectués à l'étranger suivent une tendance inverse : elles doublent en 10 ans, passant de 2 km par jour et par personne en 2005 à 4.2 km par jour et par personne en 2015. La progression semble particulièrement importante entre 2010 et 2015. **En comparaison avec les autres motifs de déplacements, les loisirs sont les seuls pour lesquels les distances parcourues en Suisse par jour et par personne, pour la mobilité quotidienne, se sont réduites de manière significative ces dernières années, en particulier entre 2005 et 2010.**

- **Les déplacements de loisirs sont en moyenne significativement plus courts en jours ouvrables que durant le weekend.** Il apparaît en effet que la structure des déplacements de loisirs est fortement liée au jour de la semaine : si ceux effectués en jours ouvrables font en

moyenne 9.7 km de long, ceux du samedi et du dimanche sont presque 50% plus longs, entre 14 km le samedi et 15.6 km le dimanche, en 2015. Entre 2005 et 2015, la distance moyenne par déplacement de loisirs en Suisse est restée globalement stable, avec une légère réduction des durées de parcours.

Il est intéressant de relever que les déplacements de loisirs en lien avec l'étranger sont en moyenne beaucoup plus longs que ceux effectués en Suisse (quasiment neuf fois plus longs).

La longueur moyenne des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger montre également des différences significatives en fonction des jours de la semaine. Ainsi, les jours ouvrables, ces déplacements dépassent en moyenne les 80 km (82.7 km) et atteignent jusqu'à 128.3 km le samedi et 109.4 km le dimanche. Entre 2005 et 2015, la distance moyenne de ces déplacements a légèrement augmenté (en particulier le samedi et le dimanche, alors que les distances ont diminué en jours ouvrables), avec une baisse significative des temps de parcours.

- **Les déplacements de loisirs représentent le principal motif de déplacement : ils constituent 38% de l'ensemble des déplacements effectués en Suisse en 2015 et près de 40% des kilomètres parcourus (et 48% des temps de parcours totaux).** Les loisirs sont en outre, de loin, le principal motif de déplacement les samedis et dimanches, que ce soit en termes de pourcentage de déplacements, de distances ou de temps de parcours. **La part relative des déplacements de loisirs, dans le cadre de la mobilité du quotidien, a toutefois globalement tendance à se réduire légèrement ces dernières années, aussi bien en termes de pourcentages de déplacements qu'en termes de distances parcourues et de temps de parcours.** C'est en particulier le cas en jours ouvrables, au profit notamment du motif travail.
- **En analysant les distances parcourues pour les loisirs, il apparaît que près des deux-tiers d'entre elles sont effectuées en TIM en 2015 (66% des kilomètres, tous jours de semaine confondus).** Un peu moins d'un quart des kilomètres sont parcourus en TP (23%), alors que les mobilités douces représentent moins de 10% des distances totales. La part modale des TIM est par ailleurs significativement plus élevée en fin de semaine. **La part modale des TIM pour les déplacements de loisirs a cependant tendance à se réduire au cours du temps en termes de distances** (de 71% à 66%, soit près de 5 points pourcentage de moins en 10 ans, la réduction la plus importante ayant eu lieu entre 2005 et 2010) **au profit essentiellement des transports publics** (de 18% des distances en 2005 à 23% en 2015). Les distances parcourues pour le motif loisirs en mobilités douces augmentent de peu (+ 0.6 points pourcentage).

Ces tendances globales varient toutefois de manière importante en fonction des différents motifs de loisirs qui génèrent des déplacements. Même si les loisirs regroupent des activités nombreuses et variées (le MRMT en recense près d'une vingtaine), il faut souligner que **quatre activités regroupent à elles seules les trois-quarts des déplacements de loisirs, et les quatre-cinquièmes des distances parcourues : les activités extérieures non sportives, la gastronomie, les visites à des parents ou amis et les activités sportives.** Ces différentes activités sont caractérisées par des profils de déplacements spécifiques :

- **Selon le jour de semaine, l'importance d'une activité spécifique dans les déplacements change :** les visites à des parents ou amis représentent une part encore plus importante des distances de loisirs le dimanche, même si elles constituent également la part la plus significative en jours ouvrables et le samedi. La part des distances consacrées à la gastronomie se réduit en revanche les samedis et dimanches, tout comme celle des activités sportives.
- **La distance moyenne parcourue pour certaines activités de loisirs en particulier est importante :** les déplacements pour une visite de manifestations culturelles et d'installations

de loisirs sont en moyenne les plus longs parmi les activités de loisirs analysées (16.9 km). Dans le même ordre de grandeur, les déplacements liés aux manifestations sportives représentent également des distances de parcours importantes (16.4 km en 2015). Inversement, **certaines activités de loisirs sont en revanche spécifiquement caractérisées par des déplacements courts** : ainsi, près de la moitié des déplacements en lien avec la gastronomie ne dépasse pas les deux 2 km en moyenne ; il en va de même pour les activités extérieures non sportives.

- **Il existe des temporalités hebdomadaires et horaires bien spécifiques pour les déplacements de loisirs en fonction du type d'activité pratiquée** : sans surprise, les trajets pour la gastronomie connaissent par exemple des concentrations très nettes à midi et, dans une moindre mesure, entre 18h et 20h ; les activités sportives sont en revanche caractérisées par des déplacements qui se concentrent plutôt en fin de journée (17h-19h).
- **Les répartitions modales varient fortement selon le type d'activité : cependant, pour pratiquement tous les types d'activités analysées, la majorité des distances reste effectuée en TIM.** Certaines activités ont malgré cela des profils différents, comme les activités extérieures non sportives, où les distances parcourues en mobilités douces représentent une part importante du total, presque équivalente à celle des TIM.

En plus du type d'activité de loisirs qui génère le déplacement, le **contexte urbain de résidence** influence également significativement la structure et les caractéristiques des déplacements de loisirs :

- **Les déplacements de loisirs des habitants des communes urbaines sont en moyenne les moins longs (10.8 km contre environ 13 km pour les habitants des autres secteurs) et ceux qui durent le moins longtemps (31 min. contre 32-33 min.).** Les déplacements de loisirs des habitants des communes urbaines ont par ailleurs tendance au fil du temps à se raccourcir légèrement, alors que ceux des habitants des autres types d'espaces restent stables, voire augmentent un peu. En termes de temps de parcours, dans tous les secteurs, les temps moyens de déplacement pour les loisirs se réduisent entre 2005 et 2015.
- **Les habitants des communes urbaines consacrent en moyenne significativement moins de kilomètres pour leurs déplacements quotidiens de loisirs, par personne et par jour, que les habitants des communes intermédiaires et des communes rurales (14 km contre 16 km en 2015).**
- En distance journalière, la part des déplacements de loisirs correspond à près de 40% de la distance totale parcourue : **si, en jours ouvrables, cette part diffère peu en fonction du type d'espace de résidence (de 28% du total dans le rural à 31% dans l'urbain), les différences sont en revanche plus marquées les samedis et dimanches, la part des déplacements de loisirs, en km parcourus, étant plus importante pour les habitants des communes rurales en comparaison avec ceux des autres espaces.**
- **La répartition modale en pourcentage des distances montre des différences significatives entre les trois espaces de résidence considérés.** Près de 7 km parcourus pour les loisirs sur 10 sont effectués en transports individuels motorisés par les habitants des communes rurales et des communes intermédiaires, alors qu'ils ne sont que 6 km sur 10 à être effectués ainsi par les habitants des communes urbaines. **Toutefois, la diminution de la part des transports individuels motorisés est particulièrement importante entre 2005 et 2015, notamment chez les habitants des communes rurales avec près de 10 points de pourcentage en 10 ans (aussi bien entre 2005 et 2010 qu'entre 2010 et 2015).** Cette réduction de la part des TIM pour les

déplacements de loisirs est également significative chez les résidents des autres types d'espaces, au profit surtout des TP.

La **région de résidence** a également un impact sur les déplacements de loisirs, dont il est toutefois plus difficile de tirer des conclusions générales :

- **La longueur moyenne des déplacements de loisirs varie de manière importante selon les territoires d'action, entre 8 km et 14.7 km par déplacement. Il en va de même pour les temps moyens de parcours (entre 27 minutes et 37 minutes).** Cependant, aucune tendance ne semble se dégager par catégorie spécifique de territoire d'action.
- **La distance moyenne par jour et personne consacrée aux déplacements de loisirs est très variable selon les territoires d'action considérés :** entre 11.2 km par jour et par personne (Città Ticino) et 19.6 km (Alpes orientales).
- **Les territoires d'action structurés par de grands centres urbains sont caractérisés par des parts modales des transports publics un peu plus élevées que celles observées dans les autres catégories de territoires, avec une valeur supérieure à la moyenne nationale.** Les territoires reposant sur un réseau de villes petites et moyennes ont des parts un peu plus importantes pour les transports individuels motorisés, avec des valeurs en-dessus de la moyenne nationale, alors que la part des transports publics et des mobilités douces est en-dessous de la moyenne nationale.

Une analyse fine des flux de loisirs entre les régions montre en outre que, pour la mobilité du quotidien, **plus de 90% des déplacements de loisirs ont leur départ et arrivée dans la même région de résidence : ils sont donc essentiellement locaux.** Les flux restants ont essentiellement pour destination les régions adjacentes, par exemple l'espace Bâle – Lucerne – Aareland pour les déplacements en provenance de l'espace Zurich – Nord-Est (48% des flux sortants), ou l'espace Berne pour les déplacements en provenance de l'espace Léman – Jura (44% des flux sortants). Les zones à l'étranger à proximité d'espaces frontaliers constituent également souvent des destinations significatives pour les flux de loisirs. A noter d'ailleurs qu'au fil du temps, pour tous les espaces analysés, la répartition des flux entre origines et destinations évolue très peu. En outre, il est intéressant de relever qu'en Suisse, en 2015, près de 70% de l'ensemble des déplacements de loisirs quotidiens ont les agglomérations pour origine et destination. Un déplacement sur dix a lieu en revanche entre une agglomération et un autre espace, tandis qu'environ 20% des déplacements concernent des communes hors agglomération.

En plus du lieu de résidence, un facteur déterminant pour comprendre la variété des mobilités de loisirs est **le profil des individus qui se déplacent.** En effet, en fonction de leur genre, leur âge, leur statut socio-professionnel, leur revenu, la nature et la structure des déplacements de loisirs seront très différents :

- **En considérant le genre, il apparaît que les hommes font en moyenne des déplacements un peu plus longs que les femmes, même si ces dernières, en jours de semaine, consacrent plus de temps aux déplacements de loisirs que les hommes (+0.2 min).** La distance moyenne des déplacements chez les hommes tend à diminuer depuis 2005, passant de 12.8 km à 12 km par déplacement alors qu'elle augmente légèrement chez les femmes passant de 10.8 km à 11.1 km par déplacement. **En termes de parts modales, les femmes ont tendance à utiliser plus les transports publics que les hommes lors de leurs déplacements de loisirs (12.3% des déplacements et 27.3% des distances contre 9.1% des déplacements et 18.7% des distances).**

- **Les pratiques varient également de manière importante en fonction de l'âge des individus :** en semaine, parmi les 6-17 ans et les plus de 80 ans se trouvent les individus qui effectuent les déplacements de loisirs les plus courts (6.6 km et 6.9 km respectivement), alors que les déplacements les plus longs sont effectués par les 18-24 ans et 65-79 ans (11.5 km et 11.1 km). Les week-ends, la longueur des déplacements de loisirs a tendance à diminuer avec l'âge. L'analyse de la longueur moyenne des déplacements de loisirs, par jour et par personne, montre qu'en semaine les classes des 18-24 ans et 65-79 ans sont celles qui effectuent les plus longues distances et qui y consacrent le plus de temps. Entre 2005 et 2015, cette longueur moyenne, par jour et par personne, a augmenté plus spécifiquement chez les 6-17 ans et les 65-79 ans. Pour les parts modales, l'importance du transport individuel motorisé augmente avec l'âge, avec un pic dans la classe des 45-64 ans où elle atteint 49.7% des déplacements de loisirs, puis diminue ensuite en fonction de l'âge. L'usage des mobilités douces augmentent avec l'âge. Fait exception à la règle, les 6-17 ans où elles restent importantes pour des raisons évidentes (possession de permis). Les transports publics sont très appréciés des 18-24 ans (18.7% des déplacements) et dans une moindre mesure chez les 6-17 ans et les 80 ans et plus.
- **L'analyse des déplacements de loisirs selon les catégories socio-professionnelles indique que les personnes non actives sont celles qui font les déplacements de loisirs les plus courts, en semaine (9.7 km) comme le week-end (10.9 km le samedi et 13 km le dimanche).** En revanche, les personnes sans emploi sont celles qui effectuent les déplacements de loisirs les plus longs en semaine (10.8 km) et le dimanche (18.7 km). Les personnes actives occupées, quant-à-elles, sont celles qui consacrent le moins de temps aux déplacements de loisirs en semaine (27.1 min). Si, en moyenne, les personnes non actives sont celles qui effectuent les déplacements les moins longs, ce sont également celles qui y consacrent le plus de temps (33.4 minutes en 2015). Le week-end, ce sont les personnes actives occupées et les personnes sans emploi qui génèrent le plus de kilomètres en moyenne par jour et par personne (plus de 25 km) et par conséquent qui y consacrent le plus de temps (plus d'une heure). En outre, **les personnes actives utilisent les transports individuels motorisés une fois sur deux lors de leurs déplacements de loisirs : c'est la classe qui utilise ces modes le plus fréquemment.** Les personnes sans emploi sont celles qui utilisent le plus les transports publics (17.5% des déplacements) mais les mobilités douces restent les modes principaux (43.3% des déplacements). Les personnes non actives, elles, se tournent vers les mobilités douces (45.6% des déplacements).
- **La classe de revenu du ménage à laquelle appartient un individu est également déterminante pour la mobilité de loisirs : globalement, la longueur moyenne des déplacements augmente en effet lorsque le revenu est plus élevé.** Il faut toutefois souligner que la longueur moyenne des déplacements de loisirs sont réduites pour l'ensemble des catégories entre 2005 et 2015, sauf pour les personnes appartenant aux ménages aux revenus les plus élevés (plus de 12'000CHF). Par ailleurs, **plus le revenu du ménage de la personne est important, plus la distance générée par jour et par personne est élevée, ces différences étant de surcroît plus importantes en fin de semaine que pendant les jours de semaine.** Enfin, **plus le revenu du ménage est élevé, plus l'usage du transport individuel motorisé pour les déplacements de loisirs est important.** Les modes doux suivent une logique opposée puisque plus le revenu du ménage est élevé et moins ils sont utilisés. Enfin, les transports publics représentent environ 10 % des déplacements de loisirs mais ils sont toutefois plus utilisés par les ménages avec de bas revenus.

- **En analysant la structure du ménage, il apparaît que les personnes appartenant à des ménages de couple sans enfants et non familial effectuent en moyenne les déplacements de loisirs les plus longs (respectivement 10.9 km et 10.6 km).** Le week-end, les personnes dans les ménages non familiaux effectuent les déplacements les plus longs, alors que les ménages monoparentaux avec enfant(s) effectuent les déplacements les plus courts. **Les ménages d'une personne, les couples sans enfant et les ménages non familiaux effectuent des déplacements moins longs en 2015 qu'en 2005, alors que les ménages avec des couples avec enfant(s) et les ménages monoparentaux avec enfant(s) en font des plus longs.** En semaine, les ménages de couple avec enfant(s) sont ceux qui génèrent le moins de déplacements de loisirs par jour et par personne (1.1 déplacements) et qui font le moins de kilomètres par jour et par personne en semaine (9.7 km) ; en revanche, ces mêmes ménages sont ceux qui en font le plus le dimanche (25.9 km). Les parts modales montrent par ailleurs les transports individuels motorisés sont les modes principaux pour les ménages de couple sans enfant (48.6% des déplacements), de couples avec enfant(s) (47.6%) et des ménages non familiaux (45.3%). Les mobilités douces sont en revanche les catégories de modes les plus utilisées par les ménages d'une personne (44.4% des déplacements) et monoparentaux (42.3%).

En plus du profil de l'individu, son « **portefeuille de mobilité** », c'est-à-dire la **disponibilité de véhicules** (aussi bien au sein du ménage d'appartenance ou pour la personne elle-même) **ou d'abonnements de transport** a également une importance déterminante dans les déplacements de loisirs :

- **Les personnes avec une voiture individuelle toujours disponible font nettement moins d'étapes par déplacement de loisirs (1.3 étapes) que ceux qui ont une voiture individuelle disponible sur demande (1.5 étapes) ou ceux qui n'en ont pas à disposition (1.8 étapes).** Les personnes qui n'ont pas de voiture individuelle à disposition effectuent des déplacements plus courts en semaine et le samedi, mais plus longs le dimanche. D'ailleurs, les personnes avec une voiture individuelle sur demande effectuent des déplacements dont les distances sont assez proches des valeurs des déplacements effectués par les personnes avec une voiture individuelle toujours à disposition. Les personnes ayant une voiture toujours à disposition ou sur demande effectuent plus ou moins le même nombre de déplacements de loisirs par jour et par personne, alors que ceux qui n'ont pas de voiture à disposition en font moins. Ceux qui n'ont pas de voiture individuelle à disposition génèrent moins de kilomètres par jour et par personne en semaine (8.1 km) et le samedi (10.9 km), mais tout autant le dimanche (25.1 km). **Les parts modales selon la disponibilité de la voiture montrent, logiquement, que les personnes ayant une voiture toujours à disposition effectuent la plupart de leurs déplacements de loisirs en transports individuels motorisés : plus d'un déplacement sur deux, ce qui représente plus de 75% des distances.** Chez les personnes n'ayant pas de voiture à disposition, la plus grande part de la distance est effectuée en transports publics (47.6%).
- **La disponibilité d'un vélo mécanique ou non semble en revanche, globalement, ne pas avoir d'influence déterminante sur la nature ou la structure des déplacements de loisirs.** Il apparaît cependant que les personnes ayant un vélo à disposition effectuent des déplacements de loisirs plus longs que les personnes qui l'ont sur demande ou qui n'en ont pas, et un peu plus de déplacements de loisirs par jour et par personne. **Même constat concernant la disponibilité d'un vélo électrique.** Les personnes appartenant à un ménage ayant à disposition un VAE semblent toutefois faire des déplacements plus longs en semaine (+0.9 km) et le samedi (+2.9

km) que les ménages qui ont un VAE sur demande ou qui n'en ont pas. Par contre, le dimanche les longueurs moyennes sont identiques (15.6 km).

