

Studien zum Freizeitverkehr in der Schweiz Entwicklung seit 1994 und SVI-Leitfaden für Freizeitanlagen

Der Freizeitverkehr ist das gewichtigste Verkehrssegment und macht insgesamt 37% aller Wege, 40% aller Distanzen und 47% der gesamten Wegzeit aus. Die deutliche Mehrheit der Freizeitwege findet innerhalb und zwischen den Agglomerationen statt. Das Auto ist dabei das dominierende Verkehrsmittel. Doch entgegen der öffentlichen Meinung ist der Freizeitverkehr im Alltag zwischen 2005 und 2010 zurückgegangen. Eine Mikrozensus-Analyse durch die Hochschule Luzern zeigt, dass der Freizeitverkehrsanteil an den gesamten Tagesdistanzen fast 5% abgenommen hat. Die Studie geht möglichen Gründen dafür nach und zeigt ein facettenreiches Bild der verschiedenen Einflussfaktoren. Die Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen war das Thema einer SVI-Forschungsarbeit, bearbeitet durch die Hochschulen Luzern (HSLU) und Rapperswil (HSR). Die Studie analysierte die spezifische Situation von verkehrsintensiven Freizeitanlagen wie Multiplexkinos, Erlebnisbäder, Zoos und Freizeitparks und gibt Empfehlungen zum planerischen Umgang und zur Nutzung der Potenziale des ÖVs und des Langsamverkehrs. Mit dem kürzlich erschienenen SVI-Leitfaden sind die zentralen Forschungsergebnisse und Handlungsmöglichkeiten im Sinne einer Checkliste für die verschiedenen Akteure aufbereitet. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

ARE-Strategie Freizeitverkehr www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=de
HSLU Hochschule Luzern – Wirtschaft, ITW www.hslu.ch/itw
Merkblätter und Leitfäden der SVI www.svi.ch/index.php?id=12

Études sur le trafic de loisirs en Suisse Évolution depuis 1994 et guide SVI pour les équipements de loisirs

En couvrant 37% de l'ensemble des déplacements, 40% des distances et 47% du temps de trajet, le trafic de loisirs est le motif de déplacement le plus important. La grande majorité des déplacements de loisirs se fait au sein ou entre les agglomérations. La voiture en est le moyen de transports le plus dominant. Pourtant, contrairement aux idées reçues, le trafic de loisirs quotidien a diminué entre 2005 et 2010. Une analyse du microrecensement montre que la part du trafic de loisirs aux distances journalières a diminué de près de 5%. L'étude explore plusieurs raisons possibles et montre une image aux nombreuses facettes des différents facteurs d'influence. La desserte en transports des installations de loisirs était le thème d'un projet de recherche SVI traité par les hautes écoles de Lucerne (HSLU) et de Rapperswil (HSR). L'étude a permis l'analyse du cas spécifique d'installations à forte fréquentation telles que cinémas multiplexes, parcs aquatiques, zoos et parcs de loisirs et donne des recommandations pour la planification et l'utilisation du potentiel des transports publics et de la mobilité douce. Avec le nouveau guide SVI, les résultats principaux et les possibilités d'intervention sont présentés sous la forme d'une check-list pour les différents acteurs. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

Stratégie de l'ARE www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=fr
Haute école de Lucerne (HSLU) www.hslu.ch/itw
Fiches techniques et lignes directrices SVI www.svi.ch/index.php?id=12&L=1

01.05.2013



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

b a s e s

Freizeitverkehr in der Schweiz

Entwicklung seit 1994 und Analyse des
Rückgangs 2005 bis 2010

Abstract

Die vorliegende Expertise untersucht, welche Gründe zum Rückgang des Freizeitverkehrs der Schweizer Wohnbevölkerung zwischen 2005 und 2010 geführt haben. Es werden dazu deskriptive sowie multivariate statistische Analysen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr mit Daten seit dem Jahr 1994 durchgeführt. Mit weiteren Quellen wird eine Analyse der Umfeldentwicklung vorgenommen, um Hinweise auf gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen zu finden, die Auswirkungen auf den Freizeitverkehr haben können. Die Studie identifiziert drei Hauptgründe für den Rückgang des Freizeitverkehrs zwischen den Jahren 2005 und 2010. Diese gründen auf Veränderungen beim Tagesablauf und beim Aktivitätenprogramm der Verkehrsteilnehmer (1), dem Rückgang der Wegedistanzen bei Freizeitaktivitäten im Inland (2) und Substitutionseffekte der alltäglichen Freizeit durch Tagesreisen ins Ausland (3).

Abrégé

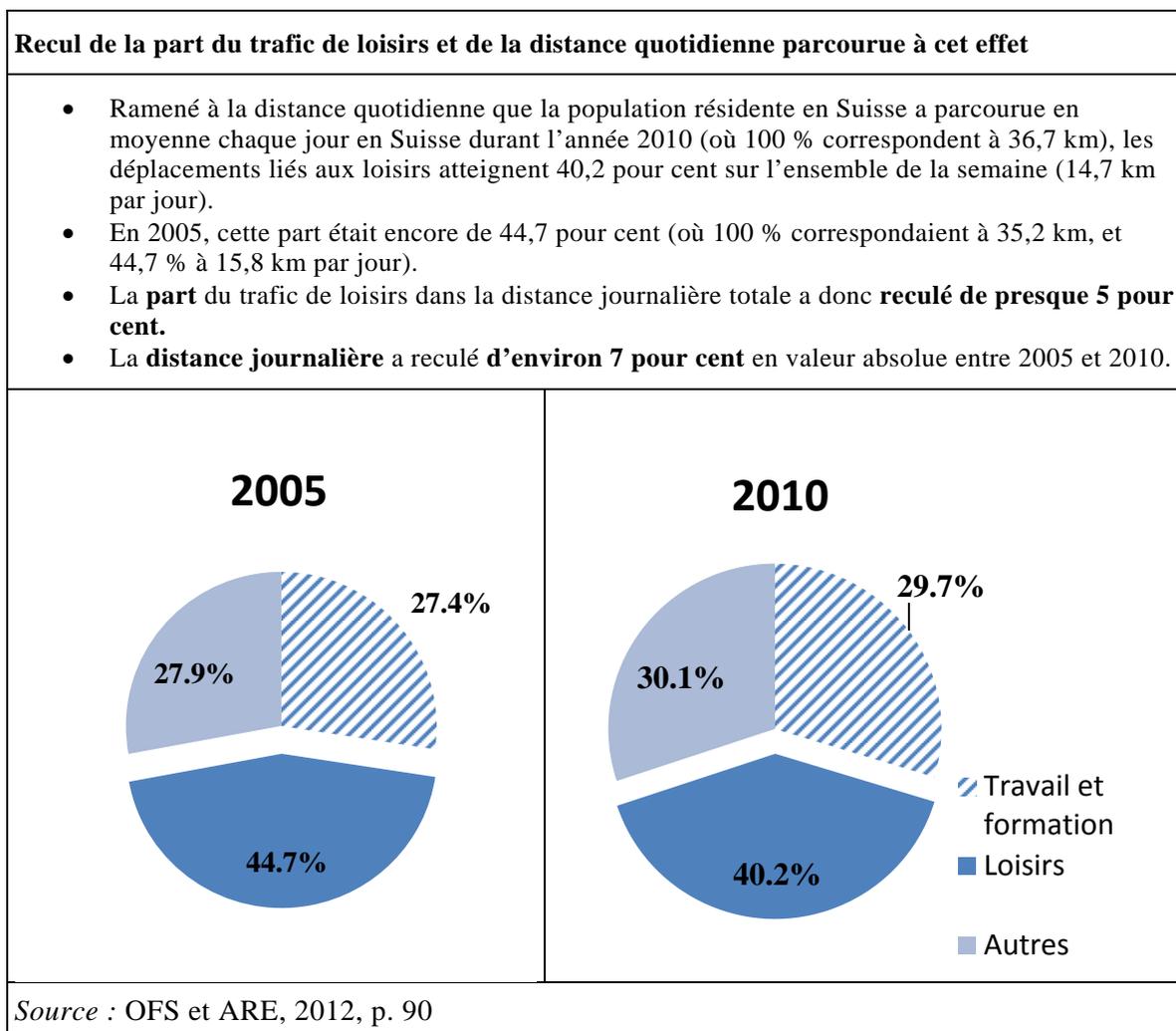
Le présent rapport d'experts est destiné à dégager les causes du recul du trafic de loisirs dans la population résidente en suisse entre 2005 et 2010. La démarche s'appuie sur des analyses statistiques du Microrecensement Mobilité et transports, aussi bien descriptives que multivariées, exploitant des données remontant jusqu'en 1994. L'analyse du contexte s'appuie sur des données supplémentaires qui visent à mettre en évidence des évolutions économiques et sociétales susceptibles d'avoir une répercussion sur le trafic de loisirs. L'étude distingue trois raisons majeures expliquant le recul de ce type de trafic de 2005 à 2010 : premièrement, une modification du programme d'une journée et des activités ; deuxièmement, un recul des distances parcourues pour les loisirs sur le territoire national et troisièmement un effet de substitution des loisirs quotidiens par des déplacements d'une journée à l'étranger.

