

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

Le lien entre distances et fréquences des trajets domicile-travail en Suisse

Auteur(s) :

Dr. Sébastien MUNAFÒ, 6t-bureau de recherche, directeur filiale suisse

sebastien.munafò@6-t.co

Guillaume BLATTI, 6t-bureau de recherche, chargé d'étude

guillaume.blatti@6-t.co

Mots-clés :

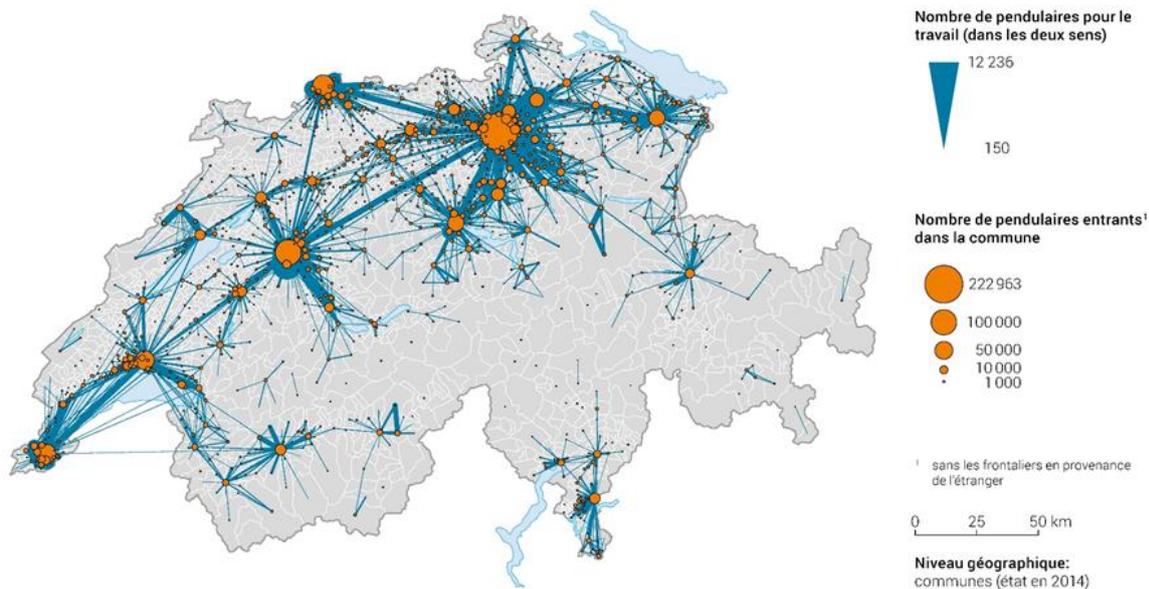
Pendularité, distance, fréquence, télétravail,

Résumé :

La Suisse et son armature dense de villes moyennes très bien connectées les unes aux autres est incontestablement un pays de pendulaires. En 2016, 71% des actifs quittent ainsi leur commune de domicile pour travailler, ce qui représente près de 4 millions de personnes. Cette proportion importante est le résultat d'une croissance très marquée et continue de ce phénomène, puisque la part des pendulaires extracommunaux était de 66% en 2010. En 2000, elle s'élevait à 57,3% (OFS, 2016). En parallèle à cette croissance du nombre de pendulaires, on observe que les distances parcourues pour le trajet domicile-travail ont elles aussi tendance à croître significativement. Entre 2000 et 2014, les distances de ces déplacements ont enregistré une hausse de 12% pour atteindre une moyenne de 14,5 km (ibid). Une croissance notamment alimentée par l'augmentation des distances moyennes parcourues avec le train pour ce motif. Cette donnée majeure a comme corollaire de très importants enjeux pour la politique des transports en Suisse.

En lien avec ces enjeux majeurs, les questionnements scientifiques sur ce phénomène sont nombreux. La croissance de la pendularité est-elle inéluctable ? Les distances parcourues pour se rendre au travail peuvent-elles continuer à sans cesse augmenter en lien avec l'augmentation du confort proposé pour ces trajets (cadences, connectivité et services pour les transports publics ; aide à la conduite pour la voiture). Quels en seront les impacts pour le territoire et l'urbanisation du pays dont la partie la plus peuplée prend de plus en plus les traits d'une vaste conurbation polycentrique ?

