



FEUILLE D'INFORMATION «PENDULARITE 2010»

Etat: 24.10.2012

Par rapport aux distances journalières parcourues, la pendularité relevant du travail et de la formation est le motif de déplacement principal en Suisse durant les jours ouvrables. Si l'on considère les 16 dernières années, les pendulaires suisses se déplacent toujours plus longtemps et plus loin. Entre 2005 et 2010, si le trafic pendulaire n'a que peu évolué du point de vue de la durée des trajets, la distance journalière moyenne parcourue a augmenté de 14 % (+ 1,4 km). De plus, le nombre croissant des travailleurs a un impact important sur le système de transport lié à la pendularité. En effet, les 16 dernières années ont vu le nombre des actifs augmenter de près de 15 % (statistique de la population active occupée: SPAO, comparaison 1994/2010).

Le système de transport suisse permet aux personnes en formation ou actives d'élargir leur périmètre de recherche, qu'il s'agisse de choisir un institut de formation ou un employeur. Cette évolution tient compte de la spécialisation croissante du monde du travail et de la formation. En outre, les entreprises profitent ainsi d'un champ élargi pour recruter des spécialistes. Ainsi, la bonne accessibilité en moyens de transport des lieux de travail et de formation est étroitement liée à la croissance et à l'interconnexion économiques. Cependant, cette augmentation des déplacements pousse le système de transport à la limite de ses capacités – en particulier aux heures de pointe.

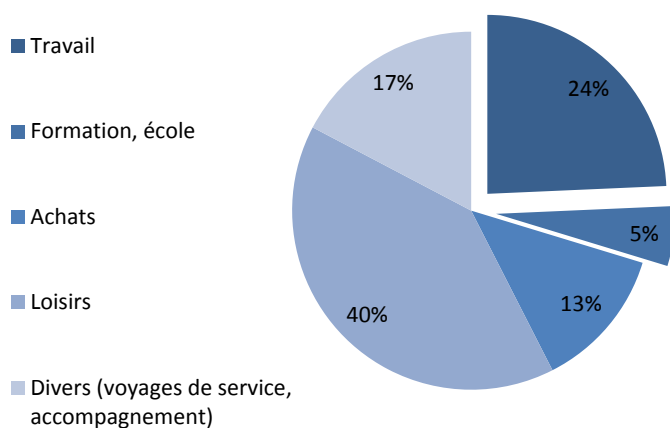
Selon le «Microrecensement mobilité et transports 2010», le trafic pendulaire a continué d'augmenter. La hausse significative de 14 % survenue entre 2005 et 2010 – pour atteindre 11 km de distance journalière – s'explique par le gain d'attractivité généré par les travaux d'aménagement du projet Rail 2000, ainsi que par les améliorations d'exploitation et d'infrastructure des transports publics. La proportion des étapes parcourues en train pour se rendre au travail, et par conséquent aussi les distances, ont augmenté de 5,7 % en 2005 à 7,4 % en 2010. Le fait que la diminution du temps de parcours pousse les pendulaires à faire des trajets plus longs, notamment pour le travail, constitue un défi particulier pour la politique des transports. En effet, en réduisant davantage la durée des déplacements, la tendance à la hausse de la pendularité se renforcera.

Dans le contexte de ces discussions, la présente feuille d'information a pour but de mettre à disposition les bases requises sur la pendularité grâce au microrecensement sur les transports.

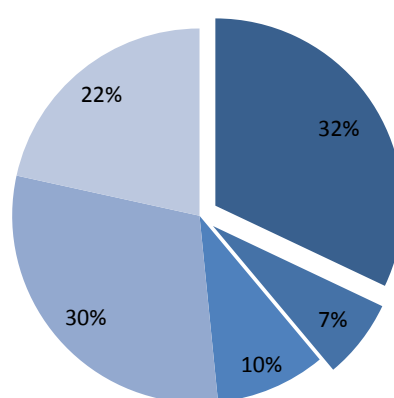
1) Le trafic pendulaire est le motif de déplacement principal durant les jours ouvrables.

- Sur l'ensemble d'une semaine, le trafic pendulaire (travail et formation) a représenté en 2010 29 % de la distance journalière moyenne parcourue en Suisse par la population suisse (100 % correspondant à 36,7 kilomètres). De ce fait, il est le second motif de déplacement du lundi au dimanche après les loisirs (40 %).
- Du lundi au vendredi, le trafic pendulaire (travail et formation) représente 39 % de la distance journalière parcourue en Suisse (100 % correspondant à 36,7 kilomètres). Dans ce cas, il constitue le motif de déplacement principal durant les jours ouvrables.