Abstract

This report examines the reasons for the decrease in leisure traffic among the Swiss residential population between 2005 and 2010. It contains descriptive and multivariate statistical analyses of samples of the Swiss Microcensuses on Transport and Mobility since 1994. By drawing on additional statistical sources, it also offers an analysis of how the leisure environment has developed, to find evidence of social and economic dynamics that may have affected leisure traffic. The study identifies three main reasons for the decrease in leisure traffic in Switzerland between 2005 and 2010. First, dynamics based on changes in daily routines and the activity schedules of road users can be found. Second, inland distances travelled for leisure activities were shorter on average, which points to the increasing importance of activities in the local area. Third, everyday leisure trips have been partly substituted by day trips taken abroad.

Résumé

Contrairement aux perspectives et aux prévisions répandues, les résultats du Microrecensement Mobilité et transports 2010 font apparaître que même si le trafic de loisirs au quotidien représente toujours, avec 40 pour cent, la plus grosse part des distances parcourues chaque jour en Suisse, une diminution d'environ 5 pour cent de cette part du trafic est observée en comparaison avec 2005.



Le rapport d'experts dégage les **trois raisons majeures** suivantes au recul du trafic de loisirs entre 2005 et 2010 :

1. **Modification du programme d'une journée et des activités de l'utilisateur** (voir notamment la figure 9, p. 15)
 - En 2010, les activités de la population résidente en Suisse sont davantage marquées par un caractère contraignant (achats, accompagnement de personnes). Cela apparaît notamment à travers l'importance plus grande des déplacements de travail et de formation en 2010 (voir la figure).
2. **Recul des distances parcourues par trajet pour les activités de loisirs** (voir notamment la figure 13, p. 18)
 - Le choix de la destination, et donc aussi la distance parcourue pour les activités de loisirs ont changé. Les trajets parcourus pour des activités étaient plus souvent des trajets

courts, autrement dit le choix allait plutôt à des destinations situées à proximité voire dans la région elle-même. De plus, une augmentation de la part de mobilité douce est observée pour les trajets parcourus pour les activités de loisirs, pour lesquelles on constate une diminution des distances parcourues (surtout pour les visites à des proches, les sorties au restaurant et la pratique du sport).

3. Effet de substitution des loisirs quotidiens par des voyages d'une journée et des voyages à l'étranger (voir notamment la figure 16, p. 21)

- Des trajets de loisirs quotidiens en Suisse ont été remplacés par des trajets de loisirs occasionnels. En particulier, la part des voyages d'une journée et des voyages avec nuitées à l'étranger a augmenté en Suisse.

Pour le reste, le recul du trafic de loisirs au niveau de la mobilité de loisirs quotidienne peut s'expliquer par l'interaction d'une série d'autres évolutions isolées, selon les résultats de ces analyses :

- La participation à des activités de loisirs en dehors de la maison a elle-même diminué. Il semblerait qu'un report ait eu lieu des activités de loisirs pratiquées en dehors de la maison vers les activités pratiquées à la maison. C'est particulièrement vrai pour les femmes, les jeunes de 18 à 24 ans, les personnes de plus de 79 ans, ainsi que pour les employé-e-s à temps partiel.
- Dans certains groupes de la population, des changements de comportement relativement marqués ont eu lieu, avec des conséquences sur les distances parcourues. Avant tout pour les jeunes adultes, pour les personnes de 80 ans et plus, mais aussi pour les personnes ne disposant pas en permanence d'un véhicule de tourisme, qui ont toutes parcouru des distances beaucoup plus courtes qu'en 2005.
- Une série d'évolutions survenues dans le système des transports et les domaines connexes peut expliquer des changements de comportement tant au niveau des ménages que de certains groupes de personnes : les prix des transports ont grimpé ; les ménages n'ont toutefois pas augmenté leurs dépenses de transport, ayant sans doute été obligés de donner la priorité à d'autres postes budgétaires ; les embouteillages sur les routes nationales ont empiré ; en 2010, les conditions météorologiques ont été plus mauvaises qu'en 2005 ; le nombre d'heures travaillées par les personnes exerçant une activité professionnelle a augmenté ; la part de la population urbaine s'est légèrement élevée ; les offres de loisirs sont plus nombreuses ; néanmoins, l'offre et l'évolution des prix du transport aérien international ont visiblement aussi été une motivation pour accomplir davantage de voyages internationaux.
- Bien que la population résidente ait augmenté entre 2005 et 2010, le total des déplacements de loisirs effectués par la population de la Suisse à l'intérieur du pays ne s'est pas élevé. Toutefois, les moyens de transport utilisés pour les loisirs ont connu d'importants reports en faveur des transports publics.

De ces résultats sont tirées certaines conclusions concernant la poursuite des enquêtes de mobilité, les perspectives du transport de personnes en Suisse et la Stratégie de la Confédération pour le trafic de loisirs. En résumé, on peut dire que les évolutions constatées vont dans le sens des objectifs de la Stratégie de la Confédération pour le trafic de loisirs : la distance par trajet lié aux loisirs, c'est-à-dire ce qui est consacré aux activités de loisirs pratiquées, a diminué. Durant la période 2005 à 2010, le changement survenu dans le choix du moyen de transport s'est traduit, dans le trafic de loisirs, par un net report en faveur des transports publics.



Feuille d'information

Stratégie de la Confédération pour le trafic de loisirs

Le trafic de loisirs est le trafic dominant sur les routes et sur le rail en Suisse. Aujourd'hui, environ 40 pour cent des déplacements effectués dans le pays relèvent de ce type de trafic. La plus grande partie du trafic de loisirs survient dans les villes et les agglomérations ; il existe dans une mesure moindre dans l'espace rural. La voiture est le moyen de transport privilégié pour les déplacements durant les loisirs. Le transfert vers des moyens de transport plus écologiques ne se fera pas sans la mise en œuvre d'un ensemble de mesures coordonnées.

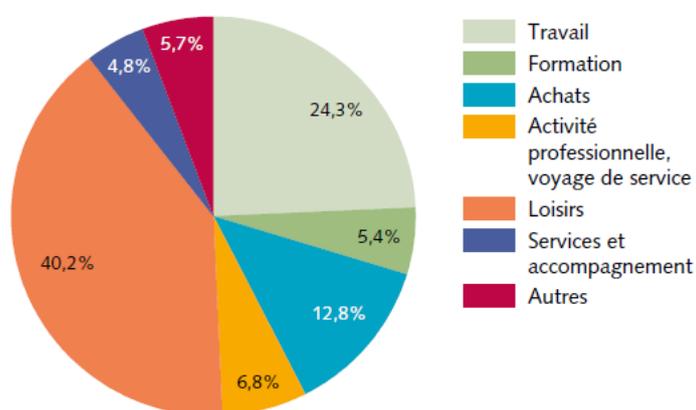
1. Trafic de loisirs : faits et chiffres

Définition : 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 domestique, 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.

Depuis 1974, la Suisse procède tous les cinq ans à des relevés statistiques relatifs au comportement de la population en matière de transports (Microrecensement Transports). Le dernier relevé date de 2010 ; il fournit les chiffres et les conclusions qui permettent d'avoir une vision détaillée du trafic de loisirs, présentée en introduction ci-après.

Figure 1 : Distance journalière ventilée par motifs (source : OFS, ARE, 2012)

Part des motifs de déplacement à la distance journalière

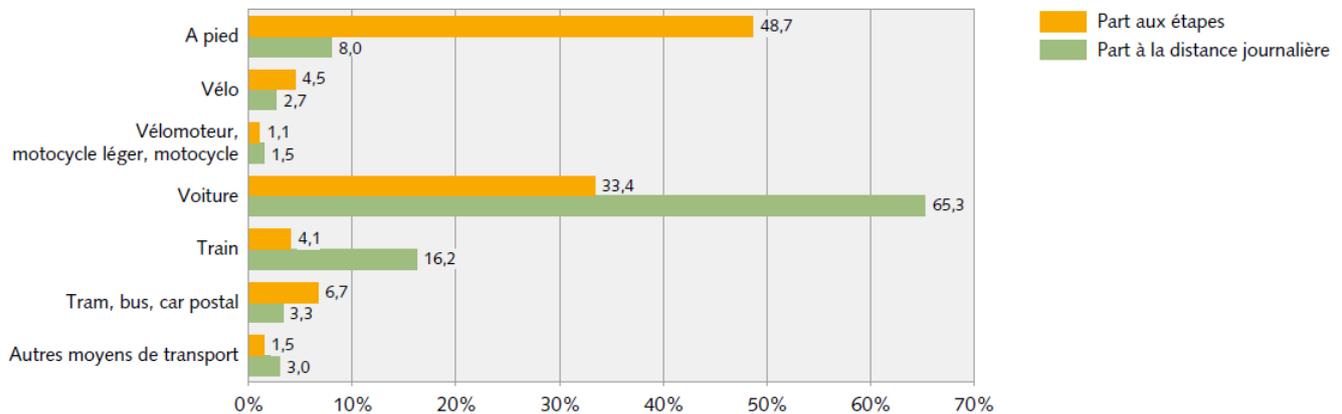


© OFS/ARE

Le trafic de loisirs est le motif de déplacement le plus fréquent dans le système de transports suisse (cf. fig. 1). La voiture est le moyen de transport le plus fréquemment choisi pour les déplacements effectués durant les loisirs (cf. fig. 2). Le trafic de loisirs se concentre pour l'essentiel dans les agglomérations (cf. fig. 3).