Figure 1: Ampleur des flux pendulaires en Suisse en 2014. Source OFS 2016



À l'échelle de l'individu, les problématiques soulevées par l'intensité de cette mobilité renvoient à des champs de recherche relatifs aux modes de production, à l'économie du logement, aux aspirations résidentielles, aux diverses rationalités de choix modal, aux arbitrages au sein des ménages, aux parcours de vie (Crozet & Joly, 2003 ; Viry, Kaufmann & Widmer 2008) ou encore à la valeur du temps passé dans les transports (Flamm, 2005 ; Joly & Vincent-Geslin, 2012). Plus généralement, la pendularité questionne les modes de vie des individus et la spatialité de leurs modes de vie (Dubois, Ravalet & Kaufmann, 2015, 2014).

Notre contribution vise à s'inscrire dans ce type d'interrogations. Nous proposons ainsi de mettre en évidence l'arbitrage que les pendulaires réalisent entre la distance de leur trajet domicile-travail et la fréquence de réalisation hebdomadaire de celui-ci. Nous nous baserons, pour cela sur les données du Relevé structurel (RS) de la population fournie par l'office fédéral de la statistique pour les années 2010, 2011, 2012, 2013 et 2014. Ces données, très riches en informations et recueillies à l'échelle de la Suisse entière ont, en effet, le grand avantage de renseigner à la fois les trajets domicile-travail et la fréquence hebdomadaire moyenne de ce trajet par les actifs. Par ailleurs, elles comportent des informations précieuses avec lesquels des croisements pourront être effectués pour affiner et détailler les analyses, notamment le genre, le secteur d'activité économique, les lieux de résidence et de travail ou encore les modes de transport utilisés.

Nos analyses de ces données permettent pour la première fois de mesurer et mettre en évidence un lien significatif négatif entre distance et fréquence du trajet domicile travail. En effet, à temps d'activité comparable, un actif réalise moins fréquemment ce trajet à l'échelle hebdomadaire quand il est long que lorsqu'il concerne de plus courtes distances. Un résultat clé qui traduit l'existence de solutions et aménagement que les pendulaires trouvent pour s'épargner des déplacements longs, en particulier le télétravail (Popuri & Bhat, 2003; Mokhtarian & Chen, 2004). Des solutions qui se répandent toujours plus et sont parfois même encouragées dans une économie suisse largement tertiaisée et flexibilisée. Les 5 allers-retours hebdomadaires des travailleurs semblent ainsi concerner toujours moins d'actifs.

En fin de compte, cette quantification et mesure fine du lien distance-fréquence nous invite donc à mettre en évidence des enseignements potentiellement cruciaux pour la planification et

la modélisation des transports qui se doivent de mieux considérer ce type d'arbitrages sociaux relatifs à la mobilité spatiale. Des arbitrages qui deviennent la norme et plus l'exception.

Bibliographie

Crozet Y., Joly I., 2003, "La "Loi de Zahavi" : quelle pertinence pour comprendre la construction et la dilatation des espaces-temps de la ville ?", Rapport de recherche

Dubois Y., Ravalet E., Kaufmann V. (2015) Quel potentiel des personnes face à la grande mobilité ? Réflexions exploratoires autour de la notion de motilité", *Rech. Transp. Secur.*, 01, p. 47-61

Flamm M., 2005, «Le vécu des temps de déplacement: cadres d'expérience et réappropriations du temps », dans B. Montulet, et al. (ed.), *Mobilités et Temporalités*, PFUSL, Bruxelles, p. 183-196.

Joly I., Vincent-Geslin S. (2012) "Raisons et pratiques de la pendularité intensive. Le temps de trajet, entre temps subi et temps choisi", *Les cahiers scientifiques du Transport*, 61, p. 159-186.

Mokhtarian P., Chen C., 2004, "TTB or not TTB, that is the question: a review and analysis of the empirical literature on travel time (and money) budgets", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38, 9-10, p. 643-675

OFS (2016). *La pendularité en Suisse en 2014*. Neuchâtel : Office fédéral de la statistique.

Popuri, YD, Bhat, CR, (2003). On modeling choice and frequency of home-based telecommuting" *Transportation Research Record* number 1858, 55–60.

Ravalet E., Dubois Y., Kaufmann V. (2014). Grandes mobilités et accès à l'emploi, *Reflets et perspectives de la vie économique*, LIII, 3, p. 57.

Viry, G. Kaufmann, V. Widmer, Eric D. (2008). "La grande mobilité géographique pour des raisons professionnelles en Suisse : une étape de vie pré-familiale ? » *Revue Recherches familiales*, 6, pp. 67-80.