

SOMMAIRE

Que représente le trafic de loisirs ?	2
Les kilomètres parcourus en comparaison internationale	2
Le moteur de la mobilité de loisirs	2
Pour qui a le choix... ..	3
Le temps, le confort et l'argent.....	4
Les conducteurs du dimanche	4
Trêve de plaisanterie – la situation devient critique	5
Une mobilité durable – pour un plaisir nouveau	7
Options générales.....	7
Jalons pour l'aménagement du territoire et la planification des transports publics.....	7
Redécouverte des espaces de proximité	7
Mesures promotionnelles dans le domaine des transports publics.....	7
...et dans le domaine du tourisme	9
Régulation du trafic automobile lié aux loisirs	9
Transport et durabilité : quelques projets exemplaires dans les Alpes	10
La mobilité de loisirs à long terme	11
Références	12

Des kilomètres pour le plaisir ? – La mobilité durant les loisirs

par Elke Haubner, CIPRA-International

Que représente le trafic de loisirs ?

Le trafic de loisirs est un segment du transport de personnes. Les déplacements liés au travail ou à la formation, c'est-à-dire les mouvements pendulaires classiques, n'en font pas partie. La délimitation par rapport aux déplacements effectués pour les achats est plus difficile. Ces derniers sont parfois considérés comme un segment propre des transports ou comptés parmi le trafic « d'exécution ». Mais vu que la valeur récréative du shopping gagne en importance, « faire des achats » peut manifestement aussi être considéré comme une activité de loisir. La mobilité liée aux loisirs concerne aussi bien les villes et les agglomérations que les espaces de délasserment ou les régions périphériques et de montagne. Mais ce trafic n'a pas les mêmes répercussions partout et exige des mesures adaptées.

Le trafic de loisirs est transfrontalier. Le nombre de personnes-kilomètres (pkm = produit résultant du nombre de personnes et du nombre de kilomètres parcourus) des nationaux à l'étranger resp. des étrangers dans le pays est donc aussi une donnée pertinente du trafic de loisirs. En ce qui concerne la Suisse, par exemple, on évalue à 60 milliards, le nombre de pkm parcourus dans le pays durant les loisirs et à 40 milliards, ceux parcourus à l'étranger par des ressortissants suisses.

Dans des pays comme la Suisse, l'Autriche ou l'Allemagne, le trafic de loisirs représente déjà 50 à 60% du trafic global. La part prise par le trafic motorisé individuel (TMI) dans les déplacements pour les loisirs est très élevée dans ces pays – entre 60 et 80%.

En Suisse, la mobilité de loisirs a fait l'objet d'analyses plus approfondies dans le cadre d'un programme national de recherche – le PNR 41 « Transport et Environnement – Interactions Suisse – Europe ».

Les kilomètres parcourus en comparaison internationale

La proportion du trafic de loisirs par rapport au trafic général est à peu près équivalente dans les différents pays de l'arc alpin et atteint 50 à 60% (tableau 1).

Tableau 1 : Personnes-kilomètres du trafic général et pourcentage du trafic de loisirs dans divers pays

Pays	Personnes-kilomètres du trafic général par année	Personnes-kilomètres du trafic général par habitant et par année	Pourcentage du trafic de loisirs
Suisse	106 milliards (Meier, 2000)	13'881	60%
Allemagne	939 milliards (ifo-Institut, 1995)	11'477	50%
Autriche	109 milliards (www.bmu.gv.at , 1995)	13'457	60%

Le moteur de la mobilité de loisirs

Toute personne, dont les activités de loisirs ne sont pas cantonnées à l'intérieur de sa propre maison, engendre du trafic de loisirs. Le comportement de mobilité au quotidien et durant le temps libre est déterminé par des besoins psychosociaux de liberté, de sécurité, de pouvoir, de contacts sociaux, de sphère privée et de divertissement.

La mobilité liée aux loisirs est un segment important du trafic général et doit être prise au sérieux, car elle augmente constamment en fonction de l'évolution de la situation sociale et économique. L'accroissement du temps libre à disposition – en France, par exemple, la semaine de travail est réduite à 35 heures – et le rapport entre travail et loisirs exercent une influence sur le volume du trafic. Les horaires de présence au travail se sont modifiés ou déplacés par l'utilisation de la messagerie électronique, des téléphones portables et d'Internet, l'organisation du temps de travail est devenue grosso modo plus flexible et peut être axée davantage sur des activités de loisirs. La croissance économique et les revenus plus élevés qui en découlent jouent également un rôle. L'essor des activités extra-domestiques est dû, entre autres, à l'explosion des offres de loisirs.