Figure 2 : Choix du moyen de transport pour les loisirs (source : OFS, ARE, 2012)

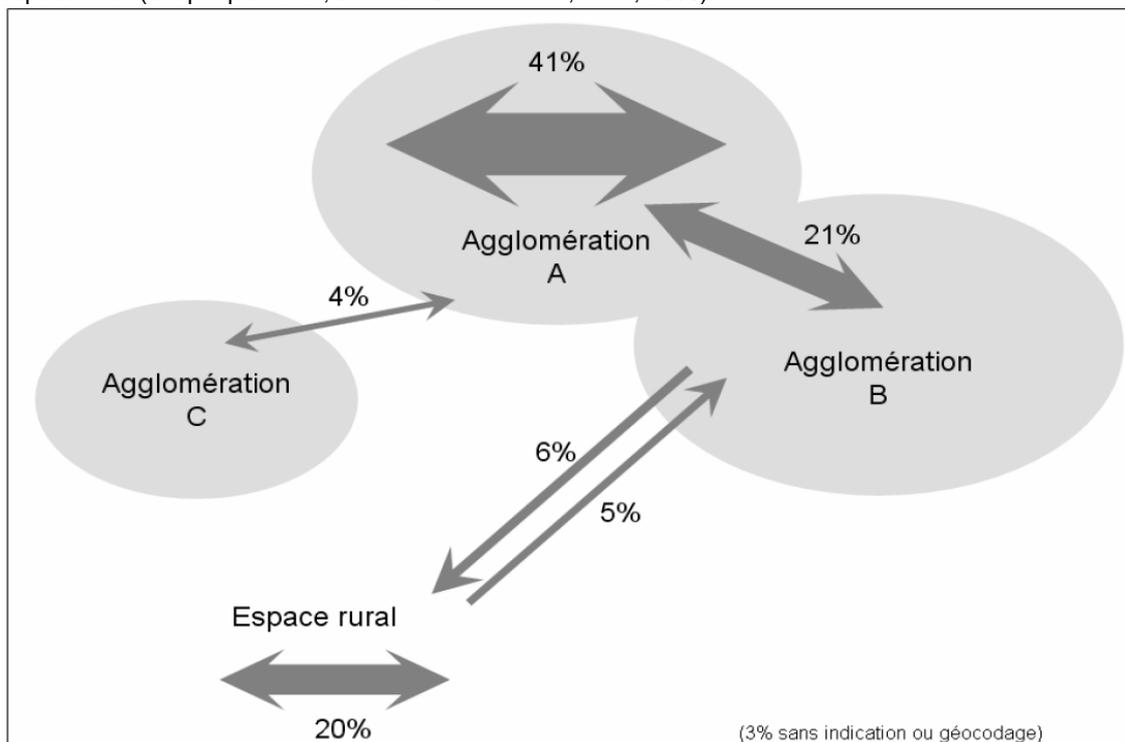
Choix du moyen de transport pour les loisirs (en %)



Base: 114 932 étapes en Suisse pour les loisirs

© OFS/ARE

Figure 3 : Ventilation du trafic de loisirs à l'intérieur des agglomérations et entre les agglomérations (adjacentes) et l'espace rural (Graphique ARE ; source : Ohnmacht T., et al., 2008)



Si l'on veut tenir compte des exigences d'une société orientée vers le développement durable, des efforts devront être entrepris pour rendre le trafic de loisirs plus écologique.

Jusqu'à présent, les stratégies et les politiques en matière de planification des transports étaient surtout orientées vers le trafic pendulaire des travailleurs et le trafic longue distance. L'effort s'est porté principalement sur les mesures techniques permettant de réduire les émissions des véhicules. Mais les aspects spécifiques au trafic de loisirs ont été trop peu pris en compte dans les réflexions sur la

politique des transports durable, d'où la possibilité et la nécessité d'intervenir aujourd'hui dans ce domaine.

Le nombre et la complexité des aspects dont relève le trafic des loisirs, esquissés à grands traits ci-avant, montrent qu'il est indispensable de disposer d'une vue d'ensemble si l'on veut établir une stratégie pour ce type de trafic.

2. La stratégie de la Confédération pour le trafic de loisirs

Vision du trafic de loisirs durable :

- En 2020, la population suisse et les visiteurs étrangers couvrent leurs besoins en matière de mobilité de loisirs de manière plus durable qu'à l'heure actuelle.
- Par rapport à l'année 2005, la répartition modale du trafic de loisirs a enregistré un glissement au profit des transports publics et de la mobilité douce. Dans la part TIM du trafic de loisirs, le nombre de personnes-kilomètres et de véhicules-kilomètres s'est stabilisé.
- Les incidences négatives du trafic de loisirs sur l'environnement et le territoire diminuent, sans restriction majeure sur le plan individuel.

Objectifs pour le trafic de loisirs :

1. Mobilité de loisirs globalement plus « durable »
 - Réduction des atteintes à l'environnement résultant de la mobilité de loisirs
 - Déplacements pour les loisirs plus courts
 - Véhicules plus écologiques et plus économes en énergie
 - Meilleure utilisation des véhicules et des infrastructures (taux d'occupation, capacité)
 - Meilleure sécurité des véhicules et des infrastructures
2. Offres plus attractives des transports publics (TP), de la mobilité douce (MD) et de la mobilité combinée pour les loisirs
 - Modification de la répartition modale en faveur des TP (sous réserve de la rentabilité), de la MD, ainsi que de la mobilité combinée
 - Augmentation de la part de la population physiquement active, pour des raisons de santé publique
3. Identification et utilisation du potentiel économique lié à un trafic de loisirs plus durable, et ce, dans toutes les régions du pays
 - Amélioration du potentiel économique (valeur ajoutée, productivité) dans le secteur des loisirs et du tourisme, par exemple, en créant des offres qui stimulent la demande intérieure
4. Préservation et 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
 - Bon accès aux activités de loisirs pour toutes les couches sociales
 - Création d'offres de loisirs à proximité de l'environnement quotidien
 - Promotion d'offres « durables » dans les régions touristiques

Stratégie de la Confédération pour le trafic de loisirs :

- Toujours utiliser les moyens de transport qui offrent les meilleurs avantages comparatifs, y compris dans le trafic de loisirs¹. Dans la perspective d'une politique des transports durable, il faut viser un transfert du TIM vers les TP et la MD.
- Ralentir la croissance de la part TIM dans le trafic de loisirs sans remettre en question la croissance économique en général.
- Réduire la longueur des déplacements (buts attractifs à proximité des zones habitées, mobilité combinée.)
- Proposer des offres attractives, concurrentielles et viables pour le trafic de loisirs.
- Miser sur des effets incitatifs et sur des offres attractives plutôt que sur des obligations et des interdictions.

¹ Les coûts externes, notamment les effets sur l'environnement doivent aussi être pris en compte dans l'appréciation des avantages comparatifs.

- Favoriser un rôle actif de la Confédération au sein d'un réseau d'intervenants-clés issus des cantons, des communes, des associations, des groupes d'intérêts et de l'économie privée.

De manière générale, il s'agit, dans le domaine du trafic de loisirs, de viser la création de solutions de rechange attrayantes par rapport au trafic individuel motorisé. Cette exigence est toutefois compliquée par la constatation que la population, en principe ouverte à des solutions nouvelles, est opposée à tout coût supplémentaire.