- **La possession d'un AG CFF a par contre une influence marquée sur les déplacements de loisirs. Le nombre moyen d'étapes par déplacements de loisirs est ainsi plus élevé chez les détenteurs d'un AG. Cela se vérifie aussi bien en semaine (+0.5) que le samedi (+0.5) ou le dimanche (+0.6). En outre, Les détenteurs d'un AG font des déplacements de loisirs plus longs et dont la durée est plus élevée que chez les personnes qui ne possèdent pas d'AG. En revanche, la possession d'un AG n'a pas d'incidence sur la fréquence des déplacements par personne et par jour pour les loisirs. L'analyse des parts modales des déplacements de loisirs, en pourcentage des déplacements, montre, sans surprise, que les détenteurs de l'AG utilisent significativement plus les transports publics que les non détenteurs de l'AG (27.9% de déplacements contre 8.8%). Les non détenteurs de l'AG CFF se tournent vers le transport individuel motorisé qui représente 48.1% des déplacements contre à peine 27.1% chez les détenteurs. Cette différence substantielle est confirmée en pourcentage des distances, puisque chez les détenteurs de l'AG, les transports publics représentent 62.5% des distances effectuées.**

En plus de la mobilité quotidienne, les **voyages** (ponctuels, occasionnels ou réguliers) constituent également une part significative des déplacements de loisirs. En effet, **les loisirs constituent, de très loin, le motif principal de réalisation d'un voyage, qu'il soit sans nuitée ou avec nuitées** : moins de 10% de l'ensemble des voyages sont de nature professionnelle (travail ou formation) en 2015. Cette proportion reste globalement stable entre 2005 et 2015. L'importance de ce type de mobilité, lorsqu'on considère les loisirs, a vraisemblablement tendance à croître au fil du temps, compte tenu des facilités grandissantes (multiplication des offres, réduction des coûts) pour réaliser des voyages :

- **Le nombre de voyages sans nuitée par personne et par an augmente de manière assez marquée en dix ans** : d'environ 9 voyages par an et par personne en moyenne en 2005 à 11 en 2015. En outre, **la part des personnes qui effectuent au moins un voyage sans nuitée au cours des quinze derniers jours a également tendance à croître sur la même période** : elle passe de 23.9% à 27.4%. **La distance moyenne parcourue par voyage sans nuitée s'établit autour des 120-130 km par voyage, avec des fluctuations selon les années (augmentation entre 2005 et 2010, puis légère réduction entre 2010 et 2015** : cette variation des distances est peut-être un effet conjoncturel, à mettre en relation avec la réduction de la fréquence des voyages avec nuitées. **En termes de modes utilisés, les transports individuels motorisés restent largement les modes de transport les plus fréquents pour les voyages de loisirs sans nuitées (aussi bien en termes de part de déplacements que de distances parcourues).** La part des transports publics augmente toutefois, mais lentement (de 24.2% du total des déplacements en 2005 à 26.1% en 2015, en particulier grâce aux trajets en train).
- **L'âge de la personne a une certaine influence sur les caractéristiques des voyages sans nuitée** : le nombre de voyages a en effet tendance à se réduire avec l'âge, en particulier pour les personnes de 45 ans et plus. Les 80 ans et plus sont les individus qui, dans l'absolu, effectuent le moins de voyages sans nuitée. Sur 10 ans, la croissance du nombre de voyages sans nuitées est par ailleurs significative chez les 25-44 ans (environ 10 par an et par personne en 2005 à 15 en 2015) et chez les 18-24 ans (de 8 à 12 sur la même période). **Les différences entre individus sont également très importantes en fonction de leur revenu** : les personnes appartenant à des ménages ayant moins de 4'000 CHF de revenu mensuel ne font qu'entre 6.5 et 7.9 voyages sans nuitée par an, contre entre 10 et 14 pour les personnes appartenant

à un ménage de revenu supérieur à 8'000 CHF. Le revenu intervient également fortement sur la variation en 10 ans du nombre de voyages sans nuitée par personne et par an : si le nombre de voyages a tendance à rester plutôt stable entre 2005 et 2015 (avec quelques variations) pour les ménages de moins de 4'000 CHF et à augmenter légèrement pour les 4'001 à 8'000 CHF, il augmente en revanche fortement, sur la même période, pour les ménages dont le revenu mensuel dépasse les 8'000 CHF.

- **Entre 2015, les individus résidant en Suisse effectuent en moyenne 2.6 voyages de loisirs avec nuitées par an.** Cette valeur évolue en dents de scie sur 10 ans, ce qui s'explique probablement par des effets conjoncturels : entre 2005 et 2010, la réduction de la fréquence des voyages avec nuitées a été en effet peut-être en partie compensée par une légère augmentation de la fréquence des voyages sans nuitée. **Sur une période de 10 ans, on assiste à une croissance significative de la distance moyenne parcourue dans le cadre de chaque voyage avec nuitée : environ 900 km de plus en moyenne.** Cette augmentation est en particulier importante entre 2005 et 2010 (+ 441 km en moyenne) et se poursuit, voire se renforce, entre 2010 et 2015 (+ 473 km environ), pour atteindre les 2'700 km par voyage en moyenne. Les principales destinations de ces voyages se situent dans les pays européens. Les destinations extra-européennes sont moins fréquentes (moins de 10% du total des flux, cette part étant encore plus faible pour les voyages au départ des espaces alpins). **Pour réaliser ces voyages, les transports individuels motorisés restent les modes principalement utilisés, mais la part des TIM a tendance à se réduire avec le temps (de 57.1% en 2005 à 51.5% en 2015), tout comme celle des transports publics (de 20.2% en 2005 à 15.8% des déplacements en 2015).** En revanche, l'accroissement de celle de l'avion est très significative : de 16.7% du total en 2005 à 28.4% en 2015 (+ 11.5 points de pourcentage en 10 ans). Cette tendance est encore plus évidente en considérant les parts modales selon les distances parcourues : si l'avion représentait environ 2/3 des distances parcourues pour les voyages avec nuitées en 2005, ce même mode représente plus de ¾ de ces distances dix ans plus tard.
- L'augmentation du nombre de voyages par personne observée entre 2005 et 2015 concerne tous les genres et toutes les classes d'âge (hormis les plus jeunes, 6 à 17 ans), mais les différences entre les âges sont importantes : le nombre de voyages avec nuitées croît en particulier de manière importante chez les 25-44 ans (de 2.8 en 2005 à 3.6 en 2015 par an et par personne). Les classes d'âge plus avancées (65-79 ans et 80 ans et plus) restent celles qui effectuent en moyenne le moins de voyages. L'augmentation des distances moyennes parcourues par voyage avec nuitées entre 2005 et 2015 concerne l'ensemble des classes d'âge, mais tout particulièrement les 19-24 ans (+ 1'000 km en moyenne en 10 ans). Pareillement aux voyages sans nuitée, le revenu a une influence très marquée sur le nombre de voyages de loisirs avec nuitées : ainsi, la classe de revenu la plus élevée (plus de 12'000 CHF par an) est celle qui parcourt la distance moyenne la plus importante par voyage en 2015, et celle dont l'augmentation de distance a été la plus importante entre 2005 et 2015 (environ + 800 km par voyage en moyenne sur 10 ans).
- Plus spécifiquement, les voyages de loisirs effectués en avion ont tendance non seulement à devenir de plus en plus fréquents (près de deux fois plus de départs par an et par personne en moyenne en 10 ans, pour atteindre 0.7 départs en 2015) mais aussi à couvrir des distances de plus en plus importantes (+ 908 km en une décennie, pour atteindre 7'342 en 2015). De ce point de vue, il apparaît que l'aéroport de Zurich reste très largement le principal aéroport de départ pour les voyages en avion depuis la Suisse (plus de la moitié des voyages). Suivent, de loin, l'aéroport de Genève (environ un voyage sur 4) et Bâle (un peu plus d'un voyage sur

10). L'ensemble des autres aéroports suisses et à l'étranger représentent moins de 10% du total des départs. **L'importance relative de l'aéroport Zurich a tendance toutefois à se réduire au fil du temps au profit de Genève et Bâle.** La manière de rejoindre les aéroports a également tendance à se modifier : pour les principaux aéroports suisses la part des TIM se réduit ainsi de manière significative (augmentation des coûts et restrictions au stationnement de longue durée près des aéroports), au profit des TP (dont la desserte s'améliore).

En conclusion, en considérant l'ensemble de la **mobilité annuelle** (qui cumule mobilité du quotidien, voyages sans nuitée, voyages avec nuitées), **chaque personne de 6 ans et plus habitant en Suisse a parcouru en moyenne environ 15'300 km pour ses déplacements de loisirs en 2015.** Le nombre de kilomètres parcourus par an et par personne pour les loisirs a par ailleurs tendance à croître fortement entre 2005 et 2015 : de moins de 12'000 km en 2005 à près de 15'300 en 2015 (environ 3'300 km de plus par personne et par an en 10 ans, soit près de 28% de plus). Cette évolution est en particulier le fait des distances consacrées aux voyages avec nuitées, qui augmentent de manière très importante, en particulier entre 2010 et 2015 (+ 2'600 km de plus par an et par personne pour ce type de mobilité, dont 2'200 de plus seulement entre 2010 et 2015). L'augmentation de la fréquence des voyages en avion, ainsi que la croissance des distances moyennes effectuées à chaque voyage, constituent le principal facteur de cette évolution.

Plus globalement, il apparaît que la part des distances annuelles parcourues pour la mobilité quotidienne de loisirs a donc tendance à se réduire, alors que l'importance de la mobilité de loisirs occasionnelle, en particulier dans le cadre de voyages à longue distance, croît fortement. Par ailleurs, l'analyse de la mobilité annuelle de loisirs montre de grandes différences en fonction des espaces de résidence et des catégories sociodémographiques : ainsi, les jeunes, les urbains et les personnes au revenu élevé parcourent des distances annuelles beaucoup plus importantes pour les loisirs que les autres individus, distances qui ont en outre, pour ces catégories de personnes, tendance à augmenter fortement ces dernières années.

12 BIBLIOGRAPHIE

ARE (2013) *Freizeitverkehr in der Schweiz Entwicklung seit 1994 und Analyse des Rückgangs 2005 bis 2010*. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.

A. SIMMA, ARE (2003) *Histoire des microrecensements sur le comportement de la population suisse en matière de transports*. Rapport pour la 3^{ème} conférence SRTC - Swiss Transport Research Conference, Berne.

M. SCHULER, P. DESSEMONTET (2016) *Projet de territoire Suisse. Délimitation des territoires d'action*. ARE, Berne.

OFS / ARE, *Microrecensement mobilité et transports*. <http://www.mzmv.bfs.admin.ch>

OFS / ARE (2017) *Comportement de la population en matière de transports. Résultats du microrecensement mobilité et transports 2015*. Neuchâtel, Berne.

OFS (2012) *Valeurs : Loisirs*. Magazine d'information de l'Office fédéral de la statistique, no 1/2012, Neuchâtel.

OFS (2012) *L'espace à caractère urbain 2012 : Rapport explicatif*. Neuchâtel.

L. ZECHA (2017) *Typologie des communes et typologie urbain-rural 2012*. OFS, Berne.

CONSEIL FEDERAL SUISSE (2009) *Stratégie pour le trafic de loisirs : Rapport du Conseil fédéral sur la stratégie pour un trafic de loisirs durable donnant suite au postulat 02.3733, Peter Bieri, du 12 décembre 2002*. Berne.

CONSEIL FEDERAL SUISSE, CdC, DTAP, UVS, ACS (2012) *Projet de territoire Suisse. Version remaniée*. Berne.

J. DUMAZEDIER (1962) *Vers une civilisation des loisirs*. Seuil, Paris.

J. DUMAZEDIER (1988) *Révolution culturelle du temps libre, 1968-1988*. Méridiens-Klincksieck, Paris.

P. YONNET (1985) *Jeux, modes et masses*. Gallimard, Paris.

P. YONNET (1999) *Travail, loisir. Temps libre et lien social*, Gallimard, Paris.

INSEE - Direction des statistiques démographiques et sociales, *Statistiques sur les ressources et conditions de vie*.

P. COULANGEON, « LOISIRS », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 15 mars 2018

E. HAUBNER (2003) *La mobilité de loisirs : Rapport de synthèse*, CIPRA.

FNS (2001) *PNR 41 : Transport et environnement : Interactions Suisse-Europe*.

R. MEIER (2000) *Nachhaltiger Freizeitverkehr*. Publication dans le cadre du PNR 41. Verlag Rüegger, Chur / Zürich.

R. MEIER (2000) *Freizeitverkehr: Analysen und Strategien*. Etude dans le cadre du PNR 41. Rapport D5, Bern.

S. MUNAFÒ (2016) *La ville compacte remise en cause ? Formes urbaines et mobilités de loisirs*. Neuchâtel, Alphil-Presses universitaires suisses.

J-P. ORFEUIL, D. SOLLEYRET (2002) « Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance ? » in *Recherche Transport Sécurité*, Vol.76, pp. 208-221.

European Plateform on Mobility Management (s.d.) *Management de la mobilité : définition*. EPOMM, MAX, Leuven.

13 LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Nombre moyen d'étapes, par déplacement de loisirs – 2015	32
Figure 2 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs - 2015.....	33
Figure 3 : Répartition des déplacements de loisirs par classes de distances (en km) – 2015.....	33
Figure 4 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs – 2015	34
Figure 5 : Nombre moyen d'étapes, par déplacement de loisirs en lien avec l'étranger – 2015.....	35
Figure 6 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger – 2015	35
Figure 7 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger – 2015	36
Figure 8 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs - 2005-2010-2015.....	37
Figure 9 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs –2005-2010-2015	37
Figure 10 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs - 2005-2010-2015	38
Figure 11 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs en lien avec l'étranger - 2005-2010-2015	39
Figure 12 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger – 2005-2010-2015	39
Figure 13 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger - 2005-2010-2015	40
Figure 14 : Nombre moyen d'étapes par déplacement, selon le motif - 2005-2010-2015	41
Figure 15 : Longueur moyenne (en km) des déplacements, selon le motif –2005-2010-2015.....	42
Figure 16 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements, selon le motif - 2005-2010-2015.....	42
Figure 17 : Nombre moyen de déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne - 2015 ..	43
Figure 18 : Distance moyenne (en km) parcourue pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et par personne - 2015	44
Figure 19 : Temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et par personne -2015	44
Figure 20 : Distance moyenne (en km) parcourue en Suisse, par jour et personne, selon le motif de déplacement – 2015	45
Figure 21 : Temps de parcours moyen (en minutes) en Suisse, par jour et personne, selon le motif de déplacement - 2015	45
Figure 22 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne - 2005-2010-2015.....	46
Figure 23 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs en Suisse, selon le jour de la semaine, par jour et personne - 2005-2010-2015	47
Figure 24 : Evolution de la répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs réalisés par jour - 2005-2010-2015	47
Figure 25 : Evolution de la distance moyenne (en km) parcourue pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne - 2005-2010-2015	48
Figure 26 : Evolution de la distance moyenne (en km) parcourue pour des déplacements de loisirs en Suisse, selon le jour de la semaine, par jour et personne - 2005-2010-2015	49
Figure 27 : Evolution du temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne - 2005-2010-2015	49
Figure 28 : Evolution du temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs en Suisse, selon le jour de la semaine, par jour et personne - 2005-2010-2015	50
Figure 29 : Evolution des distances parcourues moyennes (en km) en Suisse, par jour et personne, selon le motif de déplacement - 2005-2010-2015.....	50
Figure 30 : Evolution du temps de parcours moyen (en minutes) en Suisse, par jour et personne, selon le motif de déplacement - 2005-2010-2015.....	51
Figure 31: Part de déplacements de loisirs (en % du total) sur l'ensemble des déplacements - 2015.....	52
Figure 32: Part des km parcourus (en %) pour des déplacements de loisirs sur l'ensemble des distances parcourues – 2015	52
Figure 33: Part des temps de parcours (en %) destinées aux déplacements de loisirs sur l'ensemble des temps de parcours – 2015	53

Figure 34: Part de déplacements de loisirs (en % du total) sur l'ensemble des déplacements en lien avec l'étranger - 2015	54
Figure 35: Part des km parcourus (en %) pour des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger sur l'ensemble des distances parcourues – 2015	54
Figure 36: Part des temps de parcours (en %) destinées aux déplacements de loisirs en lien avec l'étranger sur l'ensemble des temps de parcours – 2015	55
Figure 37 : Evolution de la part des déplacements de loisirs (en %) sur l'ensemble des déplacements - 2005-2010-2015	56
Figure 38 : Evolution de la part des km parcourus (en %) pour des déplacements de loisirs sur l'ensemble des distances parcourues - 2005-2010-2015.....	56
Figure 39 : Evolution de la part des temps de parcours (en%) destinée aux déplacements de loisirs sur l'ensemble des temps de parcours - 2005-2010-2015	57
Figure 40 : Evolution de la part des déplacements de loisirs (en %) sur l'ensemble des déplacements en lien avec l'étranger - 2005-2010-2015	58
Figure 41 : Evolution de la part des km parcourus (en %) pour des déplacements de loisirs sur l'ensemble des distances parcourues en lien avec l'étranger - 2005-2010-2015	58
Figure 42 : Evolution de la part des temps de parcours (en%) destinée aux déplacements de loisirs sur l'ensemble des temps de parcours en lien avec l'étranger - 2005-2010-2015	59
Figure 43 : Evolution des parts de déplacements (en %), selon le motif, sur l'ensemble des déplacements - 2005-2010-2015	60
Figure 44 : Evolution de la part des km parcourus (en %), selon le motif, sur l'ensemble des distances parcourues - 2005-2010-2015.....	61
Figure 45 : Evolution de la part des temps de parcours (en %), selon le motif de déplacement, sur l'ensemble des temps de parcours - 2005-2010-2015.....	61
Figure 46 : Pourcentage de la population en déplacement pour le motif loisirs selon l'heure de la journée – 2015	62
Figure 47 : Pourcentage de la population en déplacement selon les jours pour le motif loisir selon l'heure de la journée – 2015	63
Figure 48 : Répartition des déplacements selon le motif et l'heure – 2015	63
Figure 49 : Pourcentage des déplacements en cours par motif et par tranche horaire - 2015	64
Figure 50 : Pourcentage de la population en déplacement pour le motif loisir selon l'heure de la journée – 2005	64
Figure 51 : Pourcentage de la population en déplacement selon les jours pour le motif loisir selon l'heure de la journée – 2005	65
Figure 52 : Pourcentage de la population en déplacement selon les jours pour le motif loisir selon l'heure de la journée – 2010	65
Figure 53 : Pourcentage de la population en déplacement selon les jours pour le motif loisir selon l'heure de la journée – 2015	66
Figure 54 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories agrégées, en pourcentage de l'ensemble des déplacements, tous jours de semaine - 2015	67
Figure 55 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories détaillées, en pourcentage de l'ensemble des déplacements, tous jours de semaine - 2015	67
Figure 56 : Parts modales des déplacements loisirs selon les jours de la semaine, en pourcentage de l'ensemble des déplacements – 2015	68
Figure 57 : Parts modales en pourcentage de l'ensemble des déplacements, selon le motif de déplacement – 2015	68
Figure 58 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues - 2015	69
Figure 59 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories détaillées, en pourcentage des distances parcourues - 2015	70
Figure 60 : Parts modales des déplacements loisirs selon les jours de la semaine, en pourcentage des distances parcourues – 2015	70
Figure 61 : Parts modales en pourcentage des distances parcourues, selon le motif de déplacement – 2015 ...	71