Distance journalière: lundi à dimanche



Distance journalière: lundi à vendredi

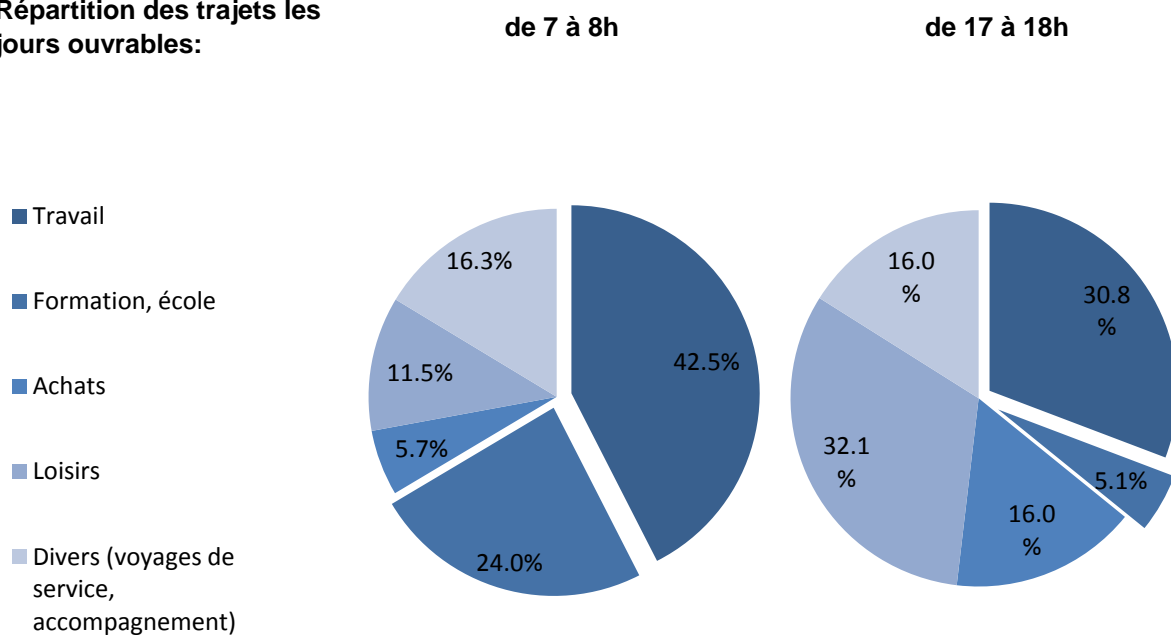


Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010 / calculs réalisés par l'ARE pour la période du lundi au vendredi (62 868 personnes)

2) Le trafic pendulaire domine l'heure de pointe du matin (de 7 à 8 heures).

- 7 % de tous les trajets effectués en Suisse un jour ouvrable tombent durant «l'heure de pointe du matin», soit entre 7 et 8 heures. 69 % d'entre eux sont à mettre sur le compte de la pendularité (44 % pour le travail; 25 % pour la formation). On constate une nette concentration du trafic pendulaire durant les heures matinales.
- 9 % de tous les trajets effectués en Suisse un jour ouvrable tombent durant «l'heure de pointe du soir», soit entre 17 et 18 heures. 36 % d'entre eux sont à mettre sur le compte de la pendularité (31 % pour le travail; 5 % pour la formation).