Les zones proches de délasserment et les équipements de loisirs, tels que les installations sportives, ne sont généralement pas situés dans les centres mais un peu à l'extérieur ; ils font office d'aimants qui occasionnent de la circulation. Les centres commerciaux sont également de grands générateurs de trafic.

Les périodes de congés sont fractionnées et deviennent de plus en plus courtes. S'il y a trente ans, la durée moyenne d'un voyage pour des vacances était encore de 8 – 9 jours, elle n'est aujourd'hui plus que de 5 jours. A nombre égal de nuitées touristiques, le trafic est donc plus élevé en raison de la fréquence des arrivées et des départs.

Tableau 2 : Les segments de loisirs et leurs parts au trafic global de loisirs (relevé effectué en Suisse)

	En milliards de personnes-kilomètres	En %
Visites aux amis et à la parenté	13	33
Activités sportives	10	30
dont : sorties à ski d'une journée		5
Manifestations (sport/art/culture non compris), foires, réunions, activités politiques, religieuses, etc.	3-4	9
Art / culture	2	5
Tourisme gastronomique	2	5
Zoos / parcs de délasserment	1.3	3
Tourisme sexuel	1	3
Centres de loisirs	0.5	1
Cinéma	0.5	1
Installations de jeu et de sport	0.2	0.2
Divers	6	15

Source : Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000

Pour qui a le choix...

Le volume et le type de trafic de loisirs dépendent énormément des facteurs personnels et des données socio-économiques : l'âge, le revenu, le sexe, le lieu de domicile, les structures de l'urbanisation et les infrastructures, la disponibilité et les coûts des moyens de transport exercent une influence sur le comportement en matière de loisirs et aussi sur le choix des moyens de transport. Les habitants des aggloméra-

tions urbaines utilisent ainsi beaucoup plus fréquemment les transports publics que ceux des régions rurales ou des petites villes. Le type de mobilité de loisirs est aussi fonction du niveau et du cycle de vie. Si l'on compare le trafic général et le trafic de loisirs, on constate que la répartition modale des moyens de transport est à peu près identique. Le trafic motorisé individuel représente la part la plus importante du trafic général. Cette répartition modale est illustrée au tableau 3.

Tableau 3 : La répartition modale des moyens de transport (part en %)

Pays	TMI	TP	TA	TL	Source
Suisse - trafic de loisirs	66	17		10	Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000
Suisse - trafic général	71	17		7	Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000
Allemagne - trafic de loisirs	77	15	2		www.freizeitverkehr.de
Allemagne - trafic général	82	15	3		ifo-Institut, 1995
Autriche - trafic de loisirs	64	8		28	VCÖ, 1998
Autriche - trafic général	55	16		29	VCÖ, 1998
TMI = trafic motorisé individuel TP = transports publics TA = transports aériens TL = trafic lent (piétons, cyclistes)					

Il ressort d'une enquête sur les prestations kilométriques du trafic ferroviaire que le nombre de kilomètres parcourus en train par année et par habitant est le plus élevé en Suisse (1850), suivie de la France (1130), de l'Autriche (1104), de l'Allemagne (891) et de l'Italie (711) (LITRA, 1999). Bien que ces kilomètres ne soient pas exclusivement attribuables au trafic de loisirs, ils reflètent tout de même l'attitude de la population à l'égard des transports publics.

Le temps, le confort et l'argent

Quelles sont donc les raisons immédiates qui incitent à choisir l'un ou l'autre des modes de transport ? C'est ce qui a été analysé dans le cadre du projet « Trafic de loisirs » de TopSwiss (Tourismus Profil Schweiz) par le biais d'enquêtes écrites réalisées au cours de l'été 1997 et de l'hiver 1998. Il en ressort que les utilisateurs de véhicules privés invoquent le facteur temps et le confort comme principaux motifs de leur choix. Le prix occupe la troisième et l'habitude la quatrième place. Les personnes qui optent pour les cars de tourisme et les voyages en avion le font pour des raisons semblables.