3. Grands axes et mesures

L'analyse des activités de loisirs sous l'aspect de la distance moyenne parcourue, de la part de TIM et de la part qu'elles représentent dans l'ensemble du trafic de loisirs est résumée dans le schéma suivant :

Figure 4 : Part des activités de loisirs (en % de tous les déplacements de loisir en Suisse) (source : OFS, ARE 2012)

Contribution des activités de loisirs au total des déplacements pour les loisirs en Suisse (en %)

Activités de loisirs	Lu-ve	Sa	Di	Total
Visites	17,7	21,5	22,4	19,2
Restaurant	24,8	20,7	13,5	22,2
Activité sportive	13,0	8,6	8,8	11,5
Randonnée	2,7	3,1	4,6	3,1
Tour en vélo	0,6	0,7	1,1	0,7
Sport passif	1,0	2,2	1,8	1,3
Activités extérieures non sportives	19,2	17,2	26,0	20,0
Médecine/wellness/fitness	1,2	0,6	0,4	1,0
Manifestations culturelles, installations de loisirs	4,1	8,0	5,8	5,1
Travail non rémunéré	2,0	2,0	1,0	1,8
Activité associative	1,8	1,3	0,7	1,6
Excursion, vacances	0,4	1,0	1,0	0,6
Religion (église, cimetière, pèlerinage)	1,1	1,8	4,6	1,8
Activités de loisirs à l'intérieur, hors domicile	1,1	1,1	1,0	1,1
Repas hors restaurant	0,6	0,6	0,6	0,6
Shopping	1,8	2,1	0,3	1,6
Circuit touristique	0,2	0,4	0,3	0,3
Autres	3,6	3,8	2,2	3,4
Plusieurs activités	3,0	3,4	3,9	3,2

Base: 52 430 déplacements en Suisse pour les loisirs (aller et déplacement aller-retour du domicile)

Figure 5 : Distribution des distances des déplacements pour les loisirs par type d'activité (en %) (Source : OFS, ARE, 2012)

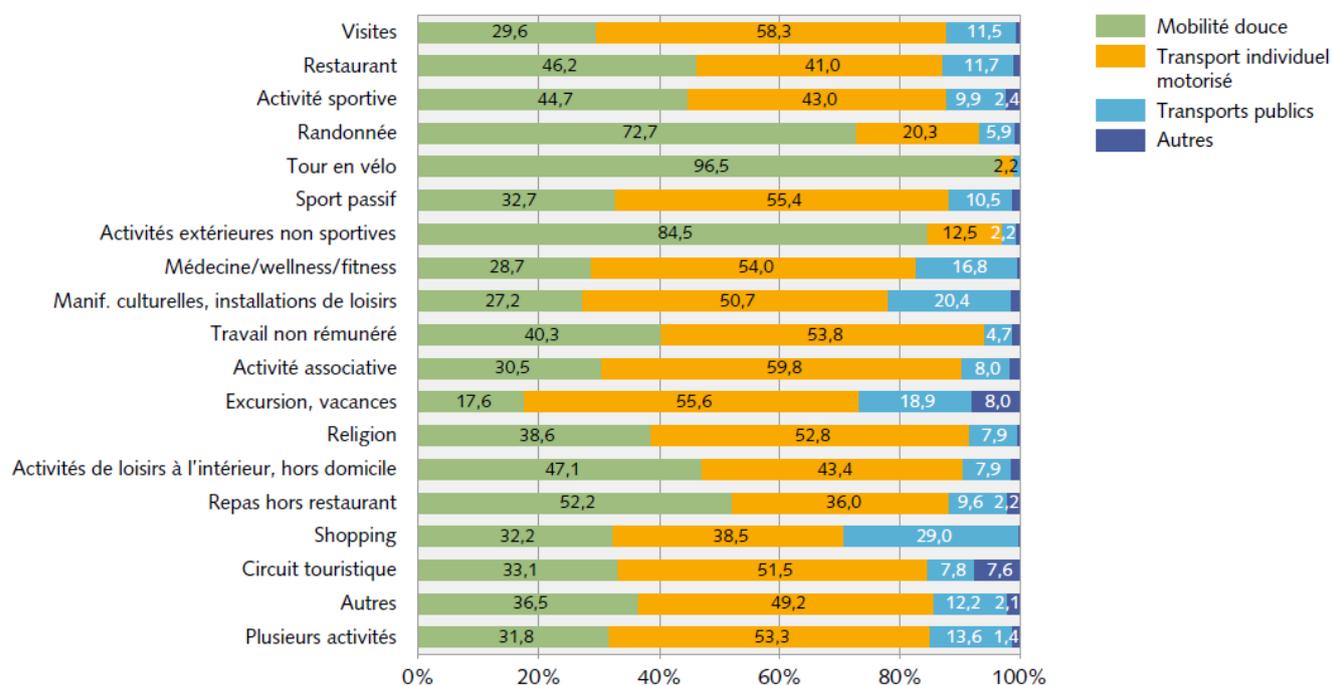
Distribution des distances des déplacements pour les loisirs par type d'activité (en %)

Activités de loisirs	Distance du déplacement			
	< 2,0 km	2,1 à 10,0 km	10,1 à 20,0 km	> 20,0 km
Visites	36,7	32,5	12,8	17,9
Restaurant	53,1	27,6	8,1	11,2
Activité sportive	34,2	42,5	12,1	11,2
Randonnée	33,0	46,5	9,7	10,7
Tour à vélo	19,6	34,1	17,5	28,8
Sport passif	29,6	35,6	13,0	21,9
Activités extérieures non sportives	49,9	42,8	4,1	3,2
Médecine/wellness/fitness	36,1	38,5	12,5	12,9
Manifestations culturelles, installations de loisirs	30,7	35,0	12,9	21,4
Travail non rémunéré	52,1	34,1	6,2	7,5
Activité associative	42,0	38,3	8,5	11,2
Excursion, vacances	11,9	32,5	16,1	39,5
Religion (église, cimetière, pèlerinage)	51,6	31,5	7,1	9,9
Activités de loisirs à l'intérieur, hors domicile	51,8	34,2	7,1	6,9
Repas hors restaurant	56,5	22,9	9,3	11,3
Shopping	34,6	34,4	12,8	18,1
Circuit touristique	22,3	27,0	11,5	39,2
Autres	42,5	33,4	9,5	14,7
Plusieurs activités	18,5	39,5	15,5	26,4
Total	42,4	35,6	9,5	12,5

Base: 52 430 déplacements en Suisse pour les loisirs (aller et déplacement aller-retour du domicile)

Figure 6 : Choix du moyen de transport selon l'activité de loisirs (en % des déplacements pour les loisirs) (Source : OFS, ARE, 2012)

Choix du moyen de transport pour les activités de loisirs (en % des déplacements pour les loisirs)



Base: 52 430 déplacements pour les loisirs (déplacements aller et boucles depuis et jusqu'à la maison)

© OFS/ARE

Les motifs de déplacement déterminants quant à leur part dans l'ensemble du trafic de loisirs sont les sorties au restaurant, les visites à des proches et les activités en plein air non sportives (cf. fig. 4). Pour ces dernières, il faut souligner qu'il s'agit de déplacements courts avec une très faible part TIM, si bien qu'aucune intervention ne s'impose (voir les figures 5 et 6). Tout au plus faudrait-il prendre des mesures afin de s'assurer que, dans ce segment, la part élevée de la MD ne régresse pas. S'agissant des sorties au restaurant, la part TIM est nettement plus forte, mais l'importance de ce segment est surtout due à sa part élevée dans l'ensemble du trafic de loisirs. Enfin, pour les visites à des proches, le besoin d'intervention est clair, que ce soit en raison de la part élevée dans l'ensemble du trafic de loisirs ou de l'importance de la part TIM.

On remarque aussi que les segments du trafic de loisirs qui présentent une part TIM très élevée ont aussi souvent une moindre importance en termes de volume, inférieure à 1-2 % (p. ex. activité associative ; médecine, bien-être et fitness ; religion). Il n'est donc pas possible d'en déduire un besoin.

Le sport actif ainsi que la fréquentation de manifestations culturelles et d'infrastructures de loisirs présentent aussi un certain intérêt, vu la part TIM assez importante qu'ils affichent. Surtout pour le deuxième motif, vu les distances relativement élevées par rapport aux autres motifs de déplacement.

Les mesures peuvent être regroupées dans trois catégories, dont les orientations générales sont les suivantes :