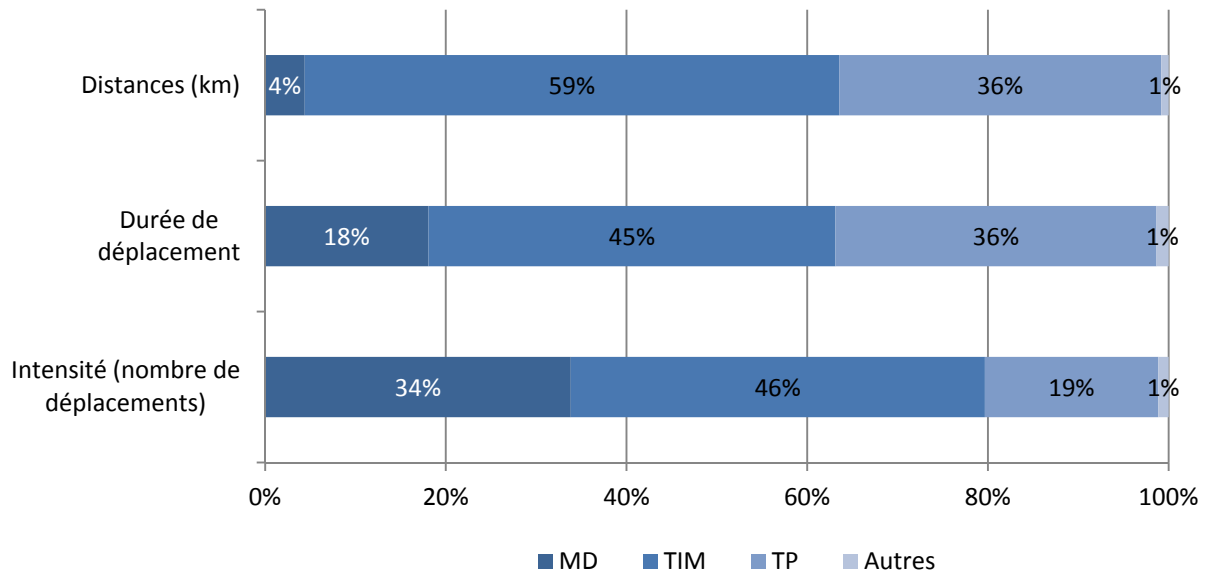
Répartition des trajets les jours ouvrables:



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010 / calculs réalisés par l'ARE (14 375 trajets entre 7 et 8h, 18 381 trajets entre 17 et 18h)

3) Répartition des principaux moyens de transport pour les distances, la durée et l'intensité des déplacements

- Pour se rendre au travail ou à une formation, les pendulaires recourent dans 46 % des cas aux transports individuels motorisés (TIM) et dans 19 % des cas aux transports publics (TP). Les 34 % de trajets restants sont à mettre sur le compte de la mobilité douce (MD).
- Un tiers du temps de trajet est passé dans les transports publics.
- Les pendulaires parcourent 6 kilomètres sur 10 en voiture.

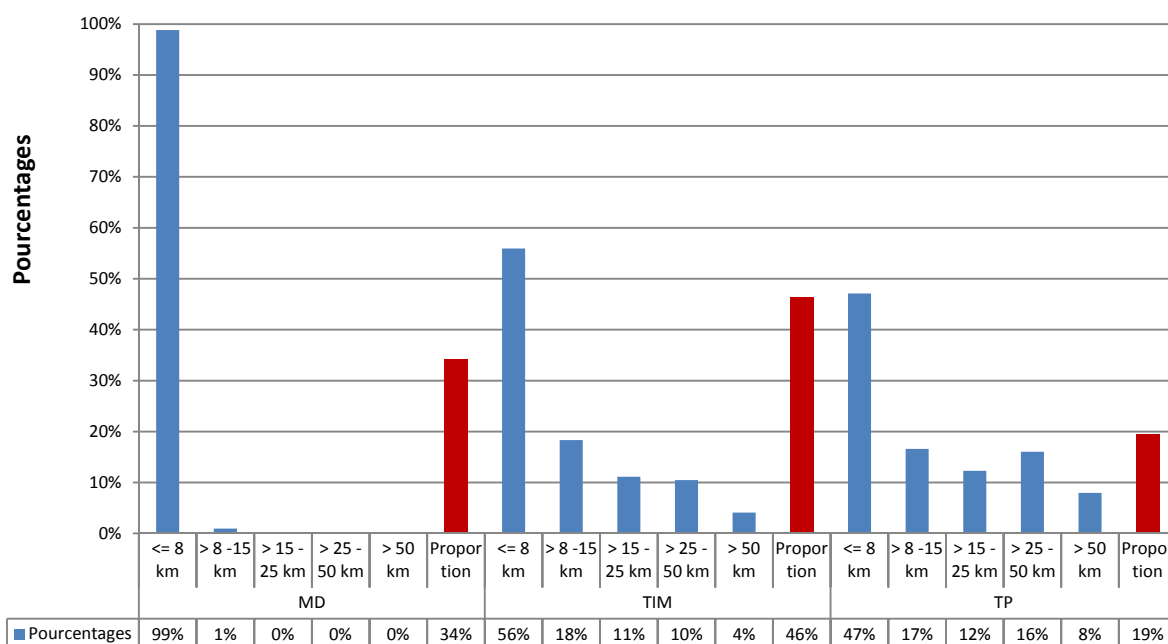


Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010 / calculs réalisés par l'ARE (58 440 déplacements avec les moyens de transport principaux)

4) Les TIM dominent lors des déplacements relevant du travail et de la formation. Les longues distances sont plus souvent parcourues en TP, bien que demeurant en chiffres absolus plus couvertes en TIM.