Figure 62 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories agrégées, en pourcentage de l'ensemble des déplacements en lien avec l'étranger, tous jours de semaine – 2015	72
Figure 63 : Parts modales des déplacements loisirs selon les jours de la semaine, en pourcentage de l'ensemble des déplacements en lien avec l'étranger – 2015	72
Figure 64 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues à l'étranger – 2015	73
Figure 65 : Parts modales des déplacements loisirs selon les jours de la semaine, en pourcentage des distances parcourues à l'étranger - 2015.....	74
Figure 66 : Parts modales des déplacements loisirs, en pourcentage de l'ensemble des déplacements - 2005-2010-2015	75
Figure 67 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015.....	76
Figure 68 : Parts modales des déplacements loisirs, en pourcentage de l'ensemble des déplacements en lien avec l'étranger - 2005-2010-2015	77
Figure 69 : Parts modales des déplacements loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues à l'étranger - 2005-2010-2015	78
Figure 70 : Taux d'occupation moyen des voitures lors de déplacements pour les loisirs - 2005-2010-2015	78
Figure 71 : Taux d'occupation moyen des voitures, selon le motif de déplacement - 2015	79
Figure 72 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des déplacements pour le motif loisirs - 2015	86
Figure 73 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des déplacements en lien avec l'étranger pour le motif loisirs - 2015	88
Figure 74 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des distances parcourues pour le motif loisirs – 2015	89
Figure 75 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des distances parcourues pour le motif loisirs en lien avec l'étranger - 2015	91
Figure 76 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des durées de parcours pour le motif loisirs - 2015	92
Figure 77 : Distance moyenne des déplacements pour les loisirs, selon le type d'activité, en km - 2015	95
Figure 78 : Durée moyenne des déplacements pour les loisirs selon le type d'activité, en minutes - 2015	98
Figure 79 : Pourcentage des déplacements en cours selon le type d'activités et par tranche horaire - 2015 ...	101
Figure 80 : Moyen de transport principal lors de déplacements pour les loisirs, selon le type d'activité (% des déplacements) - 2015	102
Figure 81 : Moyen de transport principal des déplacements pour les loisirs, selon le type d'activité (% des distances) - 2015	105
Figure 82 : Taux d'occupation moyen des voitures individuelles, selon le type d'activité de loisirs - 2015	109
Figure 83: Carte de la typologie urbain-rural 2012	112
Figure 84 : Nombre moyen d'étapes des déplacements pour les loisirs selon la typologie d'espace - 2015	114
Figure 85 : Longueur moyenne (en km) des déplacements pour les loisirs selon la typologie d'espace - 2015	115
Figure 86 : Répartition des déplacements de loisirs par classes de distances (en km) selon la typologie d'espace - 2015	116
Figure 87 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements pour les loisirs selon la typologie d'espace - 2015	117
Figure 88 : Nombre moyen d'étapes par déplacements de loisirs selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015	118
Figure 89 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs selon la typologie d'espace – 2005-2010-2015	119
Figure 90 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015	120
Figure 91 : Nombre moyen de déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne, selon la typologie d'espace – 2015	121
Figure 92 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon la typologie d'espace - 2015	122

Figure 93 : Distance moyenne (en km) parcourue pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne, selon la typologie d'espace - 2015	123
Figure 94 : Temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne, selon la typologie d'espace - 2015	124
Figure 95 : Nombre moyen de déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne, selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015.....	125
Figure 96 : Distance moyenne (en km) parcourue pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne, selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015.....	126
Figure 97 : Temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs en Suisse et à l'étranger, par jour et personne, selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015	127
Figure 98 : Parts des différentes activités de loisirs en pourcentage des distances parcourues, en Suisse, par type d'espace - 2015	129
Figure 99 : Parts des différentes activités de loisirs en pourcentage des distances parcourues lors des déplacements en lien avec l'étranger, par type d'espace - 2015.....	130
Figure 100 : Parts des déplacements de loisirs en cours, selon la typologie d'espace et par tranche horaire – 2015	132
Figure 101 : Moyen de transport principal lors de déplacements pour les loisirs selon la typologie d'espace (% des déplacements) – 2015	134
Figure 102 : Moyen de transport principal lors de déplacements pour les loisirs selon la typologie d'espace (% des distances) – 2015.....	136
Figure 103 : Taux d'occupation moyen des voitures individuelles lors des déplacements de loisirs, selon la typologie d'espace de résidence - 2015.....	140
Figure 104 : Les aires principales et élargies des 12 territoires du Projet de territoire Suisse	143
Figure 105 : Nombre moyen d'étapes des déplacements pour les loisirs selon les territoires d'action – 2015.	146
Figure 106 : Longueur moyenne (en km) des déplacements pour les loisirs selon les territoires d'action – 2015	148
Figure 107 : Répartition des déplacements de loisirs par classes de distances (en km) selon les territoires d'action – 2015	149
Figure 108 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements pour les selon les territoires d'action – 2015 ...	150
Figure 109 : Nombre moyen des déplacements de loisirs, par jour et personne en Suisse et à l'étranger, selon les territoires d'action - 2015	152
Figure 110 : Distance moyenne (en km) parcourues pour des déplacements de loisirs, par jour et personne en Suisse et à l'étranger, selon les territoires d'action – 2015	154
Figure 111 : Temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs, par jour et personne en Suisse et à l'étranger, selon les territoires d'action – 2015	156
Figure 112 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne selon les territoires d'action - 2005-2010-2015	157
Figure 113 : Distance moyenne (en km) parcourues pour des déplacements de loisirs, par jour et personne selon les territoires d'action - 2005-2010-2015	158
Figure 114 : Evolution du temps de parcours moyen (en minutes) pour des déplacements de loisirs, par jour et personne selon les territoires d'action - 2005-2010-2015.....	159
Figure 115 : Moyen de transport principal lors de déplacements pour les loisirs selon les territoires d'action (% des déplacements) – 2015	163
Figure 116 : Moyen de transport principal lors de déplacements pour les loisirs selon les territoires d'action (% des distances) – 2015.....	165
Figure 117 : Aires du projet de territoire Suisse : découpage original à 12 aires	170
Figure 118 : Aires du projet de territoire Suisse : agrégation en 6 espace pour analyse des flux entrants et sortants	171
Figure 119 : Répartition des flux de loisirs sortants de l'espace Zurich – Nord-Est - 2015	173
Figure 120 : Répartition des flux de loisirs sortants de l'espace Bâle – Lucerne - Aareland - 2015.....	174
Figure 121 : Répartition des flux de loisirs sortants de l'espace Léman - Jura - 2015	175
Figure 122 : Répartition des flux de loisirs sortants de l'espace Berne - 2015	176
Figure 123 : Répartition des flux de loisirs sortants de l'espace Alpes occidentales - 2015	177

Figure 124 : Répartition des flux de loisirs sortants de l'espace Alpes orientales – Gothard - Ticino - 2015	178
Figure 125 : Longueur moyenne des flux de loisirs sortants de l'espace Zurich – Nord-Est, selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée - 2015	179
Figure 126 : Longueur moyenne des flux de loisirs sortants de l'espace Bâle – Aareland - Lucerne, selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée – 2015 (pas de données pour l'Autriche).....	179
Figure 127 : Longueur moyenne des flux de loisirs sortants de l'espace Léman - Jura, selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée – 2015 (pas de données pour l'Autriche)	180
Figure 128 : Longueur moyenne des flux de loisirs sortants de l'espace Berne, selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée – 2015 (pas de données pour l'Autriche).....	180
Figure 129 : Longueur moyenne des flux de loisirs sortants de l'espace Alpes occidentales, selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée – 2015 (pas de données pour l'Autriche).....	181
Figure 130 : Longueur moyenne des flux de loisirs sortants de l'espace Alpes orientales – Gothard - Ticino, selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée - 2015	181
Figure 131 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'espace Zurich – Nord-Est, selon l'espace d'arrivée, en % des déplacements – 2015	182
Figure 132 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'espace Bâle – Aareland - Lucerne, selon l'espace d'arrivée, en % des déplacements – 2015	182
Figure 133 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'espace Léman - Jura, selon l'espace d'arrivée, en % des déplacements – 2015	183
Figure 134 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'espace Berne, selon l'espace d'arrivée, en % des déplacements – 2015.....	183
Figure 135 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'espace Alpes occidentales, selon l'espace d'arrivée, en % des déplacements – 2015	184
Figure 136 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de l'espace Alpes orientales – Gothard - Ticino, selon l'espace d'arrivée, en % des déplacements – 2015	184
Figure 137 : Agglomérations suisses, selon définition 2012 de l'Espace à caractère urbain	186
Figure 138 : Répartition des flux des déplacements de loisirs au sein des agglomérations suisses, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015	188
Figure 139 : Répartition des flux des déplacements pour des motifs autres que les loisirs au sein des agglomérations suisses, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015	189
Figure 140 : Répartition des flux des déplacements de loisirs au sein de l'agglomération de Zurich, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015	190
Figure 141 : Répartition des flux des déplacements de loisirs au sein de l'agglomération de Berne, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015	191
Figure 142 : Répartition des flux des déplacements de loisirs au sein de l'agglomération de Bâle, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015	193
Figure 143 : Répartition des flux des déplacements de loisirs au sein de l'agglomération de Genève, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015	194
Figure 144 : Répartition des flux des déplacements de loisirs au sein de l'agglomération de Lugano, en % des déplacements, selon les zones d'origine et de destination – 2015	196
Figure 145 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des villes-centre d'agglomérations, en % des déplacements, selon la zone de destination – 2015.....	198
Figure 146 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres principaux d'agglomérations, en % des déplacements, selon la zone de destination – 2015	198
Figure 147 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres secondaires d'agglomérations, en % des déplacements, selon la zone de destination – 2015.....	199
Figure 148 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des communes de couronne d'agglomérations, en % des déplacements, selon la zone de destination – 2015.....	199
Figure 149 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de la ville-centre de Zurich, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	200
Figure 150 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres principaux de l'agglomération de Zurich, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	200

Figure 151 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres secondaires de l'agglomération de Zurich, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	201
Figure 152 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des communes de la couronne de l'agglomération de Zurich, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	201
Figure 153 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de la ville-centre de Berne, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	202
Figure 154 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres principaux de l'agglomération de Berne, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	202
Figure 155 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres secondaires de l'agglomération de Berne, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	203
Figure 156 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des communes de la couronne de l'agglomération de Berne, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	203
Figure 157 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de la ville-centre de Bâle, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	204
Figure 158 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres principaux de l'agglomération de Bâle, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	204
Figure 159 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres secondaires de l'agglomération de Bâle, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération - 2015	205
Figure 160 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des communes de la couronne de l'agglomération de Bâle, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	205
Figure 161 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de la ville-centre de Genève, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	206
Figure 162 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres principaux de l'agglomération de Genève, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	206
Figure 163 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres secondaires de l'agglomération de Genève, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	207
Figure 164 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des communes de la couronne de l'agglomération de Genève, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	207
Figure 165 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ de la ville-centre de Lugano, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	208
Figure 166 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des centres principaux de l'agglomération de Lugano, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	208
Figure 167 : Parts modales des déplacements de loisirs au départ des communes de la couronne de l'agglomération de Lugano, en % des déplacements, selon la zone de destination dans l'agglomération – 2015	209
Figure 168 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le genre - 2015	213
Figure 169 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le genre - 2015	214
Figure 170 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le genre - 2005-2010-2015	214
Figure 171 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le genre - 2005-2010-2015	215
Figure 172 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le genre et le type d'espace - 2015	215
Figure 173 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le genre et le type d'espace – 2015	216
Figure 174 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le genre – 2015	216
Figure 175 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon le genre – 2015	217
Figure 176 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le genre - 2015	217

Figure 177 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le genre - 2015	218
Figure 178 : Longueur moyenne (en km) des déplacements, par jour et personne, selon le genre et le motif – 2015	218
Figure 179 : Durée moyenne (en min) des déplacements, par jour et personne, selon le genre et le motif – 2015	219
Figure 180 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le genre - 2005-2010-2015	219
Figure 181 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le genre –2005-2010-2015	220
Figure 182 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le genre – 2005-2010-2015.....	220
Figure 183 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, selon le genre et le type d'espace – 2015	221
Figure 184 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le genre et le type d'espace - 2015	221
Figure 185 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le genre et le type d'espace - 2015	222
Figure 186 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon le genre - 2015	222
Figure 187 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon le genre – 2015	223
Figure 188 : Parts modales des déplacements des hommes, en % des déplacements, selon le motif - 2015 ...	223
Figure 189 : Parts modales des déplacements des femmes, en % des déplacements, selon le motif - 2015	224
Figure 190 : Taux d'occupation moyen des voitures individuelles lors des déplacements de loisirs, selon le genre - 2015	224
Figure 191 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la classe d'âge - 2015	226
Figure 192 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la classe d'âge - 2015	226
Figure 193 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la classe d'âge – 2005-2010-2015	227
Figure 194 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la classe d'âge - 2005-2010-2015	227
Figure 195 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la classe d'âge – 2015	228
Figure 196 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon la classe d'âge – 2015.....	228
Figure 197 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe d'âge - 2015	229
Figure 198 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe d'âge - 2015	230
Figure 199 : Longueur moyenne (en km) des déplacements, par jour et personne, selon la classe d'âge et le motif – 2015	231
Figure 200 : Durée moyenne (en min) des déplacements, par jour et personne, selon la classe d'âge et le motif - 2015	232
Figure 201: Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe d'âge - 2005-2010-2015	233
Figure 202 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe d'âge - 2005-2010-2015	233
Figure 203 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe d'âge - 2005-2010-2015.....	234
Figure 204 : Pourcentage de la population en déplacement pour un motif loisirs, selon la classe d'âge et l'heure de la journée - 2015	234
Figure 205 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la classe d'âge - 2015	235
Figure 206 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon la classe d'âge – 2015	236
Figure 207 : Parts modales des déplacements des 6-17 ans, en % des déplacements, selon le motif - 2015....	236
Figure 208 : Parts modales des déplacements des 18-24 ans, en % des déplacements, selon le motif – 2015 .	237
Figure 209 : Parts modales des déplacements des 25-44 ans, en % des déplacements, selon le motif – 2015 .	237

Figure 210 : Parts modales des déplacements des 45-64 ans, en % des déplacements, selon le motif – 2015 .	238
Figure 211 : Parts modales des déplacements des 65-79 ans, en % des déplacements, selon le motif – 2015 .	238
Figure 212 : Parts modales des déplacements des plus de 80 ans, en % des déplacements, selon le motif – 2015	239
Figure 213 : Taux d'occupation moyen des voitures individuelles lors des déplacements de loisirs, selon la classe d'âge - 2015.....	239
Figure 214 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le statut socio-professionnel - 2015	241
Figure 215 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le statut socio-professionnel - 2015	242
Figure 216 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le statut socio-professionnel – 2005-2010-2015	242
Figure 217 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le statut socio-professionnel – 2005-2010-2015	243
Figure 218 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le statut socio-professionnel - 2015	244
Figure 219 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le statut socio-professionnel - 2015	245
Figure 220 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le statut socio-professionnel - 2015	245
Figure 221 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le statut socio-professionnel – 2005-2010-2015	246
Figure 222 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le statut socio-professionnel –2005-2010-2015	246
Figure 223 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le statut socio-professionnel – 2005-2010-2015	247
Figure 224 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon le statut socio-professionnel - état 2015	248
Figure 225 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon le statut socio-professionnel - état 2015.....	248
Figure 226 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la classe de revenu du ménage - 2015	250
Figure 227 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la classe de revenu du ménage - 2015	251
Figure 228 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la classe de revenu du ménage – 2005-2010-2015	252
Figure 229 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la classe de revenu du ménage – 2005-2010-2015	252
Figure 230 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage – 2015.....	253
Figure 231 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon la classe de revenu du ménage – 2015	254
Figure 232 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage - 2015	254
Figure 233 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage - 2015	255
Figure 234 : Longueur moyenne (en km) des déplacements, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage et le motif – 2015	255
Figure 235 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage et le motif - 2015.....	256
Figure 236 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage – 2005-2010-2015.....	256
Figure 237 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage – 2005-2010-2015.....	257

Figure 238 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la classe de revenu du ménage – 2005-2010-2015	257
Figure 239 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la classe de revenu du ménage - 2015	258
Figure 240: Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon la classe de revenu du ménage – 2015	258
Figure 241 : Parts modales des déplacements des personnes au revenu mensuel inférieur à 4'000 CHF, en % des déplacements, selon le motif – 2015	259
Figure 242 : Parts modales des déplacements des personnes au revenu mensuel entre 4'000 CHF et 8'000 CHF, en % des déplacements, selon le motif – 2015	259
Figure 243 : Parts modales des déplacements des personnes au revenu mensuel entre 8'000 CHF et 12'000 CHF, en % des déplacements, selon le motif – 2015	260
Figure 244 : Parts modales des déplacements des personnes au revenu mensuel supérieur à 12'000 CHF, en % des déplacements, selon le motif – 2015	260
Figure 245 : Taux d'occupation moyen des voitures individuelles lors des déplacements de loisirs, selon la classe de revenu du ménage - 2015	261
Figure 246 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le type de ménage - 2015	262
Figure 247 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le type de ménage - 2015	263
Figure 248 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon le type de ménage - 2005-2010-2015	264
Figure 249 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon le type de ménage - 2005-2010-2015	264
Figure 250 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage – 2015	265
Figure 251 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon le type de ménage – 2015	265
Figure 252 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage - 2015	266
Figure 253 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage - 2015	267
Figure 254 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage – 2005-2010-2015	267
Figure 255 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage – 2005-2010-2015	268
Figure 256 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon le type de ménage – 2005-2010-2015	268
Figure 257 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon le type de ménage - 2015	269
Figure 258 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon le type de ménage – 2015	270
Figure 259 : Taux d'occupation moyen des voitures individuelles lors des déplacements de loisirs, selon la classe de revenu du ménage - 2015	270
Figure 260 : Nombre moyen d'étapes par déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'une voiture individuelle - 2015	272
Figure 261 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'une voiture individuelle - 2015	273
Figure 262 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'une voiture individuelle - 2015	274
Figure 263 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2005-2010-2015	274
Figure 264 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2005-2010-2015	275
Figure 265 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2015	275