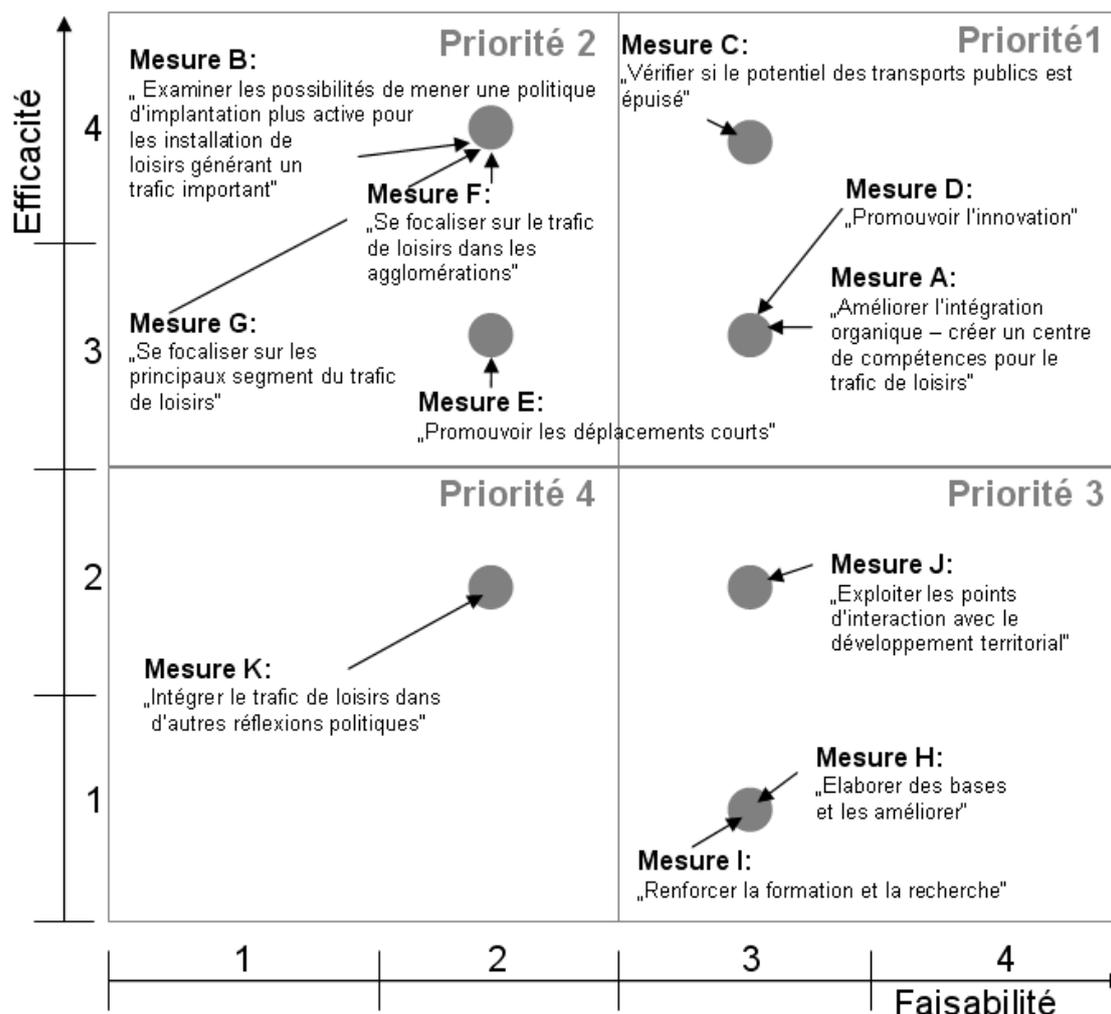
1. Améliorer la capacité d'action – créer des partenariats, améliorer l'organisation
2. Exploiter la marge de manœuvre – utiliser systématiquement les instruments existants, développer et optimiser les mesures mises en place
3. Focaliser l'action – développer les problématiques clés

La mise en œuvre de la stratégie est en effet au moins aussi importante que la stratégie elle-même pour son succès à long terme. La réalisation de la stratégie incombe en tout premier lieu aux cantons et aux communes. Mais suivant le domaine politique d'application, d'autres organes de la Confédération

tion peuvent également intervenir (à des degrés divers). Une coordination générale est toutefois nécessaire pour garantir le suivi de la mise en œuvre et finalement le succès de la stratégie.

Les mesures : pour atteindre les objectifs définis, il s'agit de formuler les mesures les plus réalistes et les plus concrètes possibles, en accordant la priorité à celles qui sont les plus efficaces et les plus prometteuses.

Figure 7 : Détermination des priorités



C'est – répétons-le – aux mesures les plus efficaces et les plus prometteuses qu'il s'agit d'accorder la priorité (priorités n° 1 et 2).

Mesure A « Améliorer l'intégration organique – Créer un centre de compétences pour le trafic de loisirs »

Le Centre de compétences pour le trafic de loisirs de l'ARE a été fondé fin 2009. Un groupe de coordination Trafic de loisirs de la Confédération piloté par l'ARE a été créé à cet effet. Ce centre compte un-e représentant-e de chacun des offices fédéraux suivants : Office fédéral de l'énergie (OFEN), Office fédéral des transports (OFT), Office fédéral de l'environnement (OFEV), Office fédéral des routes (OFROU), Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), Office fédéral de la santé publique (OFSP), Office fédéral du sport (OFSP), Office fédéral de la statistique (OFS), Secrétariat d'état à l'économie (seco). La vocation de ce centre de compétences est de coordonner les travaux des différents offices fédéraux dans le domaine en question, ainsi que de traiter chaque année d'un thème prioritaire (cf. les mesures des priorités 1 et 2). Le premier mandat portait sur l'analyse des principaux aspects du trafic de loisirs (cf. la mesure G).

Mesure B « Examiner les possibilités de mener une politique d'implantation plus active pour les installations de loisirs générant un trafic important »

Les installations et manifestations à forte fréquentation présentent plusieurs caractéristiques qui permettent d'agir assez facilement sur le choix du mode de transport et, parfois, sur la distance des déplacements pour les loisirs, à l'aide des instruments de l'aménagement du territoire et de la planification des transports. Il existe d'ailleurs un certain nombre de bons exemples qui illustrent de quelle manière on peut aborder cette problématique dès la phase de planification. On préférera ainsi implanter ce type d'installations dans une ville plutôt que dans la grande ceinture, car cela permet de réduire la longueur moyenne des déplacements et d'influencer le choix du mode de transport en faveur de la MD et des TP.

Mesure C « Vérifier si le potentiel des transports publics est épuisé »

Une évaluation devrait répondre à la question de savoir comment le potentiel des transports publics pourrait être mieux exploité dans le trafic de loisirs. L'étude pourrait porter sur les points suivants : Promotion continue de la mobilité combinée et des chaînes de transport de bout en bout ; Elargissement de l'offre de titres de transport combinés avec des offres culturelles (événements, musées, etc.) ; Etude de faisabilité d'un AG Loisirs ; Examen des indemnités dans le trafic régional des voyageurs, dans la perspective d'un trafic de loisirs durable ; Analyse des besoins d'adaptation des installations de transport à câbles en termes de desserte par les TP ; Examen de nouveaux modèles de financement pour les offres de TP et de mobilité combinée, dans le but de créer des solutions viables permettant de garantir le service public et l'intérêt touristique.

Mesure D « Promouvoir l'innovation »

Depuis 2006, l'ARE exploite le Centre de services pour une mobilité innovatrice et durable (CSM) du DETEC. Ce centre associe les compétences de l'ARE, de l'OFEV (environnement), de l'OFEN (énergie), de l'OFT (transports), de l'OFROU (routes) et de l'OFSP (santé).

Le CSM y contribue en soutenant de nouveaux projets de mobilité prometteurs qui complètent la politique fédérale en matière d'infrastructures de transport. Il met aussi à la disposition de tous les intéressés un service de conseil commun. Les activités du CSM se focalisent sur les interfaces entre les différents modes de transport et ont pour but d'améliorer la capacité et la durabilité de l'ensemble du système des transports. Le soutien financier est limité dans le temps et se concentre sur des idées nouvelles, prometteuses et viables sur le plan commercial.

Mesure E « Promouvoir les déplacements courts »

La promotion des déplacements courts implique un accroissement de l'attractivité du proche environnement, par exemple par une amélioration des possibilités de loisirs, ou une meilleure desserte voire une plus grande notoriété des offres disponibles dans ce proche environnement.

La création d'affectations mixtes contractuelles, la constitution d'espaces de détente et de zones d'habitation de qualité ainsi que la planification de l'implantation des structures de loisirs publiques sont des tâches qui relèvent des plans d'affectation communaux. Mais les instruments de planification des transports à l'échelon communal peuvent aussi contribuer à la qualité des secteurs habités et induire une identification plus marquée à la zone environnante, par exemple par la création de zones de rencontre ou par la mise en place de réseaux attractifs pour les piétons et les cyclistes. En plus de l'amélioration de l'environnement des secteurs habités, il faut aussi se pencher sur la qualité et la desserte des zones de détente les plus proches ainsi que des infrastructures de loisirs.

Le Centre de compétences pour le trafic de loisirs a attribué début 2012 un second mandat consacré à cette thématique.

Mesure F « Se focaliser sur le trafic de loisirs dans les agglomérations »

Le trafic de loisirs intra-agglomérations revêt une grande importance. Dans ce cas, la situation de départ est favorable car l'offre de TP des agglomérations est généralement dense et bien développée, et doit simplement être mieux adaptée aux besoins en matière de trafic de loisirs. L'apparition d'alternatives valables au TIM fait naître un immense potentiel de transfert modal, dans la mesure où la part TIM du trafic de loisirs est plus élevée que la part TIM du trafic en général. Dans le même temps, cela permet de promouvoir la MD et la mobilité combinée.

Mesure G « Se focaliser sur les principaux segments du trafic de loisirs »

Les segments les plus importants du trafic de loisirs sont les visites à des proches, les sorties au restaurant et le sport actif (cf. fig. 4). Ces trois types d'activités sont très souhaitables du point de vue de la politique sociale, économique et sanitaire. Les interventions doivent donc se limiter à influencer le choix du moyen de transport et éventuellement du lieu où pratiquer un sport ou bien où aller au restaurant.

Le Centre de compétences pour le trafic de loisirs de l'ARE a attribué en 2010 un premier mandat consacré au traitement de ce sujet, comme nous l'avons évoqué en rapport avec la mesure A. Le rapport final correspondant peut être consulté sur la page Web (voir chap. 4 ci-après, Principales bases de travail).