Le motif essentiel des usagers des transports publics est l'« habitude », suivi de près par le « confort » et le « prix ». Le facteur temps n'est pas prioritaire pour le choix de ce mode de déplacement.

Les conducteurs du dimanche

Il n'est pas très étonnant de noter que la majeure partie de la circulation durant les week-ends est liée aux loisirs ; la mobilité de loisirs représente même plus de 90% du trafic général les dimanches et jours fériés (tableau 4). En Suisse, la proportion est de 36% les jours de travail et de 70% le samedi. La durée des trajets pour les loisirs en Suisse est aussi la plus longue le dimanche et la plus courte durant la semaine. La situation en Autriche est similaire, à l'exception du samedi : le pourcentage du trafic de loisirs par rapport au trafic général atteint 35% la semaine, 46% le samedi et plus de 90% le dimanche (VCÖ, 1998).

Tableau 4 : Part du trafic de loisirs et durée des trajets parcourus pour les loisirs les différents jours de la semaine (relevé effectué en Suisse)

Jours de la semaine	Pourcentage du trafic de loisirs par rapport au trafic général	Durée moyenne des trajets liés aux loisirs
Jours ouvrables	36%	33 min.
Samedi	70%	55 min.
Dimanche	> 90%	80 min.

Source : Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000

Trêve de plaisanterie – la situation devient critique

Du point de vue écologique, les forts taux d'accroissement du trafic de loisirs engendrent de graves problèmes.

Les répercussions négatives du trafic motorisé individuel lié aux loisirs sont – tout comme celles du trafic en général – les nuisances causées par le bruit, l'occupation de surfaces, la détérioration de la qualité de l'air, la consommation d'agents énergétiques fossiles. Le trafic de loisirs est aussi une question de sécurité : durant la semaine, celui-ci se déroule surtout le soir et la nuit, et la fréquence des accidents est alors particulièrement élevée. Les engorgements provoqués par le trafic de loisirs – notamment au début et à la fin des vacances, sans parler des périodes de « rotation » des vacanciers – entraînent une perte de temps et une pollution considérables.

Et bien sûr – la croissance continue de la mobilité de loisirs contribue substantiellement à réchauffer notre climat : l'ensemble du trafic participe à raison d'environ 30% aux émissions de CO₂, et la part du trafic de loisirs représente 50 à 60% du trafic général. Le segment du trafic de loisirs recèle par conséquent de gros potentiels – en matière de dangers mais aussi de possibilités d'intervention pour réduire les émissions de CO₂ de façon efficace sur le plan écologique.

Des critères et des indicateurs de durabilité ont été élaborés pour les transports dans le cadre du PNR 41 :

Tableau 5 : Critères et indicateurs de durabilité pour les transports

Dimension	Critères	Indicateurs
Environnement / ressources	Climat	Emissions de CO ₂
	Hygiène de l'air	Emissions de NO _x , poussière fine respirable
	Bruit	Nuisances sonores
	Habitats, paysage	Surfaces nécessaires / surfaces non morcelées
	Ressources / énergie	Consommation d'agents énergétiques fossiles
Economie	Vérité des coûts	Coûts externes des dommages
	Prix	Exiger le prix pour des prestations spécifiques de transport, percevoir les taxes de façon neutre
	Croissance	Croissance du PIB par année
	Habitat et infrastructure	Surfaces de transport en km ² Pourcentage des surfaces de transport par rapport aux surfaces d'habitat et d'infrastructure
Société	Solidarité	Prestations de transport d'intérêt public par habitant et par année Accessibilité des centres régionaux par les transports publics
	Sécurité	Victimes des accidents de la circulation Délits (actes délictueux dans les espaces publics réservés aux transports)
	Participation	Possibilités de participation et satisfaction subjective
	Individualité	Pas trouvé d'indicateur adéquat

Source : Ruedi Meier, Nachhaltiger Freizeitverkehr, 2000

Des objectifs peuvent être définis pour chacun de ces indicateurs descriptifs et mesurables (respect des valeurs limites, etc.), Les indicateurs peuvent en outre faire l'objet d'une évaluation des besoins d'intervention dans le domaine particulier du trafic de loisirs. Ils présentent également l'avantage de pouvoir comparer les stratégies et les développements de différentes villes, régions, etc. – ce que l'on nomme aussi « benchmarking ».