Figure 266 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2015	276
Figure 267 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle - 2015	276
Figure 268 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle - 2015	277
Figure 269 : Longueur moyenne (en km) des déplacements, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle et le motif - 2015	278
Figure 270 : Durée moyenne (en min) des déplacements, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle et le motif - 2015	278
Figure 271 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2005-2010-2015	279
Figure 272 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2005-2010-2015	279
Figure 273 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2005-2010-2015	280
Figure 274 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la disponibilité d'une voiture individuelle - 2015	281
Figure 275 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon la disponibilité d'une voiture individuelle – 2015	281
Figure 276 : Parts modales des déplacements des personnes ayant une voiture individuelle toujours à disposition, en % des déplacements – 2015	282
Figure 277 : Parts modales des déplacements des personnes ayant une voiture individuelle à disposition sur demande, en % des déplacements – 2015	282
Figure 278 : Parts modales des déplacements des personnes n'ayant pas de voiture individuelle à disposition, en % des déplacements – 2015	283
Figure 279 : Nombre moyen d'étapes par déplacements de loisirs, selon la possession d'un AG CFF - 2015 ...	285
Figure 280 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la possession d'un AG CFF - 2015	285
Figure 281 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la possession d'un AG CFF - 2015 ...	286
Figure 282 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la possession d'un AG CFF - 2015	286
Figure 283 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisir, selon la possession d'un AG CFF – 2015	287
Figure 284 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF – 2015	288
Figure 285 : Répartition des individus en fonction du nombre de déplacements de loisirs par jour, selon la possession d'un AG CFF – 2015	288
Figure 286 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF - 2015	289
Figure 287 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF – 2015	289
Figure 288 : Longueur moyenne (en km) des déplacements, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF et le motif - 2015	290
Figure 289 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF et le motif - 2015	290
Figure 290 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF – 2005-2010-2015	291
Figure 291 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la possession d'un AG CFF - 2005-2010-2015	291
Figure 292 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisir, par jour et personne selon la possession d'un AG CFF - 2005-2010-2015	292
Figure 293 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la possession d'un AG CFF – 2015	292

Figure 294 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon la possession d'un AG CFF - 2015	293
Figure 295 : Parts modales des déplacements des personnes disposant d'un AG CFF, en % des déplacements, selon le motif - 2015	294
Figure 296 : Parts modales des déplacements des personnes ne disposant pas d'un AG CFF, en % des déplacements, selon le motif - 2015.....	294
Figure 297 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015	296
Figure 298 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015.....	296
Figure 299 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015.....	297
Figure 300 : Evolution du nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2005-2010-2015	297
Figure 301 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2005-2010-2015	298
Figure 302 : Evolution de la durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015.....	298
Figure 303 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015.....	299
Figure 304 : Distance moyenne (en km) parcourue pour les déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015.....	299
Figure 305 : Temps de parcours moyen (en minutes) pour les déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015.....	300
Figure 306 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2005-2010-2015.....	300
Figure 307 : Evolution de la distance moyenne (en km) parcourue pour les déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2005-2010-2015..	301
Figure 308 : Evolution des temps de parcours moyen (en minutes) pour les déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2005-2010-2015..	301
Figure 309 : Part modale de déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015.....	302
Figure 310 : Part modale de déplacements de loisirs, en % des distances parcourues, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF – 2015.....	303
Figure 311 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un vélo - 2015 .	304
Figure 312 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un vélo - 2015	305
Figure 313 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un vélo - 2015.....	305
Figure 314 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un vélo – 2015	306
Figure 315 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo - 2015	306
Figure 316 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo - 2015	307
Figure 317 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo - 2015	307
Figure 318 : Evolution du nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo - 2005-2010-2015	308
Figure 319 : Evolution de la longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo – 2005-2010-2015.....	308
Figure 320 : Evolution de la durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo – 2005-2010-2015	309

Figure 321 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la disponibilité d'un vélo - 2015	309
Figure 322 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon la disponibilité d'un vélo - 2015	310
Figure 323 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un vélo électrique - 2015	312
Figure 324 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité d'un vélo électrique - 2015	312
Figure 325 : Nombre moyen de déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo électrique - 2015	313
Figure 326 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo électrique - 2015	314
Figure 327 : Durée moyenne (en min) des déplacements de loisirs, par jour et personne, selon la disponibilité d'un vélo électrique - 2015	314
Figure 328 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la disponibilité d'un vélo électrique - 2015	315
Figure 329 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances, selon la disponibilité d'un vélo électrique - 2015	315
Figure 330 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015	317
Figure 331 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015	317
Figure 332 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015	318
Figure 333 : Nombre moyen de déplacement de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015	318
Figure 334 : Distance moyenne parcourue (en km) pour les déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015	319
Figure 335 : Temps de parcours moyen (en min) pour les déplacements de loisirs, par jour et par personne, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015	319
Figure 336 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des déplacements, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015	320
Figure 337 : Parts modales des déplacements de loisirs, en % des distances parcourues, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo - 2015	321
Figure 338 : Motifs de départ des voyages sans nuitée – 2005-2010-2015.....	332
Figure 339 : Motifs de départ des voyages de loisirs sans nuitée, selon le type de loisirs – 2005-2010-2015...	332
Figure 340 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée, par an et par personne – 2005-2010-2015	333
Figure 341 : Part des individus effectuant au moins un voyage de loisirs sans nuitées dans les quinze derniers jours – 2005-2010-2015	334
Figure 342 : Distance moyenne en km parcourue par voyage sans nuitée – 2005-2010-2015	334
Figure 343 : Distance moyenne en km parcourue par voyage de loisirs sans nuitée – 2005-2010-2015	335
Figure 344 : Durée moyenne, en heures, par voyage de loisirs sans nuitée – 2005-2010-2015	335
Figure 345 : Distance moyenne en km parcourue par voyage de loisirs sans nuitée, selon le type de loisirs – 2005-2010-2015	336
Figure 346 : Parts modales des voyages sans nuitée, en % des déplacements – 2015.....	337
Figure 347 : Parts modales des voyages de loisirs sans nuitée, en % des déplacements – 2005-2010-2015	338
Figure 348 : Parts modales des voyages de loisirs sans nuitée, en % des déplacements, selon le type de loisirs – 2015	338
Figure 349 : Parts modales des voyages sans nuitée, en % des distances parcourues – 2015	339
Figure 350 : Parts modales des voyages de loisirs sans nuitée, en % des distances parcourues – 2005-2010-2015	339
Figure 351 : Parts modales des voyages sans nuitée, en % des distances parcourues, selon le type de loisirs – 2015	340

Figure 352 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée, par an et par personne, selon le lieu de résidence – 2005-2010-2015	340
Figure 353 : Distance moyenne par voyage de loisirs sans nuitée, selon le lieu de résidence – 2005-2010-2015	341
Figure 354 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée, par an et par personne, selon le genre – 2005-2010-2015	341
Figure 355 : Distance moyenne par voyage de loisirs sans nuitée, selon le genre – 2005-2010-2015	342
Figure 356 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée, par an et par personne, selon la classe d'âge – 2005-2010-2015	342
Figure 357 : Distance moyenne par voyage de loisirs sans nuitée, selon la classe d'âge – 2005-2010-2015	343
Figure 358 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée, par an et par personne, selon le revenu du ménage – 2005-2010-2015	344
Figure 359 : Distance moyenne par voyage de loisirs sans nuitée, selon le revenu du ménage – 2005-2010-2015	345
Figure 360 : Motifs de départ des voyages avec nuitées – 2005-2010-2015	345
Figure 361 : Motifs de départ des voyages de loisirs avec nuitées, selon le type de loisirs – 2005-2010-2015	346
Figure 362 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées, par an et par personne – 2005-2010-2015 ...	346
Figure 363 : Part des individus effectuant au moins un voyage de loisirs avec nuitées dans les quinze derniers jours – 2005-2010-2015	347
Figure 364 : Distance moyenne en km parcourue par voyage avec nuitées – 2005-2010-2015	348
Figure 365 : Distance moyenne en km parcourue par voyage de loisirs avec nuitées – 2005-2010-2015	348
Figure 366 : Durée moyenne, en jours, par voyage de loisirs avec nuitées – 2005-2010-2015	349
Figure 367 : Distance moyenne en km parcourue par voyage avec nuitées, selon le type de loisirs – 2005-2010-2015	349
Figure 368 : Parts modales des voyages avec nuitées, en % des déplacements – 2015	351
Figure 369 : Parts modales des voyages de loisirs avec nuitées, en % des déplacements – 2005-2010-2015 ...	351
Figure 370 : Parts modales des voyages de loisirs avec nuitées, en % des déplacements, selon le type de loisirs – 2015	352
Figure 371 : Parts modales des voyages avec nuitées, en % des distances parcourues – 2015	353
Figure 372 : Parts modales des voyages de loisirs avec nuitées, en % des distances parcourues – 2005-2010-2015	353
Figure 373 : Parts modales des voyages de loisirs avec nuitées, en % des distances parcourues, selon le type de loisirs – 2015	354
Figure 374 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées, par an et par personne, selon le lieu de résidence – 2005-2010-2015	354
Figure 375 : Distance moyenne par voyage de loisirs avec nuitées, selon le lieu de résidence – 2005-2010-2015	355
Figure 376 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées, par an et par personne, selon le genre – 2005-2010-2015	355
Figure 377 : Distance moyenne par voyage de loisirs avec nuitées, selon le genre – 2005-2010-2015	356
Figure 378 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées, par an et par personne, selon la classe d'âge – 2005-2010-2015	356
Figure 379 : Distance moyenne par voyage de loisirs avec nuitées, selon la classe d'âge – 2005-2010-2015 ...	357
Figure 380 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées, par an et par personne, selon le revenu du ménage – 2005-2010-2015	357
Figure 381 : Distance moyenne par voyage de loisirs sans nuitée, selon le revenu du ménage – 2005-2010-2015	358
Figure 382 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée en voiture, par an et par personne – 2005-2010-2015	359
Figure 383 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées en voiture, par an et par personne – 2005-2010-2015	359
Figure 384 : Distance moyenne parcourue, en km, par voyage de loisirs sans nuitée en voiture – 2005-2010-2015	360

Figure 385 : Distance moyenne parcourue, en km, par voyage de loisirs avec nuitées en voiture – 2005-2010-2015	360
Figure 386 : Durée moyenne d'un voyage de loisirs sans nuitée effectué en voiture, en heures – 2005-2010-2015	361
Figure 387 : Durée moyenne d'un voyage de loisirs avec nuitées effectué en voiture, en jours – 2005-2010-2015	361
Figure 388 : Nombre moyen de voyages de loisirs sans nuitée en train, par an et par personne – 2005-2010-2015	362
Figure 389 : Nombre moyen de voyages de loisirs avec nuitées en train, par an et par personne – 2005-2010-2015	362
Figure 390 : Distance moyenne parcourue, en km, par voyage de loisirs sans nuitée en train – 2005-2010-2015	363
Figure 391 : Distance moyenne parcourue, en km, par voyage de loisirs avec nuitées en train – 2005-2010-2015	363
Figure 392 : Durée moyenne d'un voyage de loisirs sans nuitée effectué en train, en heures – 2005-2010-2015	364
Figure 393 : Durée moyenne d'un voyage de loisirs avec nuitées effectué en train, en jours – 2005-2010-2015	364
Figure 394 : Nombre moyen de voyages de loisirs en avion, par an et par personne – 2005-2010-2015.....	365
Figure 395 : Distance moyenne parcourue, en km, par voyage de loisirs en avion – 2005-2010-2015.....	365
Figure 396 : Durée moyenne d'un voyage de loisirs effectué en avion, en jours – 2005-2010-2015.....	366
Figure 397 : Motifs de départ des voyages de loisirs en avion - 2010-2015	367
Figure 398 : Importance relative des aéroports de départ – 2005-2010-2015.....	368
Figure 399 : Distance moyenne, en km, parcourue pour atteindre les principaux aéroports en 2015	369
Figure 400 : Parts modales pour atteindre l'aéroport de départ, en % des déplacements – état 2015.....	369
Figure 401 : Parts modales pour atteindre l'aéroport de Zurich, en % des déplacements – 2005-2010-2015 ..	370
Figure 402 : Parts modales pour atteindre l'aéroport de Genève-Cointrin, en % des déplacements – 2005-2010-2015	370
Figure 403 : Parts modales pour atteindre l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Fribourg, en % des déplacements – 2005-2010-2015	371
Figure 404 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité – 2005-2010-2015.....	375
Figure 405 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité – détail des déplacements en Suisse et à l'étranger - 2010-2015	376
Figure 406 : Part des distances parcourues pour le motif loisirs selon le type de mobilité – 2005-2010-2015 .	377
Figure 407 : Part des distances parcourues pour le motif loisirs selon le type de mobilité - détail des déplacements en Suisse et à l'étranger - 2010-2015	377
Figure 408 : Distances moyennes parcourues en avion pour les loisirs, en km, par an et par personne – 2005-2010-2015	378
Figure 409 : Part de l'avion dans la mobilité annuelle de loisirs, en % des distances parcourues – 2005-2010-2015	378
Figure 410 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité et le type d'espace – 2015	379
Figure 411 : Part des distances parcourues pour le motif loisirs selon le type de mobilité et le type d'espace – 2015	380
Figure 412 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - résidents en zones urbaines - 2005-2010-2015.....	380
Figure 413 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - résidents en zones intermédiaires - 2005-2010-2015.....	381
Figure 414 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - résidents en zones rurales - 2005-2010-2015	381
Figure 415 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité et le genre – 2015	382

Figure 416 : Part des distances parcourues pour le motif loisirs selon le type de mobilité et le genre – 2015..	383
Figure 417 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - hommes - 2005-2010-2015	383
Figure 418 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - femmes - 2005-2010-2015	384
Figure 419 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité et la classe d'âge – 2015	384
Figure 420 : Part des distances parcourues pour le motif loisirs selon le type de mobilité et la classe d'âge - 2015	385
Figure 421 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - individus de 6 à 17 ans - 2005-2010-2015	385
Figure 422 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - individus de 18 à 24 ans - 2005-2010-2015	386
Figure 423 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - individus de 25 à 44 ans - 2005-2010-2015	386
Figure 424 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - individus de 45 à 64 ans - 2005-2010-2015	387
Figure 425 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - individus de 65 à 79 ans - 2005-2010-2015	387
Figure 426 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité - individus de 80 ans et plus - 2005-2010-2015	388
Figure 427 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité et la classe de revenu mensuel du ménage - 2015	389
Figure 428 : Part des distances parcourues pour le motif loisirs selon le type de mobilité et la classe de revenu mensuel du ménage – 2015	389
Figure 429 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité – revenus mensuels du ménage inférieurs à 4'000 CHF - 2005-2010-2015	390
Figure 430 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité – revenus mensuels du ménage compris entre 4'000 et 8'000 CHF - 2005-2010-2015	390
Figure 431 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité – revenus mensuels du ménage compris entre 8'000 et 12'000 CHF - 2005-2010-2015	391
Figure 432 : Distances moyennes parcourues pour le motif loisirs, par personne et par an, selon le type de mobilité – revenus mensuels du ménage supérieurs à 12'000 CHF - 2005-2010-2015	391
Figure 433 : Parts des différentes activités de loisirs par tranche horaire – état 2005	428
Figure 434 : Parts des différentes activités de loisirs par tranche horaire – état 2010	428
Figure 435 : Longueur moyenne (en km) des déplacements pour les loisirs en lien avec l'étranger, selon la typologie d'espace – 2015	432
Figure 436 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements pour les loisirs en lien avec l'étranger, selon la typologie d'espace - 2015	433
Figure 437 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs à l'étranger, selon la typologie d'espace – 2005-2010-2015	434
Figure 438 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs à l'étranger, selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015	434
Figure 439 : Parts modales des déplacements des hommes, en % des distances parcourues, selon le motif - 2015	435
Figure 440 : Parts modales des déplacements des femmes, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015	435
Figure 441 : Pourcentage de la population en déplacement pour un motif loisirs selon la classe d'âge et l'heure de la journée – 2010	436
Figure 442 : Pourcentage de la population en déplacement pour un motif loisirs selon la classe d'âge et l'heure de la journée – 2005	436
Figure 443 : Parts modales des déplacements des 6-17 ans, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015	437

Figure 444 : Parts modales des déplacements des 18-25 ans, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015	437
Figure 445 : Parts modales des déplacements des 25-44 ans, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015	438
Figure 446 : Parts modales des déplacements des 45-64 ans, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015	438
Figure 447 : Parts modales des déplacements des 65-79 ans, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015	439
Figure 448 : Parts modales des déplacements des plus de 80 ans, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015	439
Figure 449 : Parts modales des déplacements des personnes ayant un revenu mensuel inférieur à 4'000 CHF, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015	440
Figure 450 : Parts modales des déplacements des personnes ayant un revenu mensuel entre 4'000 et 8'000 CHF, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015	440
Figure 451 : Parts modales des déplacements des personnes ayant un revenu mensuel entre 8'000 et 12'000 CHF, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015	441
Figure 452 : Parts modales des déplacements des personnes ayant un revenu mensuel supérieur à 12'000 CHF, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015	441

14 LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs recensés par les MRMT, ensemble de la Suisse, selon l'année	31
Tableau 2 : Structure des déplacements de loisirs : indicateurs-clé - 2015	32
Tableau 3 : Structure des déplacements de loisirs effectués en lien avec l'étranger : indicateurs-clé - 2015	34
Tableau 4 : Structure des déplacements de loisirs : indicateurs-clé - 2005-2010-2015	36
Tableau 5 : Structure des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger : indicateurs-clé - 2005-2010-2015...	38
Tableau 6 : Structure des déplacements selon le motif : indicateurs-clé – 2005-2010-2015	41
Tableau 7 : Déplacements de loisirs par jour et par personne : indicateurs-clé - 2015	43
Tableau 8 : Déplacements de loisirs par jour et par personne : indicateurs-clé – 2005-2010-2015	46
Tableau 9 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs de déplacement : indicateurs-clé – 2015	51
Tableau 10 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs de déplacement à l'étranger : indicateurs-clé – 2015	53
Tableau 11 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs de déplacement : indicateurs-clé - 2005-2010-2015	55
Tableau 12 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs de déplacement à l'étranger : indicateurs-clé - 2005-2010-2015	57
Tableau 13 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs de déplacement : indicateurs-clé - 2005-2010-2015	60
Tableau 14 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des déplacements - état 2015	66
Tableau 15 : Parts modales (catégories agrégées) des déplacements de loisirs en pourcentage des distances parcourues - 2015	69
Tableau 16 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des déplacements effectués à l'étranger - état 2015	71
Tableau 17 : Parts modales (catégories agrégées) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger en pourcentage des distances - 2015	73
Tableau 18 : Parts modales (catégories agrégées) des déplacements de loisirs en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015	74
Tableau 19 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015	75
Tableau 20 : Parts modales (catégories agrégées) des déplacements de loisirs en pourcentage des déplacements à l'étranger - 2005-2010-2015	76
Tableau 21 : Parts modales des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015	77
Tableau 22 : Liste des types d'activités de loisirs recensées par le MRMT 2015	83
Tableau 23 : Liste des types d'activités de loisirs analysées par l'étude, selon agrégation OFS/ARE	84
Tableau 24 : Effectifs non-pondérés (N) des types d'activités de loisirs des déplacements recensés par les MRMT, selon la catégorie et l'année	85
Tableau 25 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des déplacements pour le motif loisirs - 2015	87
Tableau 26 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des distances parcourues pour le motif loisirs - 2015	90
Tableau 27 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des temps de parcours pour le motif loisirs - état 2015	93
Tableau 28 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des déplacements pour le motif loisirs – 2005-2010-2015 (*valeur estimée)	93
Tableau 29 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des distances parcourues pour le motif loisirs – 2005-2010-2015 (*valeur estimée)	94