4. Prochaines étapes et informations complémentaires

Le Centre compétences pour le trafic de loisirs a été créé fin 2009. Le groupe de coordination de la Confédération a été constitué. Les mandats externes en vue du traitement des mesures prioritaires mentionné ci-avant vont être esquissés, mis en adjudication, attribués et accompagnés par le groupe de coordination, en fonction des ressources financières et personnelles à disposition (été 2010 à fin 2011: mesure G, début 2012 à fin 2012: mesure E, 2013: encore indéterminé).

Les offices représentés ont par ailleurs la possibilité de faire valoir leurs propres idées et de définir des points forts thématiques à approfondir.

Les principales bases de travail :

- La stratégie de la Confédération pour le trafic de loisirs :
<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00250/00462/index.html?lang=fr>
- Centre de services du DETEC pour une mobilité innovatrice et durable :
<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/index.html?lang=fr>
- Microrecensement en matière de transports :
<http://www.are.admin.ch/themen/verkehr/00256/00499/index.html?lang=fr>

Contact :

Office fédéral du développement territorial ARE, section Politique des transports, 3003 Berne

- Reto Lorenzi, responsable de la section Politique des transports / auteur principal de la Stratégie pour le trafic de loisirs
Tél. 031 322 55 57, e-mail: reto.lorenzi@are.admin.ch
- Peter Schild, responsable de programme du Centre de services pour une mobilité innovatrice et durable du DETEC / co-auteur de la Stratégie pour le trafic de loisirs
Tél. 031 322 55 55, e-mail: peter.schild@are.admin.ch



Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen

Raccordement des installations de loisirs au réseau de transports

Access situation of leisure facilities

Hochschule Luzern – Wirtschaft (HSLU)
Helmut Schad
Thomas Diggelmann (ab 1. 6. 2009)
Timo Ohnmacht (bis 31. 5. 2009)

Hochschule für Technik Rapperswil (HSR)
Klaus Zweibrücken
Viktoria Slukan

**Forschungsauftrag SVI 2004/079 auf Antrag der Schweizerischen
Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)**

Résumé

Un défi pour les aménagistes

Par installations de loisirs à fort trafic, on entend des installations telles que les cinémas multiplex, les parcs aquatiques, les jardins zoologiques, les grands musées, ainsi que les installations combinées d'achats et de loisirs. Comme les commerces à forte fréquentation, ces installations de loisirs attirent un volume de trafic considérable, provoquant un engorgement local des réseaux de transports. Elles présentent cependant quelques spécificités:

- Les flux de visiteurs sont soumis à des variations considérables en fonction du jour, de la semaine, ainsi que, parfois, de la saison. Les installations sont nombreuses à enregistrer des pointes des fréquentations pendant des périodes courtes. Cette particularité constitue un défi notamment en termes de raccordement au réseau de transports et en termes de planification des offres de transports.
- Une proportion importante de visiteurs effectue des distances considérables pour se rendre dans ces installations. Le raccordement de ces installations au trafic à longue distance ainsi généré doit donc impérativement être pris en compte.
- Suivant le type de loisirs proposés, ces installations attirent des types de visiteurs particuliers, qui font état d'un comportement spécifique en matière de transports. Pour influencer le trafic généré par ce type d'installations, il convient de choisir des approches qui tiennent compte des différents groupes cibles.
- On trouve des installations de loisirs à fort trafic dans les régions tant centrales, que suburbaines et rurales. Les conditions de raccordement de telles installations au réseau de transports et à leur milieu sont par conséquent très variables. Les démarches aménagistes en rapport avec des installations de loisirs doivent donc s'effectuer selon une approche qui tient compte de très près du contexte.

Jusqu'à présent, on disposait essentiellement, concernant les démarches aménagistes en rapport avec les installations à fort trafic, de recommandations qui avaient été extrapolées à partir de celles qui s'appliquent aux grands centres commerciaux. Les spécificités liées aux installations de loisirs à fort trafic exigent toutefois des propositions de mesures qui tiennent compte de leurs particularités.

Objectif et marche à suivre

La Suisse ne dispose, pour le moment, d'aucune analyse comparative à propos des diverses installations de loisirs. La présente étude a pour objectif d'y remédier. Elle se concentre sur les installations qui proposent des offres de loisirs permanentes et ne tient pas compte des installations à fonctionnement intermittent, voire saisonnier, telles que les installations de sports d'hiver. Procédant de manière empirique, la présente étude met au point des recommandations pour optimiser le raccordement des installations de loisirs à fort trafic au réseau de transports et pour venir à bout du trafic qu'elles génèrent. Les analyses suivantes ont été effectuées à cette fin:

- Une analyse compare la situation actuelle en matière de raccordement au réseau de transports de 20 installations de loisirs de divers types et décrit les problématiques typiques.
- Une autre analyse, fondée sur l'historique de la planification de trois installations de loisirs (FCS Park Schaffhausen, Aquabasilea Pratteln, Westside Bern), cherche à savoir de manière exemplaire dans quelle mesure le critère du raccordement au réseau de transports a été pris en compte lors de la recherche du site d'implantation et de son développement.
- Une troisième analyse considère à titre exemplaire les différents moyens de locomotion choisis par les visiteurs ainsi que la desserte à petite échelle, y compris pour les cyclistes et les piétons, à l'aide de sondages effectués auprès de la clientèle, de relevés effectués sur place, de même qu'à l'aide de consultations complémentaires d'experts, dans les quatre installations de loisirs suivantes: cinéma MaxX Emmenbrücke, site Maag Zurich, Musée des transports, Lucerne, et Technorama à Winterthur.

Ces analyses ont permis d'élaborer de nombreuses recommandations à l'attention de trois champs d'activités: l'aménagement du territoire, la planification des transports et la gestion de la mobilité. Ces recommandations figurent aussi dans un guide séparé, destiné aux aménagistes, aux gérants d'installations, ainsi qu'à un public spécialisé plus large.

Raccordement au réseau de transports individuels motorisés

Environ la moitié des installations de loisirs étudiées font état de zones de congestion sur le réseau routier d'ordre supérieur avoisinant (autoroutes). La capacité routière peut donc se trouver considérablement réduite par le surcroît de trafic généré par une installation de loisirs. Quant au réseau routier d'ordre inférieur, local ou régional, il connaît des difficultés dans les situations suivantes:

- A: l'installation de loisirs se trouve en général dans une localisation subcentrale d'une agglomération ou dans un site périurbain, où la surcharge du réseau routier à proximité de l'installation se superpose à d'autres activités à fort trafic situées dans les alentours (p. ex. lors des pointes de trafic du soir dans le cas du cinéma MaxX à Emmenbrücke).
- B: l'installation se trouve dans la ville centre d'une agglomération qui fait état d'une charge élevée de trafic généralisée durant la journée à proximité de l'installation et qui ne dispose d'aucune réserve pour absorber les déplacements supplémentaires générés par l'installation (exemple: le site Maag à Zurich).
- C: l'installation se trouve dans la ville centre d'une agglomération et exerce une pression sur les quartiers résidentiels proches en termes de stationnement en cas de fort afflux de visiteurs (exemple: le zoo de Zurich).

Actuellement, il reste un potentiel à exploiter au niveau de la gestion des places de stationnement liées aux installations: un quart des installations qui disposent de leur propre aire de stationnement ne prélève aucune taxe de stationnement; dans le cas des autres installations, ces taxes sont relativement faibles.

En présence d'installations qui se caractérisent par des activités de loisirs aux pointes prononcées (p. ex. heures de programmation définies ou demande liée aux conditions météorologiques), la surcharge de trafic s'accroît une nouvelle fois.

Raccordement au réseau de transports publics

Un peu moins de la moitié des installations de loisirs à fort trafic ne dispose d'aucun raccordement ferroviaire proche, malgré le fait qu'elles drainent une clientèle de provenance suprarégionale. La qualité de la desserte par les transports publics, qui se mesure à la cadence horaire et à la distance des haltes de TP, n'est maximale que dans le cas d'à peine un tiers des installations de loisirs considérées (données de l'année 2005). Ce constat révèle des déficits au moment de la planification, apparus au moment de choisir, respectivement de définir le lieu d'implantation de l'installation. Au moment de prévoir une nouvelle installation, il s'agit donc d'accorder un plus grand poids au critère du raccordement au réseau de transports. Pour ce qui est des installations existantes, la nécessité d'améliorer a posteriori leur desserte par les TP se fait sentir dans de nombreuses installations.

Raccordement au réseau piéton et cycliste

Le raccordement au réseau piéton et cycliste est garanti dans la plupart des cas. Toutefois, des déficits apparaissent localement au niveau du raccordement au réseau cycliste, de la signalisation pour les piétons et les cyclistes, ainsi qu'au niveau de la qualité des places de stationnement pour les vélos.

Répartition modale

Les données concernant la répartition modale des déplacements des visiteurs sont généralement lacunaires. Il n'est donc pas possible de développer un site compte tenu de ses objectifs de transports. De plus, ces lacunes empêchent de contrôler l'efficacité des mesures prises au niveau des installations.