Une mobilité durable – pour un plaisir nouveau

Options générales

Il convient ici, de façon générale, de promouvoir des véhicules peu gourmands en énergie, d'aspirer à la vérité des coûts, d'opter pour une gestion restrictive du stationnement et d'encourager les ménages sans voiture.

Jalons pour l'aménagement du territoire et la planification des transports publics

Le trafic de loisirs doit être intégré dans des concepts stratégiques et des plans sectoriels. L'organisation resp. l'aménagement du territoire doit favoriser la concentration de l'habitat et empêcher la dispersion des constructions, afin que les équipements socioculturels soient desservis par des moyens de transport publics. La localisation des installations de loisirs est à coordonner avec la desserte par les transports publics. L'aménagement des voies de circulation joue un rôle important : les réseaux de voies cyclables et de chemins pour piétons doivent être améliorés, développés, entretenus et signalés. La réalisation de nouvelles routes de contournement, visant à décongestionner les zones d'habitation et de détente, est à assortir de mesures d'accompagnement.

Les transports publics doivent être développés et améliorés, notamment par des liaisons directes et rapides entre les centres et des centres vers les lieux de détente.

En ce qui concerne la gestion du trafic dans les localités touristiques, les travaux de recherche du PNR 41 montrent que les quatre paquets de mesures intégrés « route de contournement », « modération de la circulation dans l'ensemble du périmètre », « augmentation de l'attractivité et développement des transports publics » ainsi que « répartition spatiale ciblée et gestion restrictive des places de stationnement » s'avèrent les plus efficaces pour réduire la charge polluante et aussi les seuls susceptibles d'atténuer le volume croissant de la circulation routière et les concentrations locales.

Redécouverte des espaces de proximité

L'attractivité des environs proches du lieu de domicile devrait être telle qu'elle puisse inciter à y passer au moins une partie de ses loisirs. Cet objectif peut être atteint en aménageant de petites zones de détente quotidienne à l'intérieur et aux alentours immédiats des villes. La proportion d'espaces verts exerce une grande influence sur le comportement de mobilité. Le trafic motorisé individuel doit être limité dans les territoires de détente à proche distance, ce qui implique une desserte par les transports publics répondant aux besoins de la population et la possibilité de circuler à vélo.

Mesures promotionnelles dans le domaine des transports publics...

Les prestations de service des transports publics doivent être améliorées, développées et adaptées aux besoins de l'« homo ludens » : service des bagages, système de réservation, location d'équipements, etc. La politique des prix des transports publics devrait comprendre des offres spéciales pour les activités de loisirs. Lors de manifestations, l'utilisation de moyens de transport respectueux de l'environnement peut être volontairement encouragée, par exemple en combinant les cartes d'entrée et de transport.

Des offres spéciales des transports publics pour les activités de loisirs ont déjà été mises en place en diverses régions. Citons à titre d'exemples :

- L'association des transports du Vorarlberg (Verkehrsverbund Vorarlberg VVV) a mis sur le marché un ticket spécial écoliers permettant aux élèves et apprentis d'être également autonomes et mobiles durant leur temps libre et leurs vacances. Ce ticket bon marché connaît un vif succès ; il peut être acheté pour une année ou un semestre et pour l'ensemble du territoire desservi par les transports du Vorarlberg ou uniquement pour certaines régions.
- Egalement dans le Vorarlberg autrichien, l'achat d'un billet de train ou de bus vers un domaine skiable inclut un bon de réduction de 10% à faire valoir sur l'achat de la carte de téléski.
- Les chemins de fer autrichiens (ÖBB) offrent aux amateurs de sports d'hiver des billets à prix combiné appelés Wedelweiss qui comprennent le trajet en train vers un domaine skiable, le transfert et un passeport de ski.
- « Alpes retour » est une campagne organisée par le Club alpin suisse (CAS). Les chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et le CAS proposent conjointement un billet spécial « Rail&Sleep ». Celui-ci comprend un billet retour, réservé exclusivement aux membres du Club alpin, vers tous les points de départ du pays et un coupon donnant droit à une nuitée dans l'une des cabanes du CAS.
- Les sections de Munich et de l'Oberland du Club alpin allemand (DAV) et les transports régionaux de la Haute-Bavière (RVO) ont organisé un bus des alpinistes pour Eng dans le Karwendel. Celui-ci circule à des heures favorables aux excursions, et les membres du Club alpin bénéficient de 15% de réduction sur le prix habituel de la course.
- Le Club alpin de Slovénie a conclu un accord tarifaire avec les chemins de fer slovènes pour le transport ferroviaire de personnes. Les vendredis, samedis, dimanches et jours fériés ainsi que durant les mois de juillet et août, tous les membres du Club alpin slovène obtiennent ainsi une réduction de prix de 40 à 50% en 1^{ère} et 2^e classe sur tous les trains, à l'exception de l'InterCity Slovenija.