Tableau 30 : Part relative des différents types d'activités, en pourcentage des temps de parcours pour le motif loisirs – 2005-2010-2015 (*valeur estimée).....	94
Tableau 31 : Structure des déplacements de loisirs selon le type d'activités : longueur moyenne des déplacements, en km - 2015.....	96
Tableau 32 : Structure des déplacements de loisirs selon le type d'activités : répartition des déplacements par classe kilométrique - 2015	97
Tableau 33 : Structure des déplacements de loisirs selon le type d'activités : durée moyenne des déplacements, en minutes - 2015	99
Tableau 34 : Structure des déplacements de loisirs selon le type d'activités : longueur moyenne des déplacements, en km - 2005-2010-2015	99
Tableau 35 : Structure des déplacements de loisirs selon le type d'activités : durée moyenne des déplacements, en minutes - 2005-2010-2015.....	100
Tableau 36 : Parts modales des activités de type Visites à des parents ou des amis, en pourcentage des déplacements - 2015.....	103
Tableau 37 : Parts modales des activités de type Gastronomie, en pourcentage des déplacements - 2015.....	103
Tableau 38 : Parts modales des activités de type Activités sportives, en pourcentage des déplacements - 2015	103
Tableau 39 : Parts modales des activités de type Activités extérieures non-sportives, en pourcentage des déplacements - 2015.....	104
Tableau 40 : Parts modales des activités de type Visites à des parents ou des amis, en pourcentage des distances parcourues - état 2015.....	106
Tableau 41 : Parts modales des activités de type Gastronomie, en pourcentage des distances parcourues - 2015	106
Tableau 42 : Parts modales des activités de type Activités sportives, en pourcentage des distances parcourues - 2015	106
Tableau 43 : Parts modales des activités de type Activités extérieures non-sportives, en pourcentage des distances parcourues - 2015	106
Tableau 44 : Parts modales des activités de type Visites à des parents ou des amis, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015	107
Tableau 45 : Parts modales des activités de type Gastronomie, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015	107
Tableau 46 : Parts modales des activités de type Activités sportives, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015	107
Tableau 47 : Parts modales des activités de type Activités extérieures non-sportives, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015	107
Tableau 48 : Parts modales des activités de type Visites à des parents ou des amis, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015.....	108
Tableau 49 : Parts modales des activités de type Gastronomie, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015	108
Tableau 50 : Parts modales des activités de type Activités sportives, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015	108
Tableau 51 : Parts modales des activités de type Activités extérieures non-sportives, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015.....	108
Tableau 52 : Correspondance entre la typologie de communes et la typologie urbain-rural	111
Tableau 53 : Effectifs de communes selon la typologie urbain-rural en 2015.....	112
Tableau 54 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements analysés par année selon la typologie d'espace ...	113
Tableau 55 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs selon la typologie d'espace - 2015	113
Tableau 56 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs selon la typologie d'espace – 2015.....	114
Tableau 57 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements pour les loisirs selon la typologie d'espace - 2015	116
Tableau 58 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015	117

Tableau 59 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015	118
Tableau 60 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015	119
Tableau 61: Nombre moyen de déplacements par jour et personne selon la typologie d'espace - 2015	120
Tableau 62 : Distance moyenne (en km) par jour et personne selon la typologie d'espace - 2015	122
Tableau 63 : Durée moyenne (en minutes) pour des déplacements loisirs, par jour et personne selon la typologie d'espace - 2015	123
Tableau 64 : Nombre moyen de déplacements par jour et personne selon la typologie d'espace – 2005-2010-2015	125
Tableau 65: Distance moyenne (en km) par jour et personne selon la typologie d'espace – 2005-2010-2015 .	125
Tableau 66 : Durée moyenne (en minutes) par jour et personne selon la typologie d'espace – 2005-2010-2015	126
Tableau 67 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% du total des déplacements) selon la typologie d'espace – 2015	127
Tableau 68 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% de la distance journalière) selon la typologie d'espace – 2015	128
Tableau 69 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% de la durée de déplacement) selon la typologie d'espace – 2015	128
Tableau 70 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% du total des déplacements) selon la typologie d'espace – 2005-2010- 2015.....	131
Tableau 71 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% de la distance journalière) selon la typologie d'espace – 2005-2010- 2015.....	131
Tableau 72 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% de la durée de déplacement) selon la typologie d'espace – 2005-2010- 2015	131
Tableau 73 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes urbaines, en pourcentage des déplacements - 2015.....	133
Tableau 74 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes intermédiaires, en pourcentage des déplacements – 2015.....	133
Tableau 75 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes rurales, en pourcentage des déplacements - 2015.....	134
Tableau 76 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes urbaines, en pourcentage des distances parcourues - 2015	135
Tableau 77 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes intermédiaires, en pourcentage des distances parcourues - 2015	135
Tableau 78 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes rurales, en pourcentage des distances parcourues - 2015	135
Tableau 79 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes urbaines, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015	137
Tableau 80 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes intermédiaires, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015	137
Tableau 81 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes rurales, en pourcentage des déplacements - 2005-2010-2015	137
Tableau 82 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes urbaines, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015.....	138
Tableau 83 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes intermédiaires, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015.....	138
Tableau 84 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes rurales, en pourcentage des distances parcourues - 2005-2010-2015.....	138
Tableau 85 : Distances parcourues par jour et par personne (en km), pour le motif loisirs, selon le mode de transport dans les communes urbaines - 2005-2010-2015	139

Tableau 86 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes intermédiaires, en distances moyennes parcourues (en km) par jour et par personne dans les communes intermédiaires - 2005-2010-2015	139
Tableau 87 : Parts modales des déplacements de loisirs dans les communes rurales, en distances moyennes parcourues (en km) par jour et par personne dans les communes rurales - 2005-2010-2015	139
Tableau 88 : Table de correspondance entre territoires d'action et catégories d'agrégation.....	142
Tableau 89 : Effectifs de communes selon le territoire d'action, en 2015	144
Tableau 90 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements analysés par année selon les territoires d'action .	144
Tableau 91 : Nombre moyen d'étapes par déplacement de loisirs selon les territoires d'action - 2015	145
Tableau 92 : Longueur moyenne des déplacements de loisirs selon les territoires d'action – 2015.....	147
Tableau 93 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements pour les loisirs selon les territoires d'action - 2015	149
Tableau 94 : Nombre moyen de déplacements par jour et personne selon les territoires d'action – 2015	151
Tableau 95 : Distance moyenne (en km) par jour et personne selon les territoires d'action - 2015.....	153
Tableau 96 : Durée moyenne (en minutes) pour des déplacements loisirs, par jour et personne selon les territoires d'action – 2015	155
Tableau 97 : Nombre moyen de déplacements par jour et personne selon les territoires d'action – 2005-2010-2015	157
Tableau 98 : Distance moyenne (en km) par jour et personne selon les territoires d'action - 2005-2010-2015	158
Tableau 99 : Durée moyenne (en minutes) pour des déplacements loisirs, par jour et personne selon les territoires d'action - 2005-2010-2015.....	159
Tableau 100 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% du total des déplacements) selon les territoires d'action – 2015.....	160
Tableau 101 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% de la distance journalière) selon les territoires d'action – 2015.....	160
Tableau 102 : Part relative des déplacements de loisirs par rapport aux autres motifs (% de la durée de déplacement) selon les territoires d'action - 2015.....	160
Tableau 103 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des déplacements selon les territoires d'action - 2015	162
Tableau 104 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues selon les territoires d'action - 2015	164
Tableau 105 : Parts modales (catégories agrégées) des déplacements de loisirs en pourcentage des déplacements selon les territoires d'action - 2005-2010-2015.....	166
Tableau 106 : Parts modales (catégories agrégées) des déplacements de loisirs en pourcentage des distances parcourues selon les territoires d'action - 2005-2010-2015.....	168
Tableau 107: Distances parcourues par jour et par personne (en km), pour le motif loisirs, selon le mode de transport et les territoires d'action.....	169
Tableau 108 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements pour le motif loisirs analysés par année, selon l'espace d'origine	172
Tableau 109 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements pour le motif loisirs analysés par année, selon l'espace d'origine	187
Tableau 110 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements pour le motif loisirs entrants et sortants, par année, selon l'agglomération analysée.....	187
Tableau 111 : Répartition des déplacements de loisirs pour chaque espace d'origine, en fonction des différents espaces d'arrivée, dans l'agglomération de Zurich, en % des déplacements - 2015	191
Tableau 112 : Répartition des déplacements de loisirs pour chaque espace d'origine, en fonction des différents espaces d'arrivée, dans l'agglomération de Berne, en % des déplacements - 2015	192
Tableau 113 : Répartition des déplacements de loisirs pour chaque espace d'origine, en fonction des différents espaces d'arrivée, dans l'agglomération de Bâle, en % des déplacements - 2015	194
Tableau 114 : Répartition des déplacements de loisirs pour chaque espace d'origine, en fonction des différents espaces d'arrivée, dans l'agglomération de Genève, en % des déplacements - 2015.....	195
Tableau 115 : Répartition des déplacements de loisirs pour chaque espace d'origine, en fonction des différents espaces d'arrivée, dans l'agglomération de Lugano, en % des déplacements - 2015	197

Tableau 116 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon le genre de la personne ayant effectué le déplacement	212
Tableau 117 : Effectifs non-pondérés (N) des personnes, par année, selon le genre	212
Tableau 118 : Effectifs non-pondérés (N) des personnes, par année, selon le genre et le type d'espace	213
Tableau 119 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la classe d'âge de la personne ayant effectué le déplacement	225
Tableau 120 : Effectifs non-pondérés (N) des personnes, par année, selon la classe d'âge.....	225
Tableau 121 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon le statut professionnel de la personne ayant effectué le déplacement	240
Tableau 122 : Effectifs non-pondérés (N) des personnes, par année, selon le statut professionnel de la personne	240
Tableau 123 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la classe de revenu du ménage d'appartenance de la personne ayant effectué le déplacement	249
Tableau 124 : Effectifs non-pondérés (N) des personnes, par année, selon la classe de revenu du ménage d'appartenance.....	249
Tableau 125 : Effectifs non-pondérés (N) des personnes, par année, selon la classe de revenu du ménage d'appartenance et le type d'espace.....	250
Tableau 126 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon le type de ménage d'appartenance de la personne ayant effectué le déplacement	262
Tableau 127 : Effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année, selon le type de ménage d'appartenance de la personne	262
Tableau 128 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la disponibilité d'une voiture individuelle pour la personne ayant effectué le déplacement.....	271
Tableau 129 : Effectifs non-pondérés (N) des individus, par année, selon la disponibilité d'une voiture individuelle	271
Tableau 130 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la disponibilité d'une voiture individuelle et le type d'espace	272
Tableau 131 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la possession d'un AG CFF (1 ^{ère} ou 2 ^{ème} classe) par la personne ayant effectué le déplacement	283
Tableau 132 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la possession d'un AG CFF	284
Tableau 133 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la disponibilité d'une voiture individuelle et le type d'espace	284
Tableau 134 : Effectifs non-pondérés (N) de personnes, par année, selon la disponibilité combinée d'une voiture individuelle et d'un AG CFF	295
Tableau 135 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la disponibilité d'un vélo	303
Tableau 136 : Effectifs non-pondérés (N) des individus, par année, selon la disponibilité d'un vélo.....	304
Tableau 137 : Effectifs non-pondérés (N) des déplacements de loisirs, par année, selon la disponibilité d'un vélo à assistance électrique pour la personne ayant effectué le déplacement	311
Tableau 138 : Effectifs pondérés (N) des individus, par année, selon la disponibilité d'un vélo à assistance électrique	311
Tableau 139 : Effectifs non-pondérés (N) des individus et des déplacements de loisirs, selon la disponibilité combinée d'un vélo électrique et d'un vélo	316
Tableau 140 : Résumé du recours aux différents moyens de transports pour les déplacements de loisirs - 2015	322
Tableau 141 : Effectifs non-pondérés (N) des voyages sans nuitée et avec nuitées, pour un motif de loisirs, par année	331
Tableau 142 : Répartition des voyages sans nuitée selon l'espace de départ en Suisse et selon l'espace ou le pays limitrophe d'arrivée - 2015	336
Tableau 143 : Répartition des voyages avec nuitées selon l'espace de départ en Suisse et selon l'espace ou le pays d'arrivée - 2015	350

Tableau 144 : Répartition des voyages en avion selon l'espace de départ en Suisse et selon le pays d'arrivée - 2015	366
Tableau 145 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des déplacements selon le type d'activité – évolution 2005-2010-2015.....	430
Tableau 146 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues selon le type d'activité – évolution 2005-2010-2015	431
Tableau 147 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger selon la typologie d'espace – 2015	431
Tableau 148 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements pour les loisirs en lien avec l'étranger selon la typologie d'espace - 2015	432
Tableau 149 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015.....	433
Tableau 150 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs à l'étranger, selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015.....	434

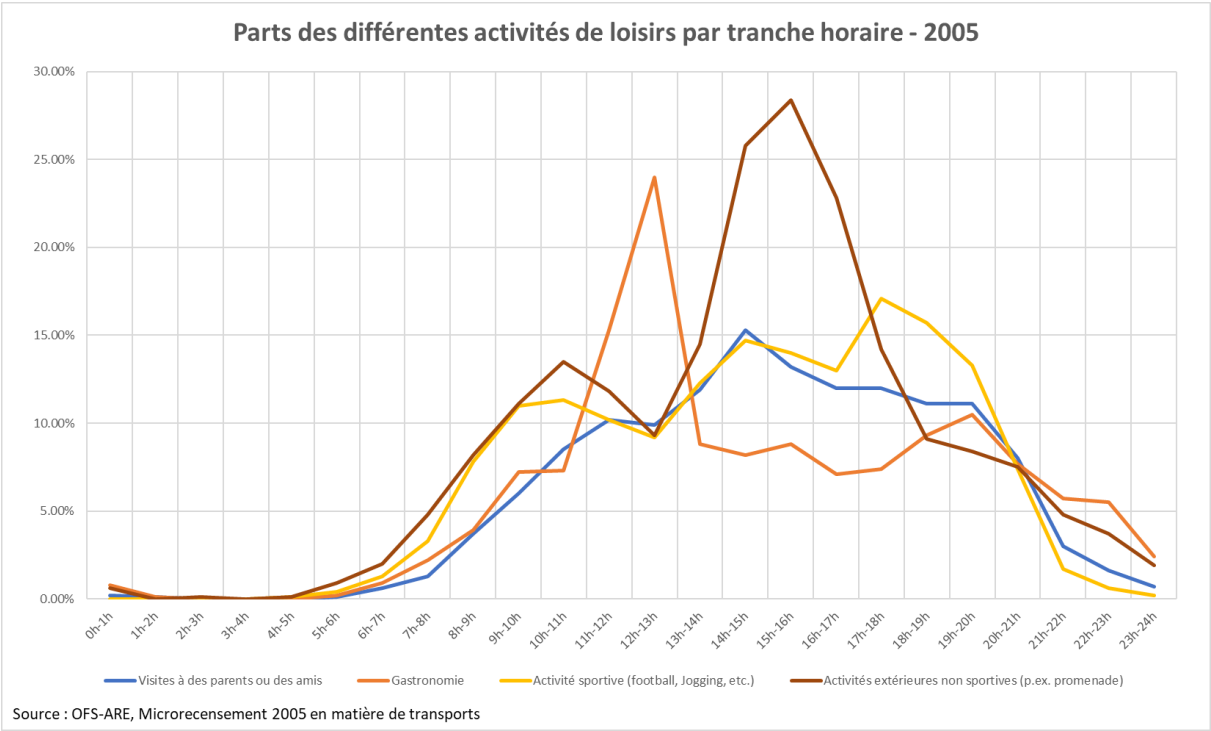


Figure 433 : Parts des différentes activités de loisirs par tranche horaire – état 2005

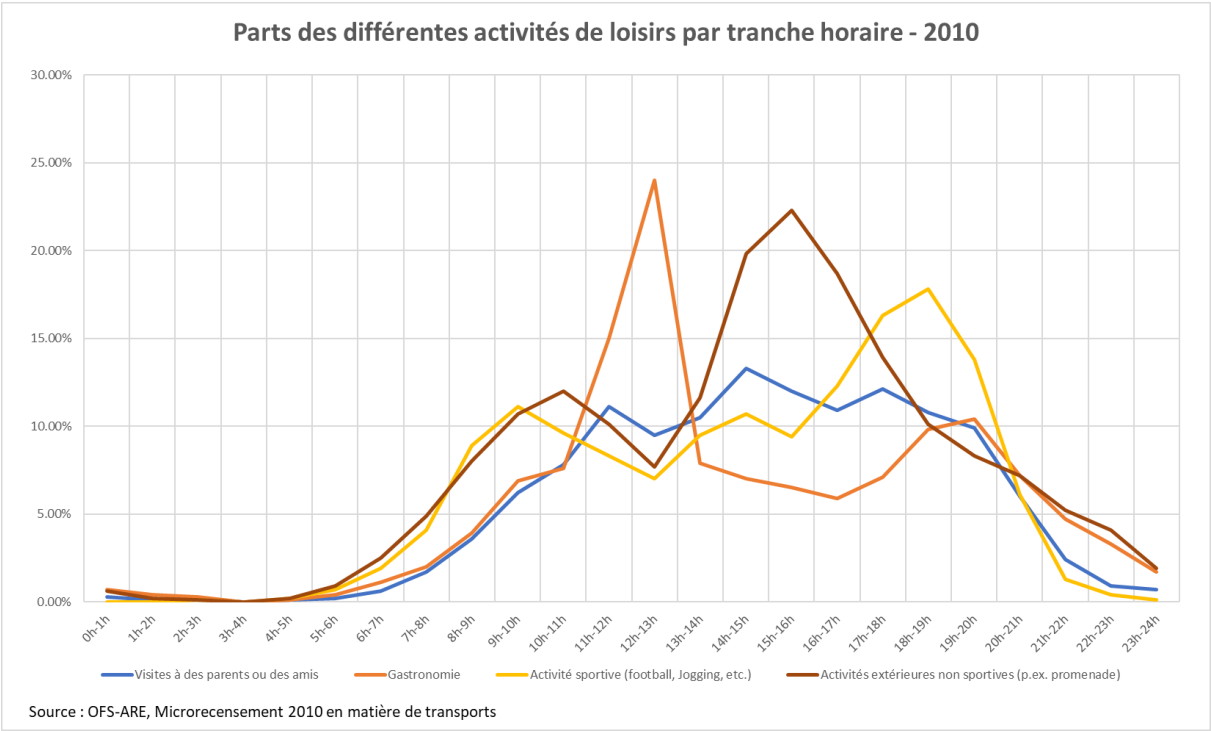


Figure 434 : Parts des différentes activités de loisirs par tranche horaire – état 2010