- En termes relatifs, les distances de plus de 25 kilomètres sont plus fréquentes dans le cas des TP (24 %) que des TIM (14 %).
- Mais en termes absolus, les déplacements en TIM de plus de 25 kilomètres pour se rendre au travail ou à une formation sont 1,6 fois plus fréquents que ceux en TP (MR 2010: n = 2809 trajets en TIM; n = 1805 trajets en TP).

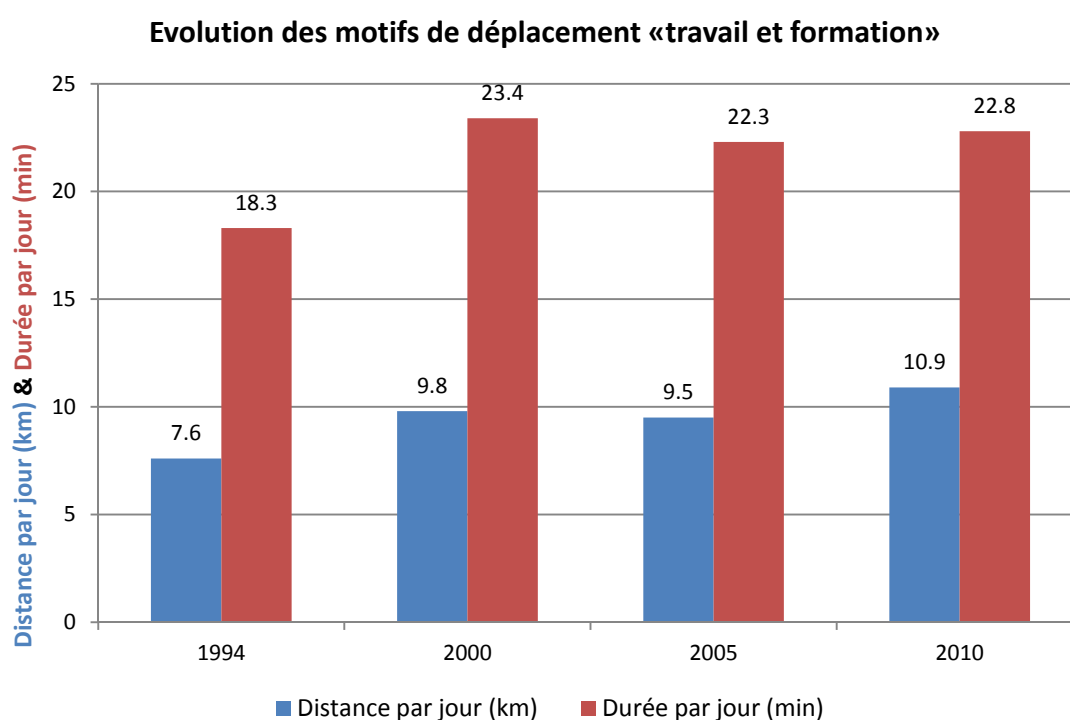
Distances parcourues pour le travail et la formation



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010 / calculs réalisés par l'ARE (58 440 trajets avec les moyens de transport principaux)

5) La population suisse se déplace toujours plus longtemps et plus loin.