Les transports publics doivent aussi devenir plus attrayants pour le trafic de loisirs du soir et des week-ends. Des « NightLines » permettent d'améliorer considérablement les déplacements nocturnes. Dans le Vorarlberg autrichien, une nouvelle initiative a été lancée dans ce domaine pour le transport de proximité – le « taxi collectif sur appel Oberes Rheintal ».

Le trafic d'excursion du week-end présente un potentiel plus grand encore. Les destinations les plus importantes devraient pouvoir être atteintes simplement et rapidement au moyen des transports publics. Un sondage a montré qu'une diminution des temps de trajet et des améliorations dans le confort sont les principaux facteurs qui pourraient inciter les utilisateurs de véhicules privés à opter pour les transports publics.

Une amélioration de l'offre à elle seule ne suffit cependant pas encore à modifier le comportement de mobilité. Il faut aussi parvenir à changer les mentalités et réexaminer les rapports au temps, à la vitesse, à l'indépendance et à la commodité. Et enfin, la meilleure offre de transport pour les loisirs n'est utilisée que si la population en est suffisamment informée. Le premier pas consiste donc en une information, une publicité et un marketing de qualité. Toutes les entreprises concernées doivent travailler ensemble pour optimiser une telle démarche, ce qui suppose une étroite coopération des entreprises et des associations de transport, des organisations de loisirs, des moyens de transport touristiques tels que les téléphériques et les lignes de navigation ainsi que des fédérations du tourisme.

Trois segments du trafic de loisirs en Suisse ont été analysés de plus près dans le cadre du PNR 41 :

- le déroulement du trafic lors de grandes manifestations,
- le trafic lié aux excursions de ski et de snowboard d'une journée,
- les arrivées et les départs des vacanciers.

Les grandes manifestations qui attirent plus de 500 personnes représentent une part importante du trafic de loisirs avec 15 à 20% des prestations de transport. L'étude de deux cas a montré que le taux d'utilisation des transports publics à de telles occasions est bien supérieur à la moyenne et atteint plus de 50%, ce qui est dû avant tout à une gestion restrictive du stationnement et à une desserte rapide et directe par les transports publics. Le prix de ce mode de déplacement ne semble jouer qu'un rôle secondaire. Les chercheurs y voient un potentiel de transfert du trafic vers les transports publics. Des solutions de transport éprouvées servent d' « exemples de bonne pratique » qui peuvent être poursuivis.

Avec 7%, les sorties de ski et de snowboard d'une journée représentent un autre segment du trafic de loisirs. La part du TMI est très élevée pour ce genre d'activité de loisir et atteint environ 80%. En améliorant les horaires et le confort des transports publics et en régulant le stationnement des véhicules privés, les chercheurs sont d'avis qu'ici aussi, le potentiel de transfert en faveur des TP est considérable.

Les arrivées et les départs des vacanciers représentent quelque 7% de la mobilité de loisirs, avec une proportion d'utilisation relativement élevée des transports publics. On estime que les voyages de vacances vont augmenter jusqu'à 30% dans les 15 à 20 ans à venir. Il existe donc, ici aussi, un potentiel considérable de croissance et de transfert pour les TP, si l'on s'attache à accroître l'attractivité des transports publics de manière ciblée – par exemple en améliorant le service des bagages.

...et dans le domaine du tourisme

Afin de résoudre le problème de la grande fréquence des allers-retours lors des congés de courte durée, il faudrait renforcer un tourisme « de partenariat » en incitant les hôtes à demeurer plus longtemps dans une région donnée, de manière à diminuer le nombre de déplacements.