2015		Lun-Ven	Samedi	Dimanche	Tous
% des déplacements de loisirs en TIM	Visites à des parents ou des amis	56.0%	63.5%	66.7%	59.5%
	Gastronomie	38.6%	48.0%	59.2%	42.7%
	Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	43.0%	49.7%	56.5%	47.6%
	Activité sportive (football, Jogging, etc.)	42.6%	44.9%	41.8%	42.8%
	Randonnées	22.8%	22.7%	27.3%	24.0%
	Tours en vélo	2.8%	0.0%	2.1%	2.2%
	Sport passif (assister à un match, etc.)	42.1%	64.4%	58.0%	52.9%
	Activités extérieures non sportives (p.ex. promenade)	12.9%	17.5%	17.2%	14.6%
	Travail non rémunéré	62.5%	65.1%	61.6%	62.9%
	Activités associatives	59.3%	55.9%	62.9%	58.9%
	Religion (église, cimetière, etc.)	53.1%	58.5%	55.4%	54.9%
	Autres activités ou combinaisons	45.1%	53.5%	58.2%	48.5%
% des déplacements de loisirs en TP	Visites à des parents ou des amis	13.3%	13.0%	8.8%	12.4%
	Gastronomie	12.4%	14.3%	9.6%	12.4%
	Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	23.6%	17.1%	16.5%	20.3%
	Activité sportive (football, Jogging, etc.)	9.8%	7.4%	6.9%	9.1%
	Randonnées	5.4%	7.5%	4.9%	5.5%
	Tours en vélo	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Sport passif (assister à un match, etc.)	13.4%	12.4%	11.1%	12.6%
	Activités extérieures non sportives (p.ex. promenade)	3.1%	3.3%	2.8%	3.1%
	Travail non rémunéré	5.9%	5.1%	8.7%	5.9%
	Activités associatives	9.7%	11.4%	4.6%	9.6%
	Religion (église, cimetière, etc.)	8.4%	11.1%	8.3%	8.9%
	Autres activités ou combinaisons	15.1%	16.2%	9.5%	14.7%
% des déplacements de loisirs en MD	Visites à des parents ou des amis	29.6%	22.6%	23.8%	27.1%
	Gastronomie	47.7%	36.0%	28.8%	43.4%
	Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	31.1%	31.0%	25.6%	30.0%
	Activité sportive (football, Jogging, etc.)	45.1%	44.6%	46.5%	45.2%
	Randonnées	70.5%	67.3%	65.8%	68.7%
	Tours en vélo	96.5%	96.1%	97.9%	96.7%
	Sport passif (assister à un match, etc.)	41.9%	21.4%	28.9%	32.4%
	Activités extérieures non sportives (p.ex. promenade)	83.0%	77.7%	78.7%	81.3%
	Travail non rémunéré	31.4%	27.4%	27.3%	30.3%
	Activités associatives	29.8%	29.6%	32.5%	30.0%
	Religion (église, cimetière, etc.)	37.6%	26.8%	35.9%	35.0%
	Autres activités ou combinaisons	37.7%	27.7%	29.2%	34.5%
% des déplacements	Visites à des parents ou des amis	1.1%	1.0%	0.8%	1.0%
	Gastronomie	1.3%	1.8%	2.4%	1.5%

de loisirs en autres modes	Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	2.3%	2.1%	1.4%	2.1%
	Activité sportive (football, Jogging, etc.)	2.5%	3.1%	4.8%	2.9%
	Randonnées	1.4%	2.5%	2.0%	1.7%
	Tours en vélo	0.7%	3.9%	0.0%	1.1%
	Sport passif (assister à un match, etc.)	2.6%	1.9%	1.9%	2.2%
	Activités extérieures non sportives (p.ex. promenade)	0.9%	1.6%	1.2%	1.1%
	Travail non rémunéré	0.3%	2.4%	2.4%	0.9%
	Activités associatives	1.2%	3.1%	0.0%	1.4%
	Religion (église, cimetière, etc.)	0.9%	3.6%	0.4%	1.2%
	Autres activités ou combinaisons	2.1%	2.5%	3.2%	2.3%

Tableau 145 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des déplacements selon le type d'activité – évolution 2005-2010-2015

2015		Lun-Ven	Samedi	Dimanche	Tous
% des distances parcourues pour loisirs en TIM	Visites à des parents ou des amis	72.5%	74.5%	83.4%	75.7%
	Gastronomie	56.5%	65.7%	70.4%	61.1%
	Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	50.8%	71.3%	63.5%	60.0%
	Activité sportive (football, Jogging, etc.)	54.3%	61.4%	52.2%	55.2%
	Randonnées	48.5%	61.8%	56.4%	53.3%
	Tours en vélo	6.3%	0.0%	7.2%	5.3%
	Sport passif (assister à un match, etc.)	57.4%	75.1%	58.6%	63.8%
	Activités extérieures non sportives (p.ex. promenade)	40.8%	53.5%	49.4%	45.4%
	Travail non rémunéré	76.0%	72.5%	70.1%	74.9%
	Activités associatives	68.9%	59.1%	84.5%	66.6%
	Religion (église, cimetière, etc.)	70.5%	61.7%	65.1%	66.5%
% des distances parcourues pour loisirs en TP	Autres activités ou combinaisons	63.5%	71.9%	78.0%	68.0%
	Visites à des parents ou des amis	23.7%	22.8%	14.6%	21.2%
	Gastronomie	33.5%	25.8%	19.4%	29.2%
	Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	43.4%	23.0%	31.7%	34.4%
	Activité sportive (football, Jogging, etc.)	16.9%	9.9%	14.2%	15.1%
	Randonnées	17.4%	16.3%	13.9%	16.1%
	Tours en vélo	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	Sport passif (assister à un match, etc.)	30.0%	17.2%	33.5%	26.9%
	Activités extérieures non sportives (p.ex. promenade)	13.1%	7.1%	6.8%	10.3%
	Travail non rémunéré	20.2%	23.1%	16.3%	20.6%
	Activités associatives	25.0%	32.1%	9.9%	26.4%
% des distances parcourues	Religion (église, cimetière, etc.)	24.8%	16.0%	30.8%	24.8%
	Autres activités ou combinaisons	28.3%	20.5%	16.1%	24.4%
	Visites à des parents ou des amis	3.1%	1.8%	1.7%	2.4%
% des distances parcourues	Gastronomie	5.5%	3.9%	5.1%	5.1%
	Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	2.5%	3.1%	3.5%	2.9%

pour loisirs en MD	Activité sportive (football, Jogging, etc.)	24.4%	23.9%	26.2%	24.6%
	Randonnées	27.4%	20.8%	25.0%	25.5%
	Tours en vélo	93.3%	99.6%	92.8%	94.4%
	Sport passif (assister à un match, etc.)	7.4%	2.6%	3.5%	4.5%
	Activités extérieures non sportives (p.ex. promenade)	44.5%	36.1%	40.9%	42.1%
	Travail non rémunéré	3.7%	3.4%	4.1%	3.7%
	Activités associatives	5.1%	4.1%	5.7%	4.8%
	Religion (église, cimetière, etc.)	4.4%	1.6%	4.0%	3.6%
	Autres activités ou combinaisons	3.6%	4.2%	2.9%	3.6%
% des distances parcourues pour loisirs en autres modes	Visites à des parents ou des amis	0.7%	0.8%	0.4%	0.7%
	Gastronomie	4.5%	4.5%	5.1%	4.6%
	Visites de manifestations culturelles et installations de loisirs	3.4%	2.6%	1.3%	2.7%
	Activité sportive (football, Jogging, etc.)	4.5%	4.8%	7.4%	5.1%
	Randonnées	6.7%	1.1%	4.6%	5.1%
	Tours en vélo	0.3%	0.4%	0.0%	0.3%
	Sport passif (assister à un match, etc.)	5.2%	5.1%	4.4%	4.9%
	Activités extérieures non sportives (p.ex. promenade)	1.6%	3.3%	2.8%	2.2%
	Travail non rémunéré	0.1%	0.9%	9.4%	0.8%
	Activités associatives	1.1%	4.7%	0.0%	2.1%
	Religion (église, cimetière, etc.)	0.3%	20.7%	0.1%	5.2%
	Autres activités ou combinaisons	4.6%	3.4%	3.0%	4.0%

Tableau 146 : Parts modales des déplacements de loisirs, catégories agrégées, en pourcentage des distances parcourues selon le type d'activité – évolution 2005-2010-2015

ANNEXE : MOBILITE DE LOISIRS EN LIEN AVEC L'ETRANGER : PROFILS TERRITORIAUX - ESPACES URBAINS, INTERMEDIAIRES ET RURAUX

Les déplacements en lien avec l'étranger selon les profils territoriaux sont présentés en annexe à titre indicatif. Les effectifs étant réduits, ils impliquent des marges d'erreurs élevées qui ne permettent pas une interprétation robuste des résultats.

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Urbain	76.7	146.9	81.7	98.1
Intermédiaire	119.4	70.7	208.6	127.7
Rural	56.8	67.8	114.2	71.7

Tableau 147 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger selon la typologie d'espace – 2015

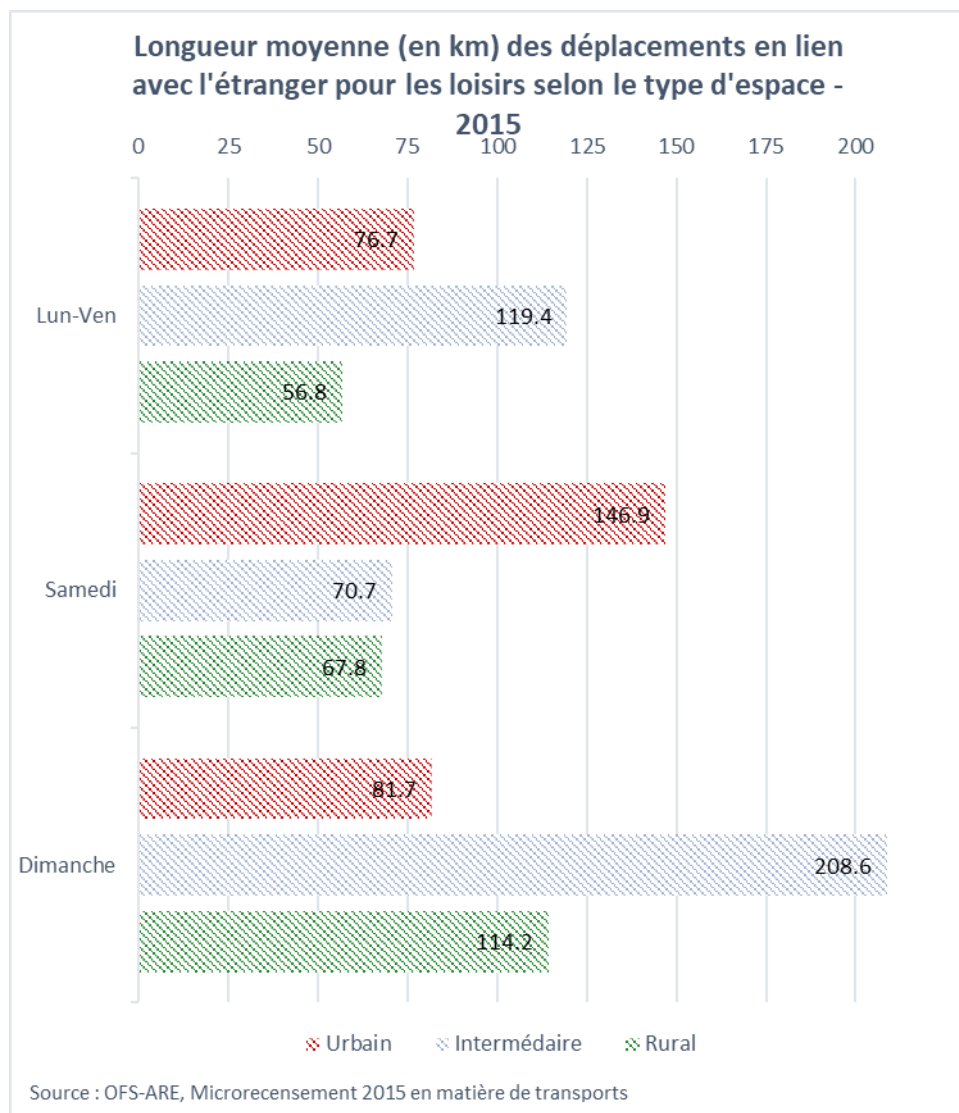


Figure 435 : Longueur moyenne (en km) des déplacements pour les loisirs en lien avec l'étranger, selon la typologie d'espace – 2015

	Lun-Ven	Sam	Dim	Tous les jours
Urbain	78	78	82	79
Intermédiaire	75	92	109	87
Rural	63	85	113	78

Tableau 148 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements pour les loisirs en lien avec l'étranger selon la typologie d'espace - 2015

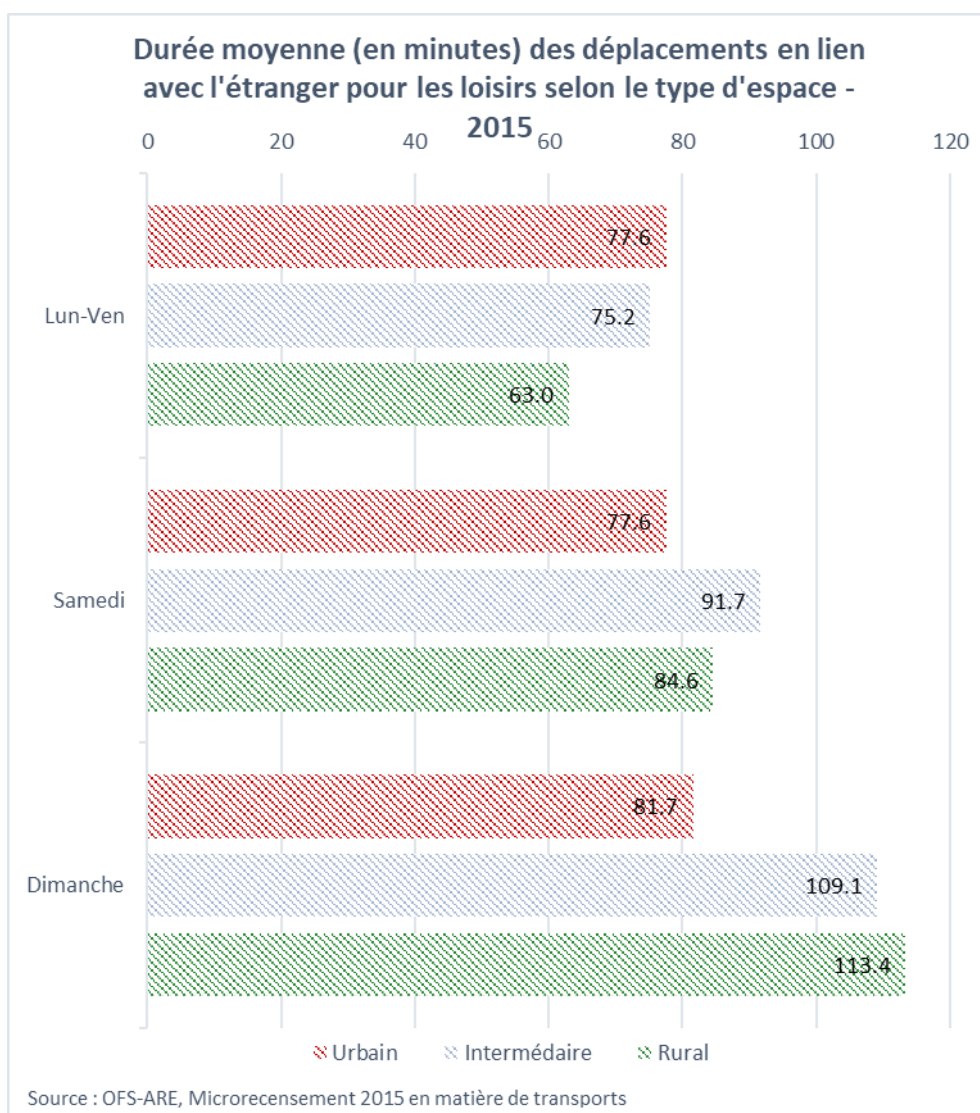


Figure 436 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements pour les loisirs en lien avec l'étranger, selon la typologie d'espace - 2015

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Urbain	79.1	95.2	98.1	+19.0
Intermédiaire	143.9	116.3	127.7	-16.2
Rural	141.3	57.2	71.7	-69.6

Tableau 149 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs en lien avec l'étranger selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015

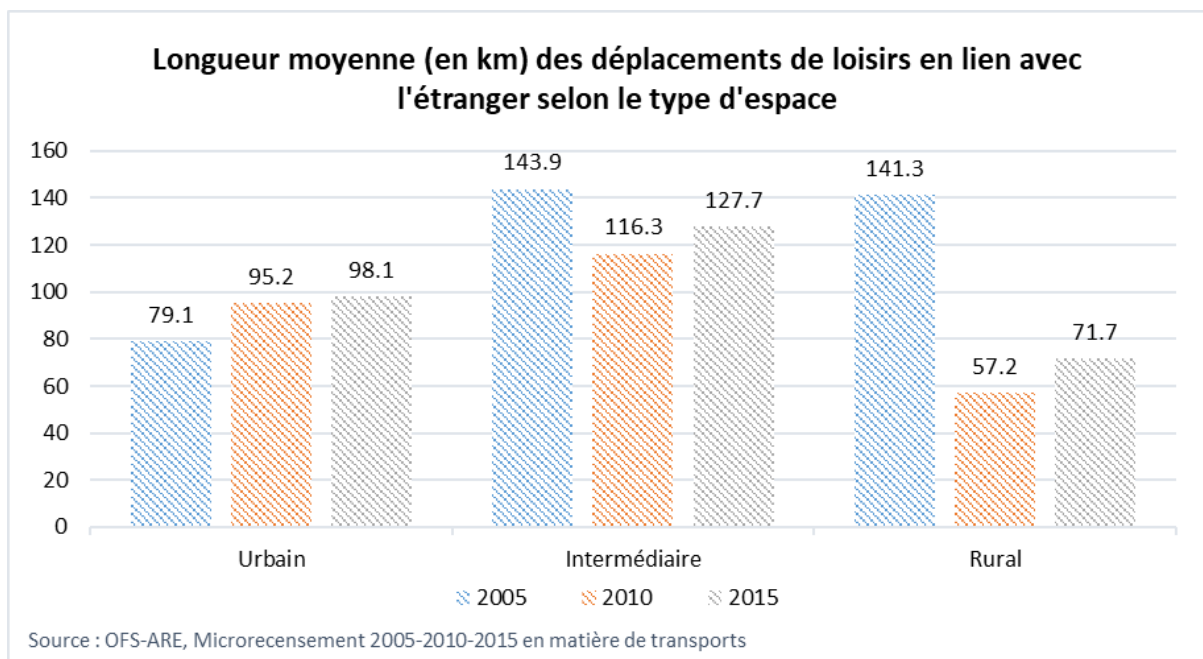


Figure 437 : Longueur moyenne (en km) des déplacements de loisirs à l'étranger, selon la typologie d'espace – 2005-2010-2015