Trois exemples de démarches de planification

Dans deux des trois démarches de planification analysées, une approche positive avait été choisie, déterminant des zones où l'implantation d'installations de loisirs était en principe possible: c'était le cas de Westside Bern et d'Aquabasilea Pratteln. Des critères liés aux transports avaient été pris en compte. Dans le cas du FCS Park Schaffhausen, on a procédé à des évaluations de sites qui tenaient compte des transports (à l'exception de la mobilité douce). Dans les trois cas, le site choisi nécessitait des mesures coûteuses pour améliorer la desserte (nouvelles haltes TP, nouvelles offres d'horaires et/ou de lignes, aménagements TIM, constructions pour assurer la mobilité douce).

À Westside Bern et dans le plan de quartier de Pratteln (Aquabasilea), on a recouru à des modèles de prestations de transports qui permettent de limiter le TIM. Quant au permis de construire du FCS Park schaffhousois, il obligeait les maîtres de l'ouvrage à élaborer un programme de mobilité détaillé, arrêtant notamment l'objectif d'une répartition modale entre TP et TIM à raison de moitié chacun, et exigeant un contrôle d'efficacité des mesures à prendre. Cette disposition pourra servir de bonne pratique dans d'autres installations de loisirs.

Les cas analysés montrent que le raccordement des installations de loisirs à fort trafic au réseau des transports doit être pensé à grande échelle, c'est-à-dire en tenant compte du contexte spatial régional ou cantonal. En d'autres termes, la conception des transports en rapport avec de telles installations doit être intégrée à la conception globale des transports au niveau régional et cantonal. Lorsque les durées de planification et de réalisation sont longues, ces travaux de conception doivent par ailleurs être réexaminés en cours de travaux pour tenir compte d'éventuels changements de conditions générales avant d'adapter les plans. Lorsqu'une extension de l'offre est prévue sur le site initial, les mesures de raccordement au réseau doivent pouvoir s'effectuer par étapes.

Analyse détaillée du raccordement au réseau de transports et de la demande de transports

L'analyse détaillée concernant l'offre et la demande de transports dans le cas de quatre installations de loisirs recouvre des installations de types et de situations diverses : deux d'entre elles bénéficient d'une situation centrale, dans une commune-centre d'une agglomération (Musée des transports de Lucerne, site Maag à Zurich), et deux se trouvent dans la ceinture d'agglomération (cinéma MaxX à Emmenbrücke, Technorama à Winterthur); le cinéma se caractérise en outre par ses heures fixes de début et de fin de programme, essentiellement le soir.

Profil de trafic et fréquence des visiteurs:

- Les fréquences de visiteurs accusent des variations importantes en cours de journée et en cours de semaine. Dans le cas de deux installations, les plus fortes pointes de trois heures accusent un nombre de visiteurs respectivement de 12 ou de 23 fois supérieur à celui des périodes les plus creuses recensées.
- Deux installations (cinéma MaxX, Musée des transports) atteignent pas moins de 2'000 visiteurs en trois heures lors de fortes pointes.

Distances parcourues:

- Les musées, ainsi que le site Maag, le samedi, comptent plus de la moitié de visiteurs d'origine suprarégionale (p. ex. Technorama: médiane de la distance parcourue: 56 km).

Répartition modale, à l'exemple de quatre installations:

- La répartition modale, dans le cas des quatre installations examinées à titre exemplaire (cinéma MaxX, site Maag, Musée des transports, Technorama), est fortement marquée par le trafic individuel motorisé: il représente entre 40 pour cent (site Maag) et 71 pour cent (cinéma MaxX) des déplacements.
- On distingue trois catégories d'installations pour ce qui est de la part des transports publics : celles dont la part de TP est élevée (site Maag, 57 %), celles dont la part est

- moyenne (Musée des transports, 42%) et celles dont la part est plutôt faible, car situées hors des villes centres (cinéma MaxX, 28% ; Technorama, 27%).
- La part des déplacements autonomes en mobilité douce (sans combinaisons de moyens de transports) s'élevait à 4 pour cent dans toutes les installations. Il importe donc que les itinéraires de mobilité douce, combinés aux TP, soient attractifs.
 - Pour influencer la répartition modale, la centralité du site et la qualité de la desserte (y compris par le rail) sont les conditions principales.

Interventions requises

Sur la base des analyses effectuées, on distingue essentiellement huit domaines où des interventions sont requises au niveau des installations de loisirs:

- Améliorer le processus de planification: optimisation du processus de définition du site d'implantation, respectivement du choix du site; exploitation plus systématique des outils présentés par l'aménagement du territoire; définition d'objectifs et de mesures concrets dans le domaine des transports, participation des installations de loisirs au financement des mesures dans ce domaine, controlling des exigences de l'aménagement du territoire, mesures qui relèvent de la planification des transports;
- Gérer les pointes de trafic générées par les voitures individuelles et celles des TP essentiellement dans le cas des installations de loisirs qui connaissent des programmations à horaire fixe;
- Réduire les charges et les congestions sur les voies d'accès;
- Éviter de gêner les transports publics dans l'espace routier;
- Gérer les aires de stationnement liées à des installations de loisirs et dans leur contexte;
- Éviter le stationnement de véhicules qui se rendent dans les installations de loisirs dans le voisinage;
- Accroître le nombre de visiteurs qui se déplacent en transports publics;
- Garantir une qualité de desserte élevée pour les piétons et les cyclistes, en tenant compte des déplacements entre les installations de loisirs et les haltes des TP.

Recommandations dans le domaine de l'aménagement du territoire

Les recommandations mettent l'accent sur les instruments de l'aménagement du territoire dont disposent les cantons et les communes, et qui doivent être orientés vers l'examen d'adéquation du site, puis, par la suite, vers une desserte et un développement du site conformes aux principes du développement durable. Le raccordement au réseau de transports est un aspect à traiter le plus tôt possible dans le processus de planification si l'on veut éviter les mesures d'adaptation ultérieures dans le domaine des transports.

Désormais, il s'agira de considérer les planifications qui portent sur une nouvelle affectation de sites, respectivement celles où il s'agit de développer des zones à l'aide nouvelles installations de loisirs dans les agglomérations. Une autre situation relativement peu étudiée jusqu'ici dans le domaine de la planification est celle de l'amélioration du raccordement des installations de loisirs au réseau des transports, par exemple suite à la transformation d'une installation de loisirs existante ou suite à une desserte déficiente. Il est probable que la construction d'installations de loisirs sur des terrains encore vierges, tel qu'elle a eu lieu jusqu'ici, soit désormais moins fréquente.

Dans le champ d'action du développement territorial, les instruments cantonaux du plan directeur, les instruments communaux du plan d'affectation, respectivement des affectations spéciales pour installations de loisirs ainsi que les procédures d'autorisation de construire devront être appliqués plus efficacement en rapport avec des installations de loisirs à fort trafic.

Ainsi, les plans directeurs cantonaux sont appelés à définir des sites potentiels pour accueillir des installations de loisirs à fort trafic, sur la base d'un examen approfondi des sites. Il s'agit notamment de garantir que ces installations soient intégrées au tissu urbain, que le volume de trafic escompté soit supportable pour le site en question et que l'installation présente des qualités architecturales élevées. Le plan directeur doit aussi

contenir des dispositions relatives aux installations existantes. De plus, les formulations d'ordre général doivent être remplacées par des réglementations spécifiques pour chaque type d'installation:

- Définir des valeurs à atteindre en termes de répartition modale;
- Déterminer le nombre maximal de déplacements autorisés;
- Assurer le raccordement aux transports publics – notamment au rail – ainsi que l'intégration au réseau régional et local de mobilité douce;

Quant aux communes, elles devront consigner dans un plan d'affectation spéciale des dispositions relatives aux installations de loisirs à fort trafic quant aux aspects suivants:

- Desserte de base et détaillée dans le domaine des transports, y compris la contribution de tiers aux frais de desserte;
- Places de stationnement pour les véhicules à moteur et pour les vélos, y compris leur exploitation;
- Type de desserte par les transports publics; mesures pour accroître la part des TP; offres nouvelles: indications relatives au financement;
- Limitation du nombre maximal de déplacements automobiles, dans le cadre de modèles de prestations de transports ou de mouvements automobiles, y compris – et c'est nouveau – pour les installations existantes à forte intensité de trafic; définition de sanctions en cas de dépassement des limites; modalités d'affectation des ressources ainsi générées;
- Mesures architecturales supplémentaires en fonction des sites, p. ex. pour le dosage du trafic, en faveur de mesures d'accompagnement sur le réseau routier adjacent et en faveur de mesures anti-bruit;

Au moment de déposer une demande d'autorisation de construire une installation de loisirs à fort trafic, il est recommandé de procéder, dans le cadre de la procédure d'autorisation, à un examen approfondi de l'adéquation du site du point de vue des transports et d'évaluer en particulier les aspects suivants:

- Volume du trafic et de la répartition modale; l'évolution du trafic en cas de développement supplémentaire du site;
- Effets sur le flux de trafic, sur le profil du trafic, sur les charges polluantes et acoustiques, ainsi que sur la sécurité des transports sur le réseau routier adjacent;
- Adéquation de la conception choisie en matière de desserte, ainsi que des mesures nécessaires pour guider le trafic;
- Qualité des transports publics; il s'agit de viser une qualité de desserte maximale, signifiant que la distance entre l'installation de loisirs et les haltes ne dépasse pas 300 mètres;
- Plans de desserte pour le trafic cycliste et piéton; dispositions obligatoires concernant les places de stationnement pour vélos.