Régulation du trafic automobile lié aux loisirs

Un moyen de réguler le trafic automobile est d'introduire un péage. Mais l'expérience démontre que la limite de tolérance pour un péage est très élevée et que le montant à payer ne dissuade quasiment personne à aller jusqu'à destination avec son propre véhicule. Ainsi par exemple, malgré un péage relativement cher, la route de haute montagne du Grossglockner en Autriche a été fréquentée par presque 43'000 véhicules à moteur en 1997. Vu sous cet angle, les péages ne servent « qu'à » couvrir les coûts internes des routes de montagne, de col et de cuvette de vallée – une contribution, malgré tout, à la vérité des coûts.

Une autre possibilité est d'interdire les routes de montagne à la circulation automobile – par intermittence ou en permanence – et de mettre à disposition un moyen de transport alternatif ou public. Un exemple en ce sens est le chemin qui mène dans le Gschlössstal du parc national Hohe Tauern dans la partie est du Tyrol. Celui-ci ne peut être parcouru qu'en calèches à chevaux qui sont mises à disposition. Ce type de restrictions rencontre généralement un écho favorable auprès des propriétaires fonciers, des chasseurs, pêcheurs et protecteurs de la nature, tandis que les commerçants et restaurateurs y sont plutôt opposés. Dans tous les cas, ce qui importe est l'intégration et l'interaction de différentes mesures qui doivent s'inscrire dans une stratégie globale.

Transport et durabilité : quelques projets exemplaires dans les Alpes

- Le concept du « TÄlerbus » est un système qui relie les lignes officielles des transports publics à des bus locaux, des téléphériques, des convois tractés et autres formes particulières de transport public pour les personnes se rendant dans des localités isolées et les estivants dans les régions de Lungau, Murau, Nockberge, Schladming et Sölk en Autriche. Le programme « Emission zéro » du Lignitztal recourt également à des bus électriques. Ce concept est mis en œuvre depuis 1989.
- Dans le Grosswalsertal du Vorarlberg en Autriche, l'introduction du « walsertbus » a pour but d'accroître la compétitivité des transports publics dans la vallée. Les bus circulent à grande fréquence dans toute la vallée durant la journée. Les prix aussi sont engageants. Pour la nuit, il existe un système de bus sur appel, le « walsernachtbus ».
- Martigny en Valais (Suisse) met librement à disposition 30 véhicules électriques, répartis sur 20 stations « CityCar » dans la ville. Ces voitures sont utilisables au moyen d'une carte postale de crédit (Postcard) sur laquelle les montants sont aussi débités directement.
- Ailleurs également, on mise entièrement sur des moyens de transport favorables au climat. Ainsi, par exemple, à Oberstdorf où les bus publics utilisent une technique de motricité non polluante, appuyée par des sources énergétiques renouvelables telles que l'énergie solaire et l'énergie hydraulique ; dans le périmètre du parc naturel du Logartal (Slovénie), bicyclettes, calèches et tracteurs avec voiture bâchée visent à diminuer le trafic de loisirs et à réduire ainsi les atteintes à l'environnement causées par le bruit et les polluants atmosphériques.
- Des mesures ad hoc ont été prises à Werfenweng et Bad Hofgastein dans le Land de Salzbourg en Autriche dans le cadre du projet « Mobilité douce – tourisme sans voitures » ; elles sont destinées à créer de nouveaux services pour favoriser une mobilité douce, c'est-à-dire une arrivée des vacanciers par le train et des déplacements sans voiture dans la région.
- Dans le Zillertal / Zillertal en Autriche, les personnes qui prennent le bus reçoivent en guise de stimulant un « bonus écologique » - un bon de 1.45 Euro qui peut être échangé dans chacun des sept restaurants et auberges. De plus, un parking de stationnement a été aménagé à l'entrée de la vallée, et les horaires de départ ont été coordonnés avec les autres moyens de transport publics (bus et train).
- Dans le Hochpustertal en Italie, les vacanciers sont aussi invités à « prendre congé de leur voiture ». La circulation automobile dans cette région touristique doit être réduite par un ensemble de mesures visant à promouvoir des offres permettant de renoncer à la voiture. Les groupes cibles de ces mesures ne sont pas seulement les touristes mais aussi la population locale.
- Le Département de la Savoie en France a mis en place un réseau continu d'itinéraires pédestres reliant les parcs naturels régionaux de la Chartreuse et du Massif des Bauges et les villes environnantes comme Chambéry. A partir des villes alentours, les parcs naturels régionaux peuvent être parcourus par étapes en empruntant un chemin circulaire. La voiture devient ainsi inutile.
- Une « action exemplaire » qui ne concerne pas uniquement l'espace alpin : la Journée européenne sans voiture a lieu chaque année le 22 septembre. En 2001, cette journée est tombée sur un samedi. Dans de nombreuses villes et communes, l'on a mis la population en goût de « Faire ses achats sans voiture » et souligné l'importance de l'approvisionnement de proximité. Il y eut de nombreuses actions en faveur des transports publics et autour du thème du déplacement en vélo. Quelque 1000 villes et communes y ont participé dans l'ensemble de l'Europe. En 2002, la Journée européenne sans voiture est tombée sur un dimanche et a été placée sous la devise « Jouir du temps libre par une mobilité douce ».