	2005	2010	2015	Diff. 2005-2015
Urbain	121	88	79	-43
Intermédiaire	144	91	87	-57
Rural	111	74	78	-33

Tableau 150 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs à l'étranger, selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015

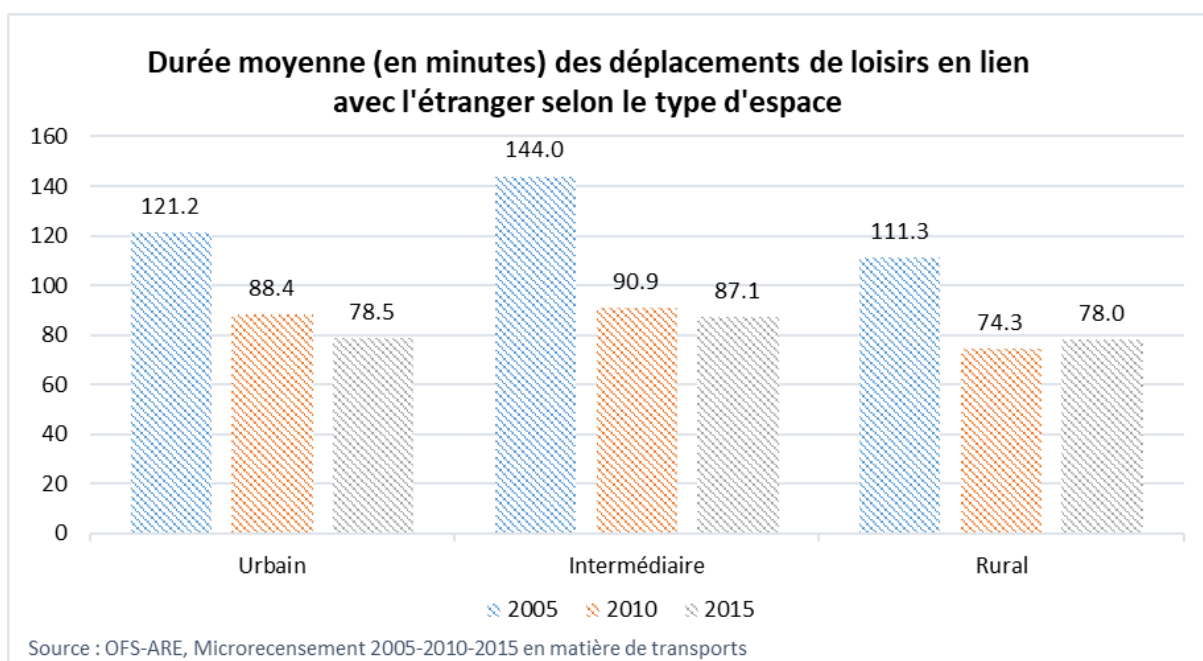


Figure 438 : Durée moyenne (en minutes) des déplacements de loisirs à l'étranger, selon la typologie d'espace - 2005-2010-2015

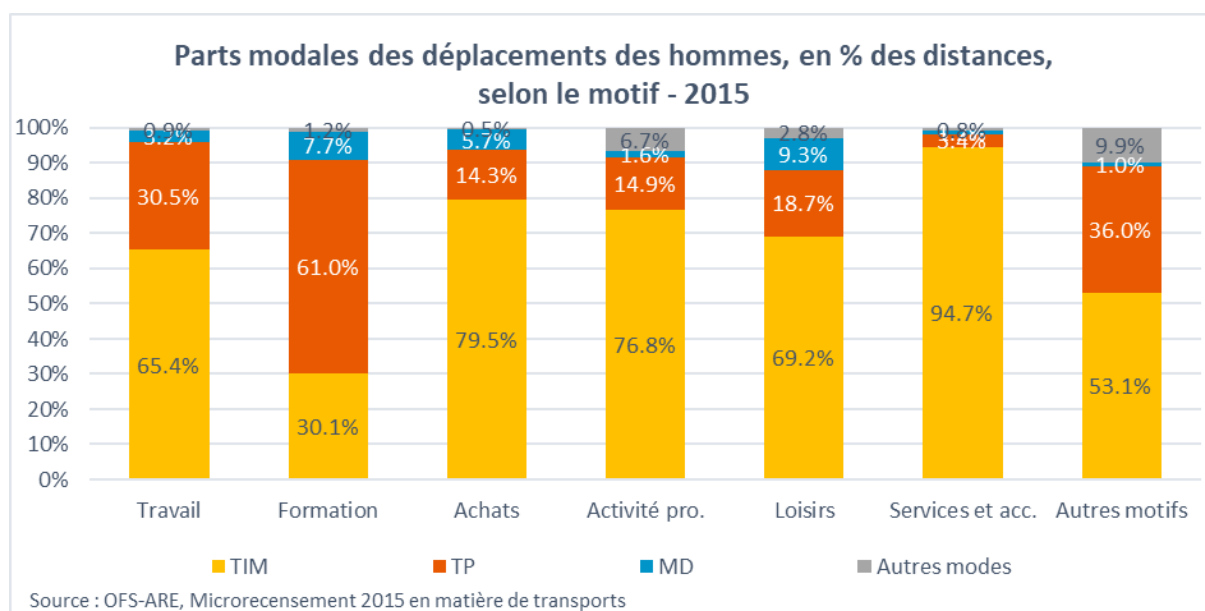


Figure 439 : Parts modales des déplacements des hommes, en % des distances parcourues, selon le motif - 2015

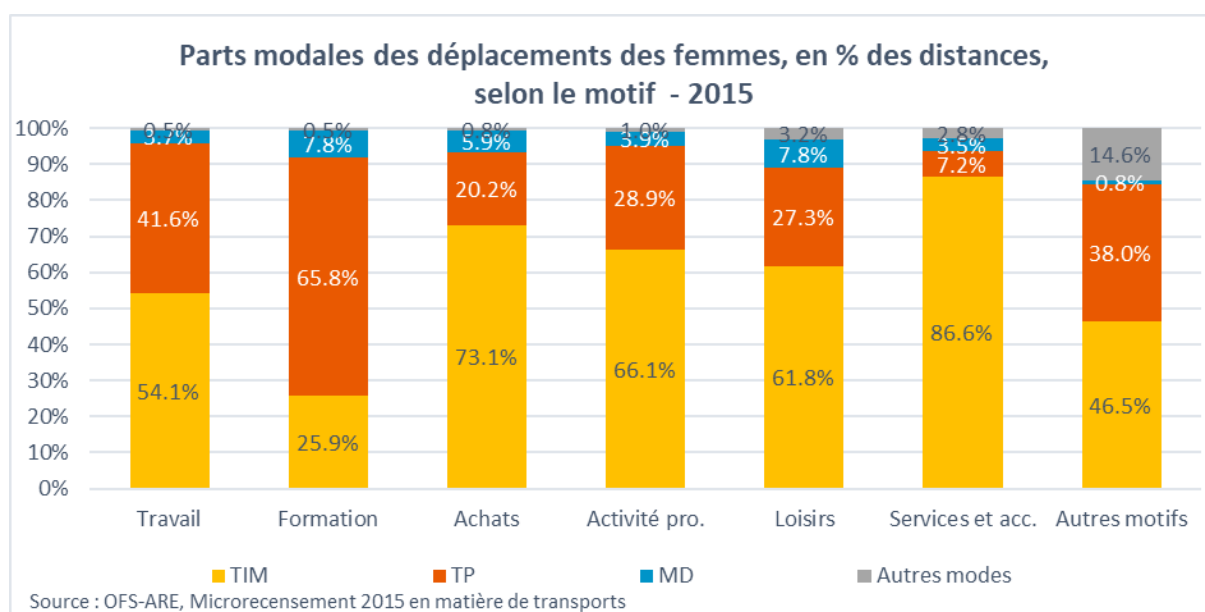


Figure 440 : Parts modales des déplacements des femmes, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015

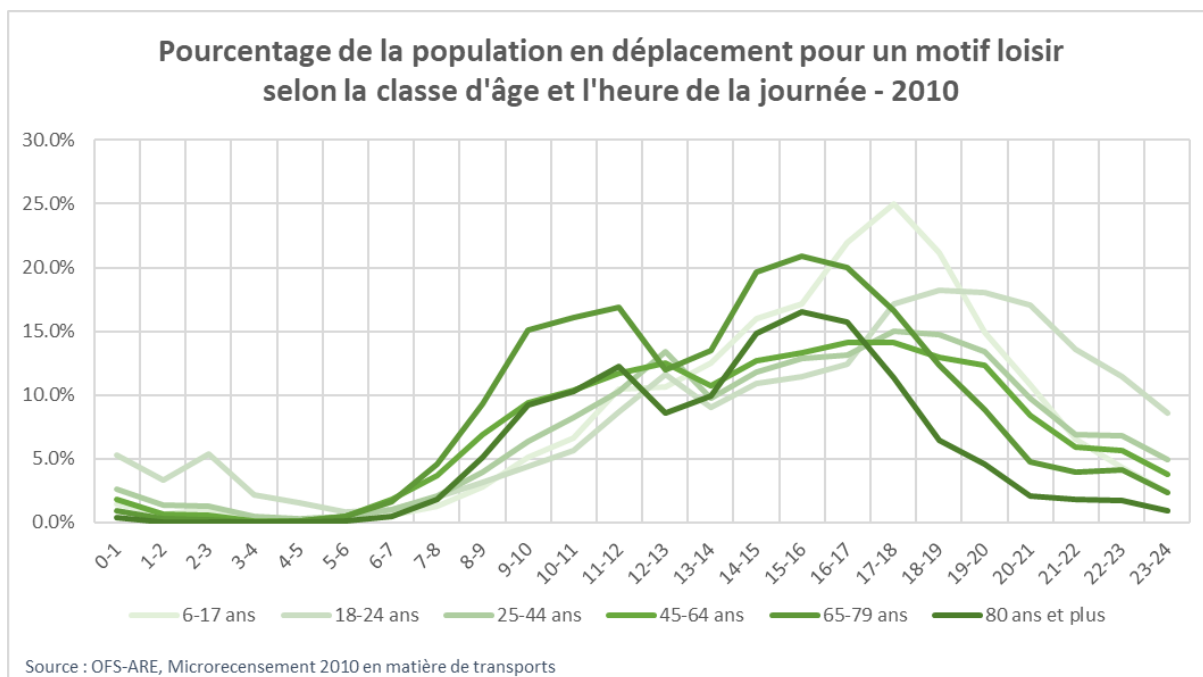


Figure 441 : Pourcentage de la population en déplacement pour un motif loisirs selon la classe d'âge et l'heure de la journée – 2010

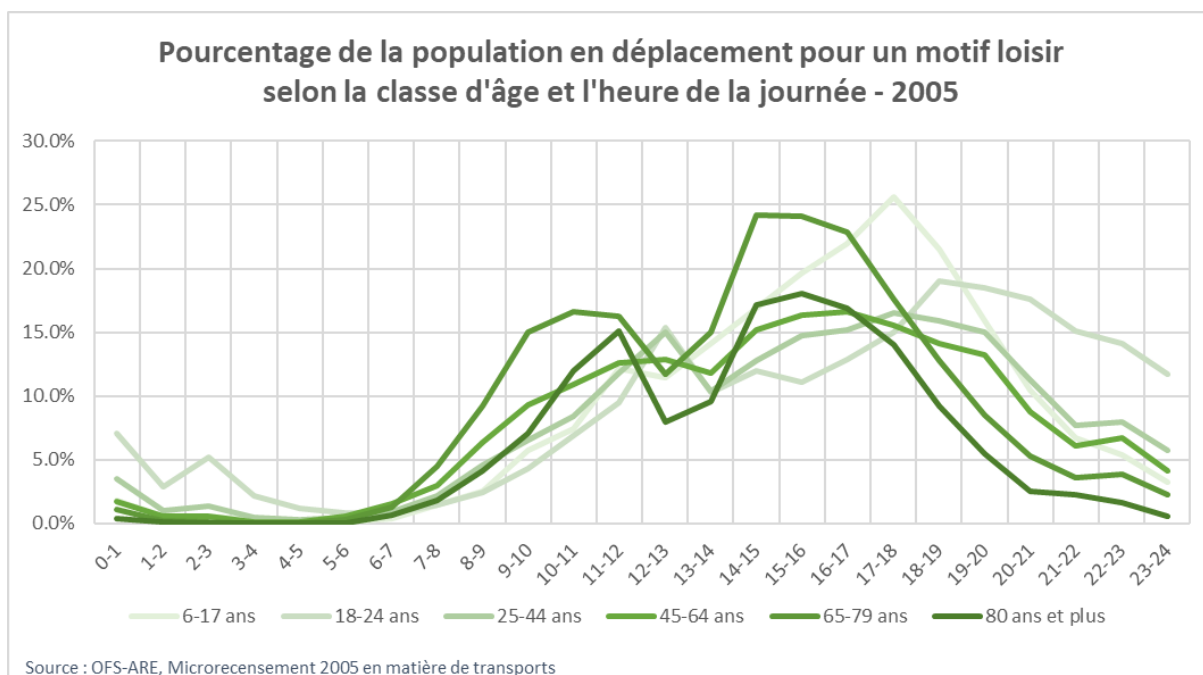


Figure 442 : Pourcentage de la population en déplacement pour un motif loisirs selon la classe d'âge et l'heure de la journée – 2005

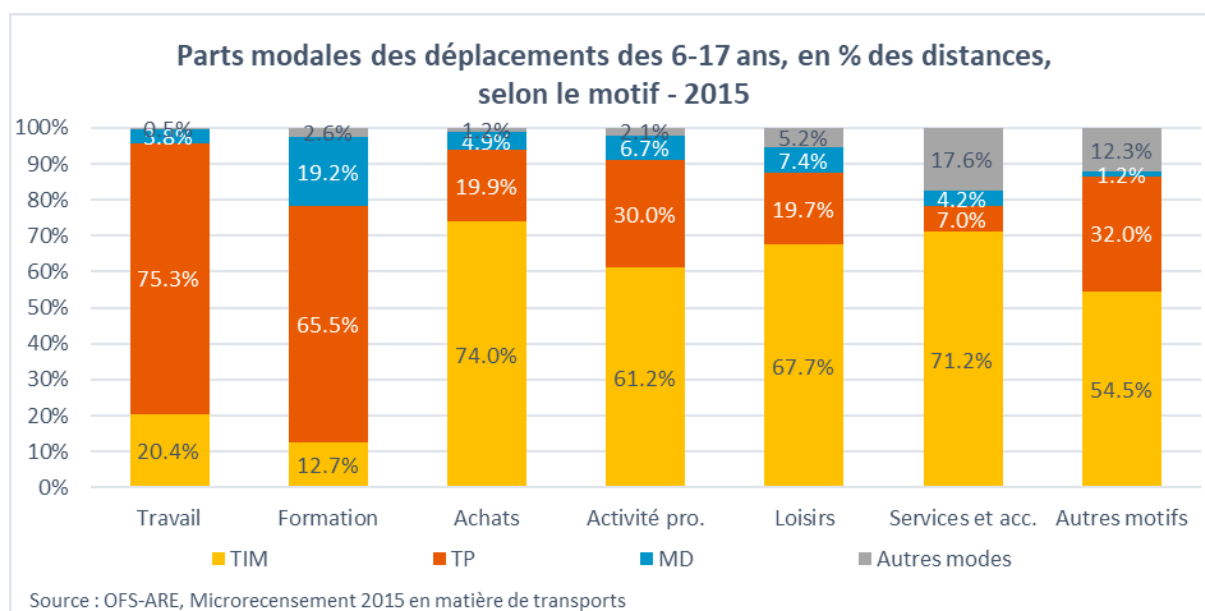


Figure 443 : Parts modales des déplacements des 6-17 ans, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015

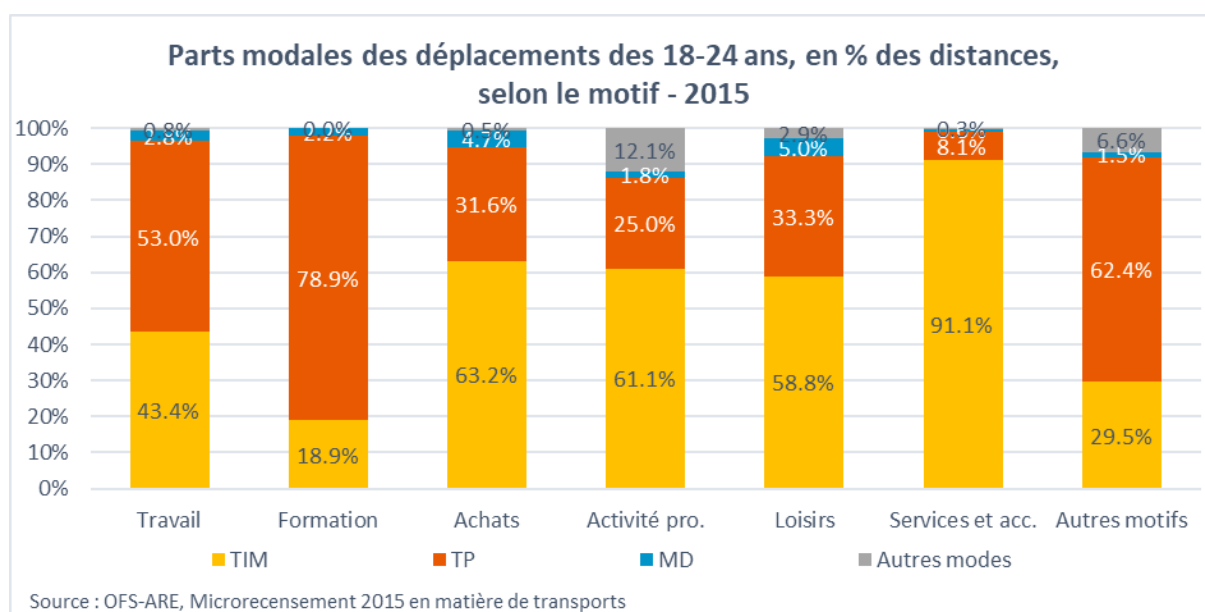


Figure 444 : Parts modales des déplacements des 18-25 ans, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015