Il est recommandé de demander aux investisseurs des conceptions de mobilité spécifiques, dès la phase de demande d'autorisation de construire.

Recommandations dans le domaine de la planification des transports

Les instruments d'exploitation des places de stationnement liées aux installations de loisirs ainsi qu'aux autres installations à fort trafic éventuellement situées à proximité doivent être mieux utilisés, notamment en influençant la demande au moyen d'une taxe dégressive. Les recettes ainsi générées doivent désormais être affectées au financement d'autres mesures destinées à guider le comportement dans le domaine de la gestion du trafic routier, des TP, de la mobilité douce et de la gestion de la mobilité. Lorsque les quartiers environnants sont touchés par le transfert du trafic généré par la recherche d'une place de stationnement, il s'agit de prendre les mesures requises (p. ex. en limitant l'accès, en créant des places de stationnement réservées aux bordiers, etc.).

Il s'agit en outre de prévoir des mesures supplémentaires de gestion du trafic routier dans le périmètre d'installations de loisirs à fort trafic chaque fois que des surcharges de trafic temporaires ou durables apparaissent dans le trafic routier (p. ex. dosage du trafic,

systèmes de gestion du stationnement avec places de réserve, mise en circulation alternée). Les régions qui comptent des installations de loisirs et d'autres installations à fort trafic sont à intégrer dans les éventuels essais pilotes de péages routiers.

Le transfert vers les transports publics et vers le trafic piéton et cycliste de la majorité du trafic généré par les visiteurs contribue à désengorger le trafic TIM au moment des pointes suscitées par l'installation ainsi qu'à réduire les nuisances dues au trafic routier subies par les habitant-e-s avoisinant-e-s et par l'environnement.

Toute une série d'installations de loisirs devront par ailleurs améliorer leur desserte locale par les transports publics, par exemple en modifiant l'itinéraire, en déplaçant des arrêts ou en augmentant les fréquences sur les lignes existantes. Le nombre élevé de déplacements générés par ces installations de loisirs exige que le niveau qualitatif le plus élevé soit visé en termes de haltes de TP, notamment en assurant le raccordement avec le rail. En d'autres termes, il s'agit d'assurer un accès aussi direct que possible de ces installations depuis les lignes à grandes distances.

En présence de sites qui comptent plusieurs installations à fort trafic et d'installations de loisirs aux flux de visiteurs relativement réguliers, la création d'une ligne de TP spécifique s'impose. Toutefois, une telle extension du réseau de TP doit être coordonnée avec la planification d'affectation dans le périmètre des sites concernés. Une exploitation intégrée des sites et une bonne mixité des utilisations dans leur périmètre sont autant de critères qui peuvent faire pencher la balance en faveur d'une offre de TP propre, garantissant un taux de fréquentation élevé et équilibré sur la journée. Inversement, ce n'est qu'en dernier ressort et à titre exceptionnel qu'il convient d'envisager la mise en place de lignes spéciales, mal intégrées au réseau existant, pour desservir les installations de loisirs, p. ex. sous la forme de bus-navettes.

Les installations qui fonctionnent essentiellement le soir doivent impérativement proposer une offre de TP nocturne pour assurer le retour des visiteurs. Les horaires des TP doivent tenir compte des heures d'ouverture de telles installations, notamment en assurant les offres de transports au début et à la fin des activités ou programmes qu'on y propose.

Certaines installations devront encore assurer une desserte par bus sans risque de congestion, p. ex. en définissant des couloirs séparés, en installant des déclencheurs de signaux ou en définissant des haltes séparées. Il s'agit en outre de mieux accompagner les mesures prises côté TP par des mesures dans les domaines de la communication et des tarifs (cf. les mesures de gestion de la mobilité ci-après).

Enfin, il convient d'intégrer les installations de loisirs aux réseaux cyclistes et piétons suprarégionaux et locaux. Compte tenu du rôle prépondérant joué par les TP pour assurer le transport des visiteurs, les itinéraires entre les installations et les haltes de TP doivent être aménagés de manière optimale, en prenant les dispositions suivantes : intégration dans le système de gestion piétonnier, itinéraires directs, dimension suffisamment grande, éclairage adéquat, aménagement qualitativement élevé des abords, sécurité élevée (notamment lors de traversées de routes). La desserte à l'intérieur de l'installation constitue un autre champ d'intervention important. Les installations de loisirs doivent ainsi prévoir des abris à vélos faciles à trouver, bien éclairés et situés près des entrées.

Recommandations dans le domaine de la gestion de la mobilité

Le potentiel des mesures qui relèvent de la gestion de la mobilité n'est de loin pas épuisé. Il s'agit donc de mettre au point un système de gestion de la mobilité qui permet d'augmenter l'efficacité des mesures qui ont été prises jusqu'ici dans les domaines de l'infrastructure et de l'offre.

Au niveau de l'administration, un poste devrait en outre être créé pour assurer cette gestion de la mobilité, en vue de lancer une stratégie pour le trafic de loisirs, ainsi que des plans de mobilité pour les installations de loisirs à fort trafic.

On pourra en outre exploiter – ou, le cas échéant, redéfinir - les ressources des centres de services de l'administration publique ou des entreprises de transports dans le domaine des transports de voyageurs, appelés « centrales de mobilité », en vue de proposer des services d'information pour la mobilité des loisirs en général, et pour la mobilité liée aux centres de loisirs en particulier.

Désormais, la gestion de la mobilité devra être davantage considérée comme une tâche des installations de loisirs elles-mêmes, respectivement des offreurs des prestations de loisirs. C'est à ce niveau qu'ont lieu les contacts avec les visiteurs et que toute une série de mesures peuvent être mises en œuvres le plus efficacement. De plus, les installations, respectivement leurs exploitants, ont une responsabilité toute particulière compte tenu du volume de trafic qu'ils génèrent.

Les installations de loisirs sont invitées à désigner des responsables de la mobilité, chargé-e-s d'optimiser les raccordements au réseau de transports et le déroulement du trafic aux abords de ces installations, à l'aide de plans de mobilité spécifiques pour l'installation en question, ou pour toute la région concernée. Un tel plan de mobilité contient les dispositions suivantes: les objectifs, les mesures à prendre, l'attribution des responsabilités, les étapes de mise en œuvre et les mesures qui permettent d'assurer le contrôle d'efficacité. Le/la responsable de la mobilité d'une installation de loisirs collaborera avec les autres acteurs déterminants dans ce domaine (p. ex. les prestataires de services de loisirs d'installations tierces, les entreprises de transports, les gestionnaires de la mobilité des pouvoirs publics). Il s'agit enfin de définir les mesures qui dépendent des seules installations de loisirs et en coopération avec des tiers, dans les domaines suivants:

- Les offres de transports publics
- Les prix incitatifs pour visiteurs (p. ex. taxes/droits d'entrée dégressifs selon l'heure)
- Mesures d'information et de communication
- Infrastructures de transports/de stationnement; gestion de ces infrastructures
- Services supplémentaires de mobilité (p. ex. billets combinés)

Les guichets d'information et de vente des installations de loisirs sont appelés à communiquer activement l'existence des services de mobilité existants, en recourant aux ressources multimédias existantes (sites internet, applications de la téléphonie mobile).

Ces installations sont également invitées à proposer systématiquement des billets combinés de transports et d'entrée, disponibles sur internet, pour les visiteurs en provenance d'un périmètre régional ou suprarégional. Par ailleurs, les installations de loisirs et leurs exploitants doivent s'efforcer d'amoinrir les pointes d'afflux de visiteurs à l'aide d'une gestion du temps qui tient compte des spécificités de l'installation, en instaurant un régime de taxes de stationnement qui varie dans le temps, en évitant les manifestations qui commencent simultanément et en proposant des réductions aux personnes qui arrivent particulièrement tôt ou qui repartent particulièrement tard.

Financement

Lorsqu'une installation de loisirs génère une surcharge de trafic qui demande des mesures supplémentaires au niveau du raccordement au réseau, de la gestion du trafic ou de la gestion de la mobilité, les cantons et les communes sont conviennent avec les installations de loisirs d'une contribution aux coûts à un stade précoce de la planification.

Controlling

On ne connaît, à ce jour, guère de contrôles qui permettent d'évaluer l'efficacité de dispositions qui relèvent de l'aménagement du territoire ou de la planification des transports. Désormais, il s'agira de soumettre à un controlling systématique les objectifs et mesures dans le domaine des transports qui sont consignés dans les documents de planification. Ce processus permettra d'évaluer, à intervalles définis, le degré de réalisation des mesures prévues (contrôle opérationnel), leur effet (contrôle des effets) et le degré de réalisation des objectifs (contrôle des résultats). Les bases méthodologiques manquantes nécessaires à cet effet devront encore être élaborées.