La mobilité de loisirs à long terme

La rapidité de croissance de la mobilité de loisirs dépend entre autres du taux d'activité et de l'évolution démographique. On peut dire avec quasi certitude que la part du trafic de loisirs va aller en augmentant. Si le pourcentage de personnes actives ne s'accroît pas dans un proche avenir, celui des personnes arrivées à l'âge de la retraite sera toujours plus important.

Des stratégies efficaces pour résoudre les problèmes engendrés par l'essor de la mobilité liée aux loisirs doivent intégrer toute une série de mesures. Il faut autant tenir compte des facteurs économiques et sociaux que des facteurs écologiques, car les moteurs de la mobilité de loisirs sont aussi de nature socio-économique. Pour obtenir des effets durables, il faut que des efforts soient faits auprès des « générateurs » du trafic de loisirs, les utilisateurs des moyens de transport, afin que ceux-ci acceptent de modifier leur comportement.

Les travaux de recherche réalisés dans le cadre du PNR 41 parviennent à la conclusion qu'un développement durable dans le domaine de la mobilité de loisirs est réalisable par ce biais. Par rapport à l'évolution prévue jusqu'en 2020, on évalue que le taux d'émission de CO₂ pourrait être réduit de 30–50% dans le trafic routier voyageurs et de 15–50% dans le trafic aérien. Les kilomètres pour les loisirs peuvent continuer à faire plaisir – à condition qu'ils soient parcourus dans une optique de durabilité.

Références

1. Ruedi Meier: Nachhaltiger Freizeitverkehr. Publication dans le cadre du PNR 41 « Transport et Environnement », Verlag Rüegger, Coire/Zurich, 2000.
2. Ruedi Meier: Freizeitverkehr: Analysen und Strategien. Etude dans le cadre du PNR 41 « Transport et Environnement », Rapport D5, Berne, 2000.
3. Ruedi Meier: Daten zum Freizeitverkehr. Etude dans le cadre du PNR 41 « Transport et Environnement », Eléments M19, Berne, 2000.
4. Urs Brodmann, Werner Spillmann: Verkehr – Umwelt – Nachhaltigkeit: Standortbestimmung und Perspektiven. Synthèse partielle S3 PNR 41, Berne, 2000. (www.factorag.ch/pdf/20files/nfp41_umweltsynthese.pdf)
5. Forschungsprojekt „Freizeitverkehrssysteme für den Event-Tourismus“, 1. Ergebnisbericht, 31 mars 2001. (www.eventverkehr.de/datpdf/events_zwischenbericht_Kurzform.pdf)
6. Klimaschutzprogramm KliP, Working Paper Nr. 5 – Bestandsaufnahme und Handlungsfelder: Mobilität, septembre 1997. (www.eva.ac.at/publ/pdf/klip-wp5.pdf)
7. Réseau de communes „Alliance dans les Alpes“: www.alpenallianz.org
8. Österreichischer Klimabeirat: www.accc.gv.at
9. VCÖ Verkehrsclub Österreich: Freizeitmobilität – Umweltverträgliche Angebote und Initiativen, aus der Reihe Wissenschaft & Verkehr, Nr. 1/1998.
10. Présentation sur Internet du projet de recherche prioritaire sur la mobilité de loisirs du Ministère allemand de la formation et de la recherche BMBF: www.freizeitverkehr.de.
11. Klimabündnis Österreich: www.klimabuendnis.at
12. Informations sur des projets novateurs visant à modérer le trafic touristique: www.mobiltour.ch