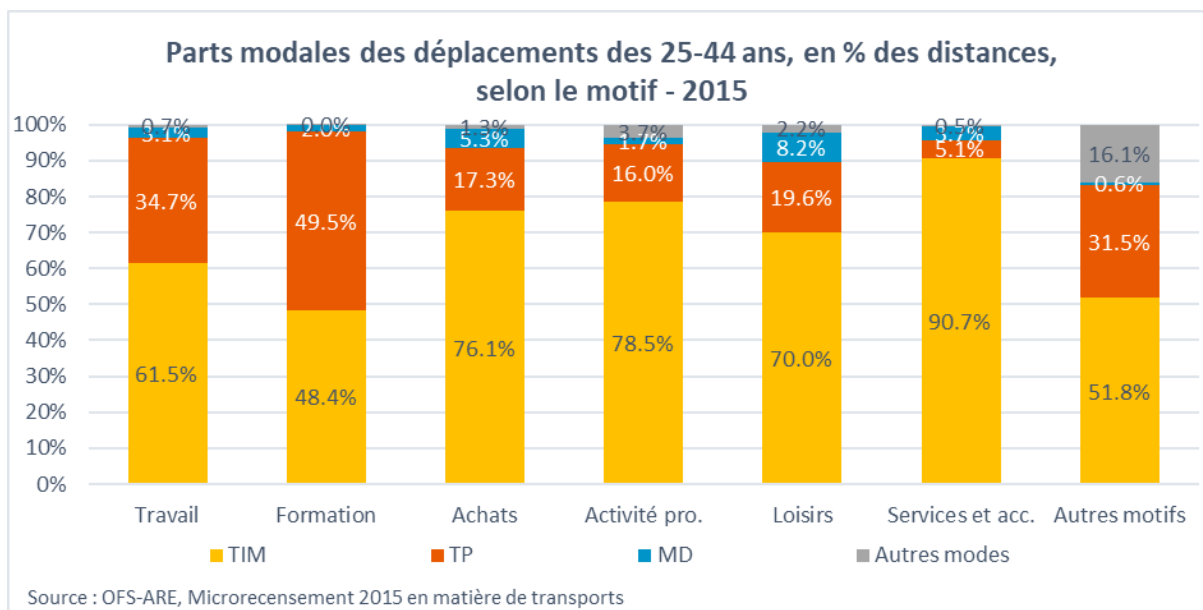


Figure 445 : Parts modales des déplacements des 25-44 ans, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015

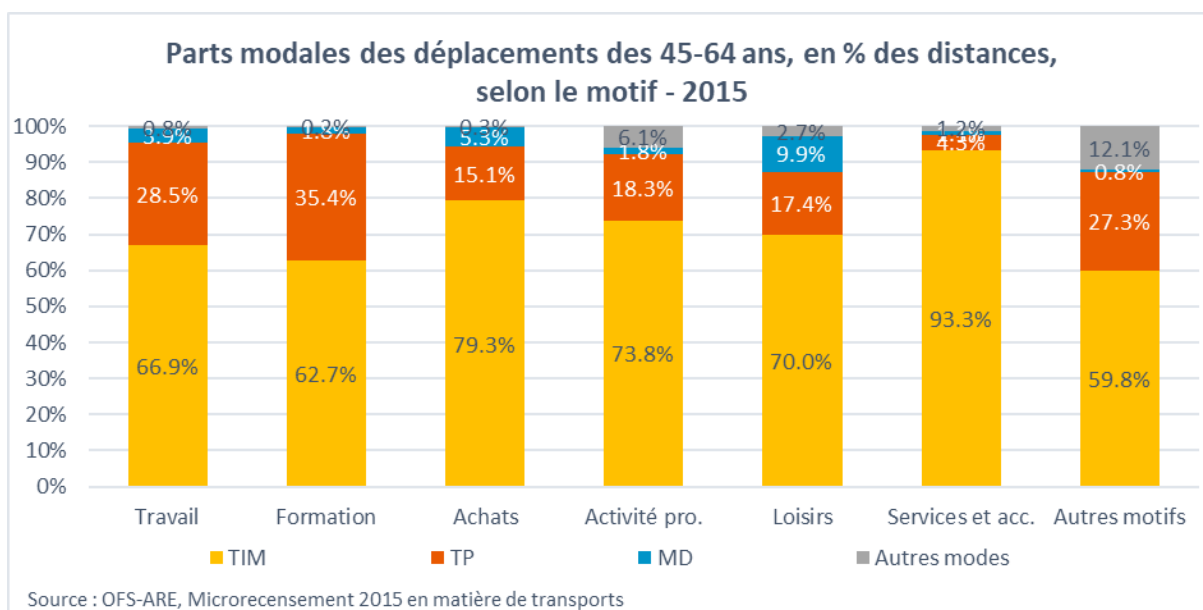


Figure 446 : Parts modales des déplacements des 45-64 ans, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015

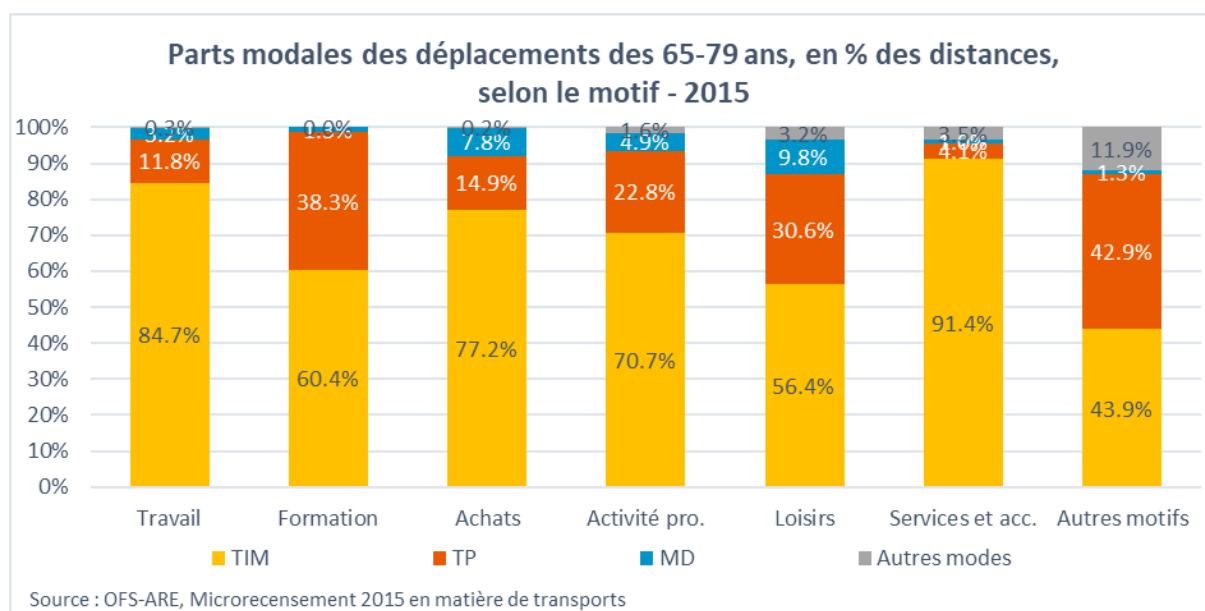


Figure 447 : Parts modales des déplacements des 65-79 ans, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015

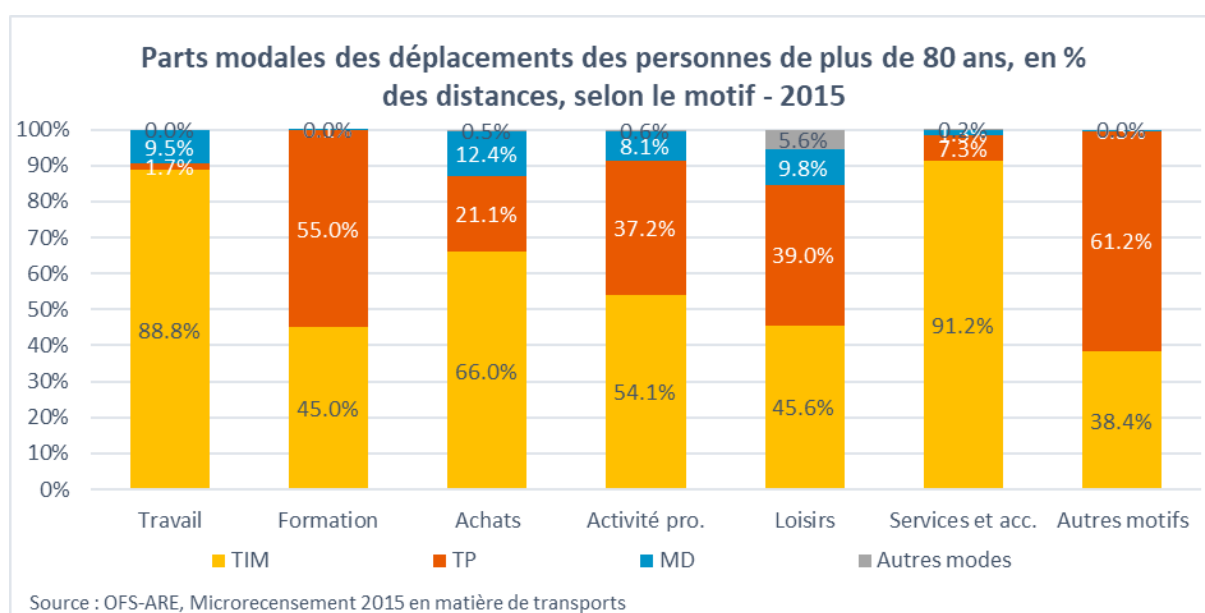


Figure 448 : Parts modales des déplacements des plus de 80 ans, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015

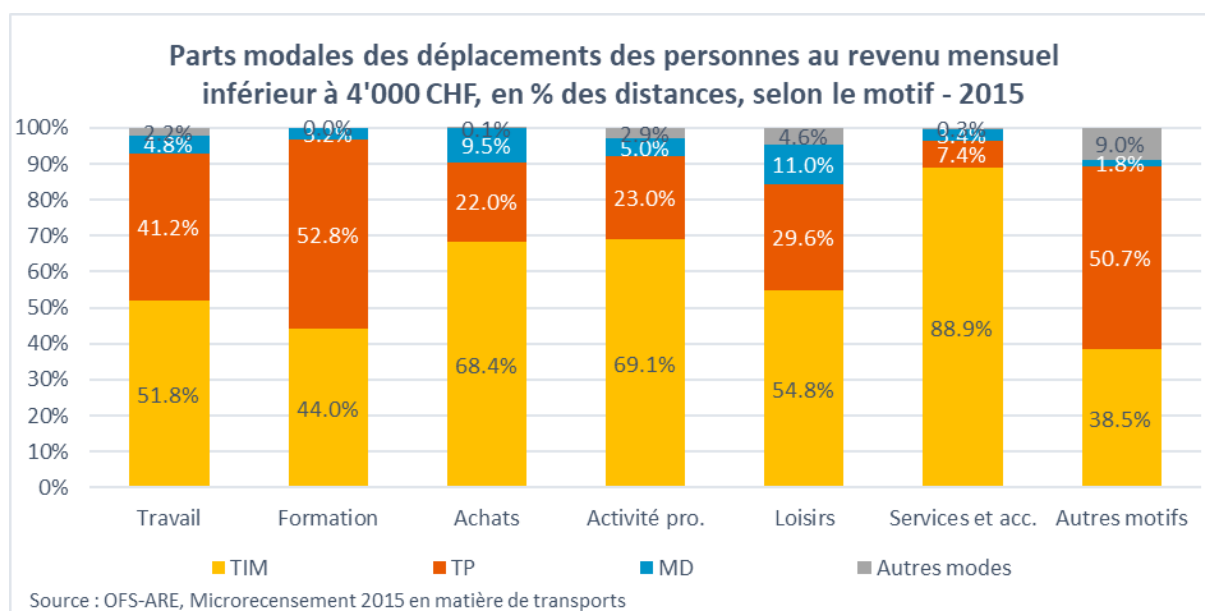


Figure 449 : Parts modales des déplacements des personnes ayant un revenu mensuel inférieur à 4'000 CHF, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015

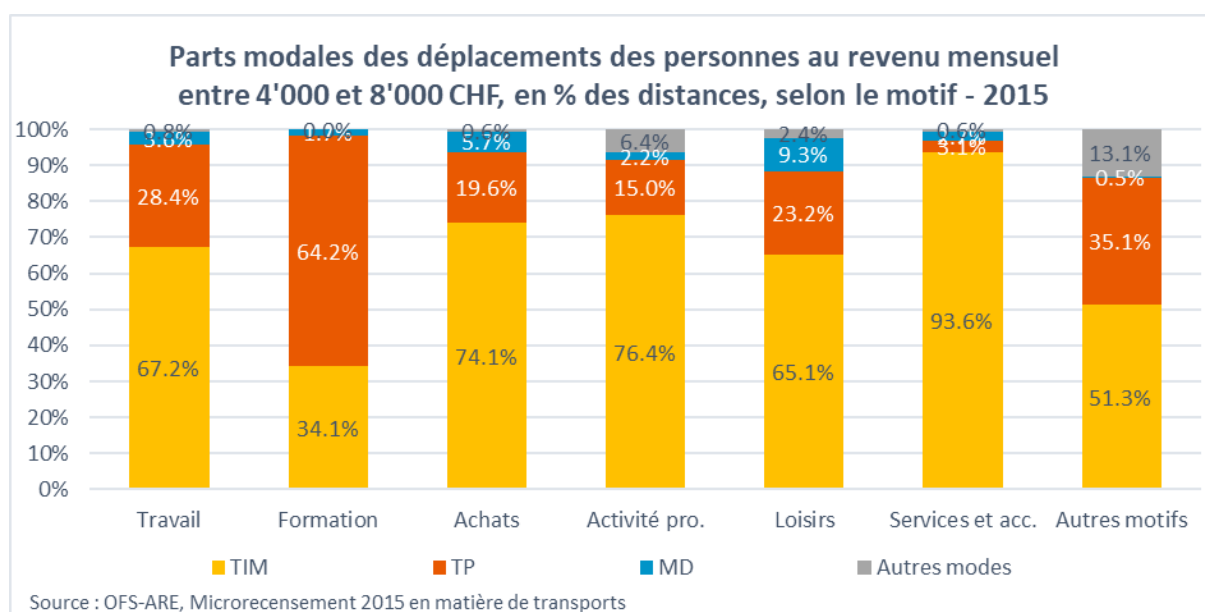


Figure 450 : Parts modales des déplacements des personnes ayant un revenu mensuel entre 4'000 et 8'000 CHF, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015

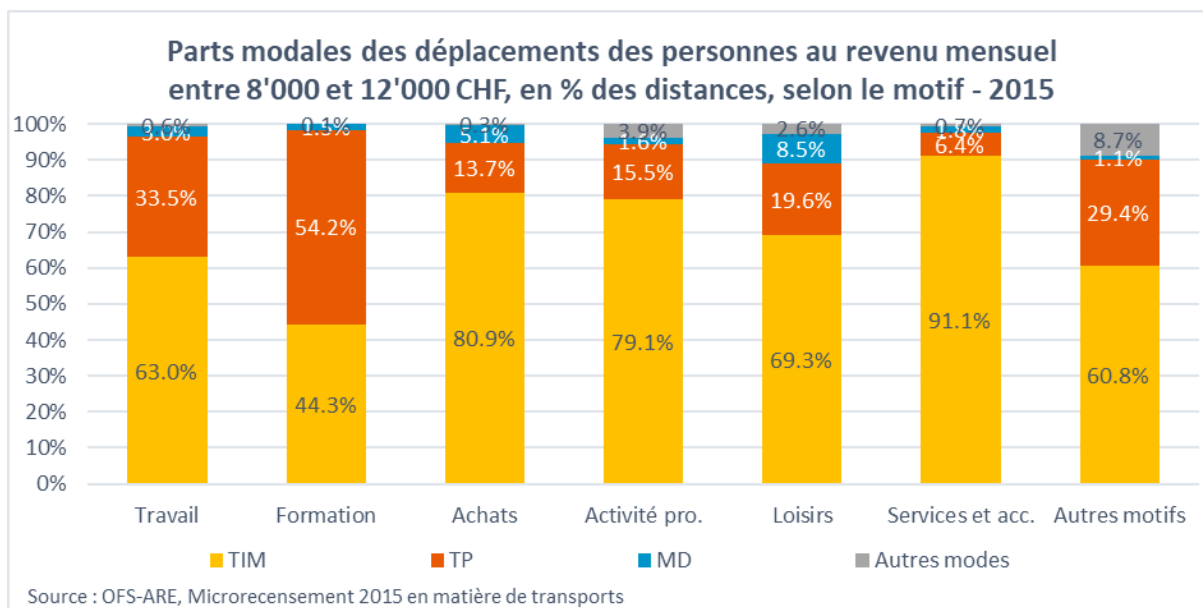


Figure 451 : Parts modales des déplacements des personnes ayant un revenu mensuel entre 8'000 et 12'000 CHF, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015

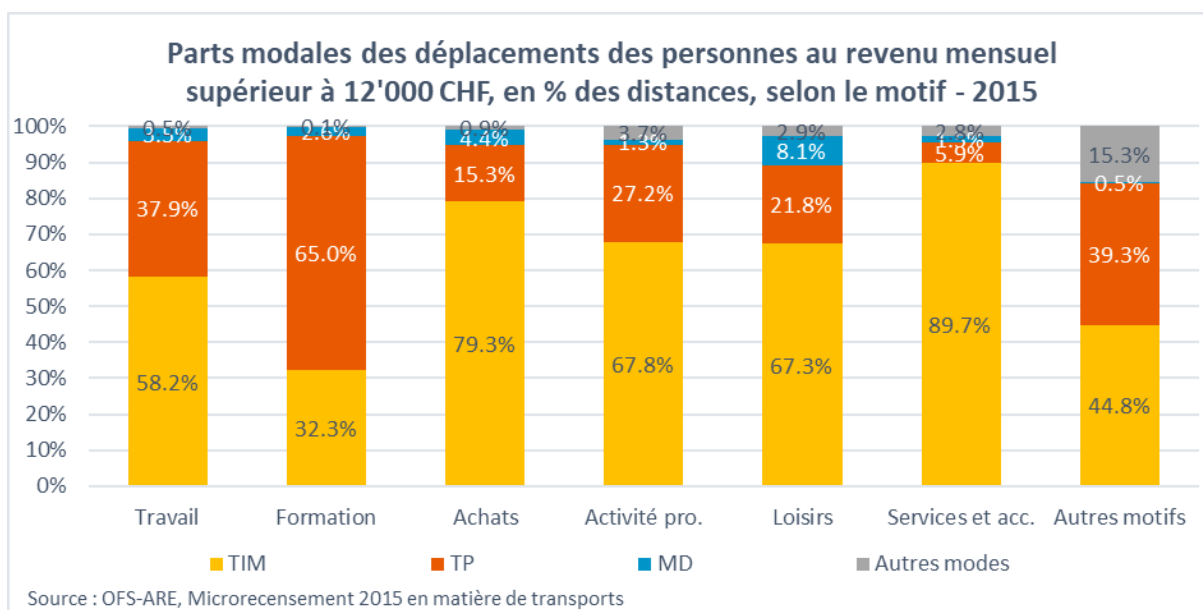


Figure 452 : Parts modales des déplacements des personnes ayant un revenu mensuel supérieur à 12'000 CHF, en % des distances parcourues, selon le motif – 2015