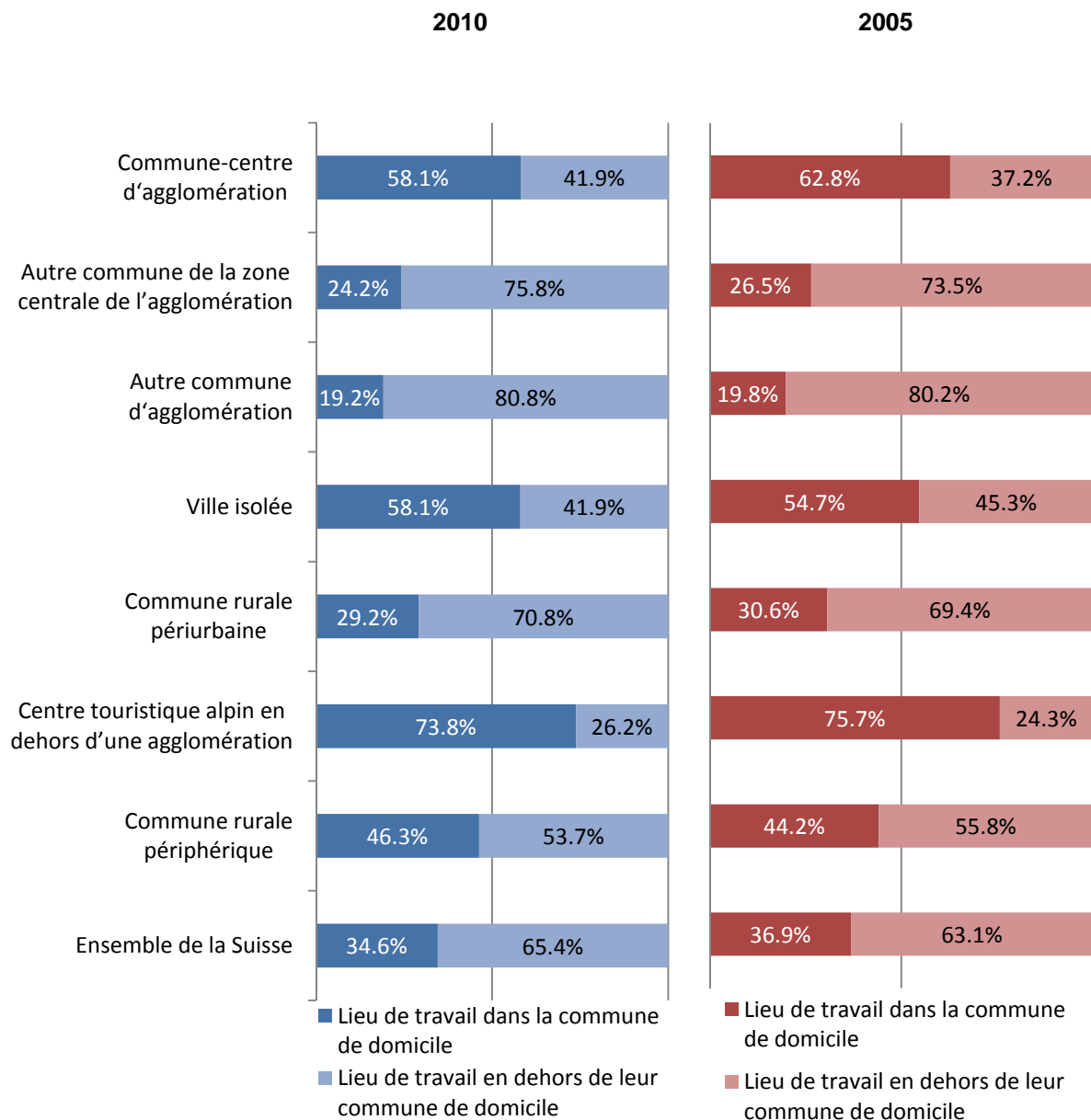
- La distance journalière moyenne parcourue par la population suisse pour le travail ou la formation dans le trafic journalier moyen (TJM) a augmenté de 43 % entre 1994 et 2010. Entre 2000 et 2005, elle a pratiquement connu une stagnation, tandis qu'une hausse marquée de 1,4 km est survenue en 2010, ce qui correspond à une croissance de 14 %.
- On constate une tendance semblable pour la durée quotidienne des déplacements pendulaires: depuis 1994, elle a augmenté de 25 %, mais légèrement diminué entre 2000 et 2005. Une hausse s'observe à nouveau pour 2010.



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010 (62 868 personnes)

6) Très peu d'habitants des ceintures d'agglomérations travaillent dans leur commune de domicile. La proportion de personnes actives travaillant dans leur commune de domicile a baissé de 3 % entre 2005 et 2010.

- Près de 34 % de toutes les personnes actives ont travaillé en 2010 dans leur commune de domicile et, de ce fait, sont des «pendulaires intracommunales».
- Les «autres communes d'agglomération» présentent les proportions les plus élevées de personnes travaillant en dehors de leur commune de domicile («pendulaires intercommunales»).
- Il est frappant de constater que les pendulaires intercommunales ont augmenté de 5 % entre 2005 et 2010 dans les communes-centres d'agglomération.

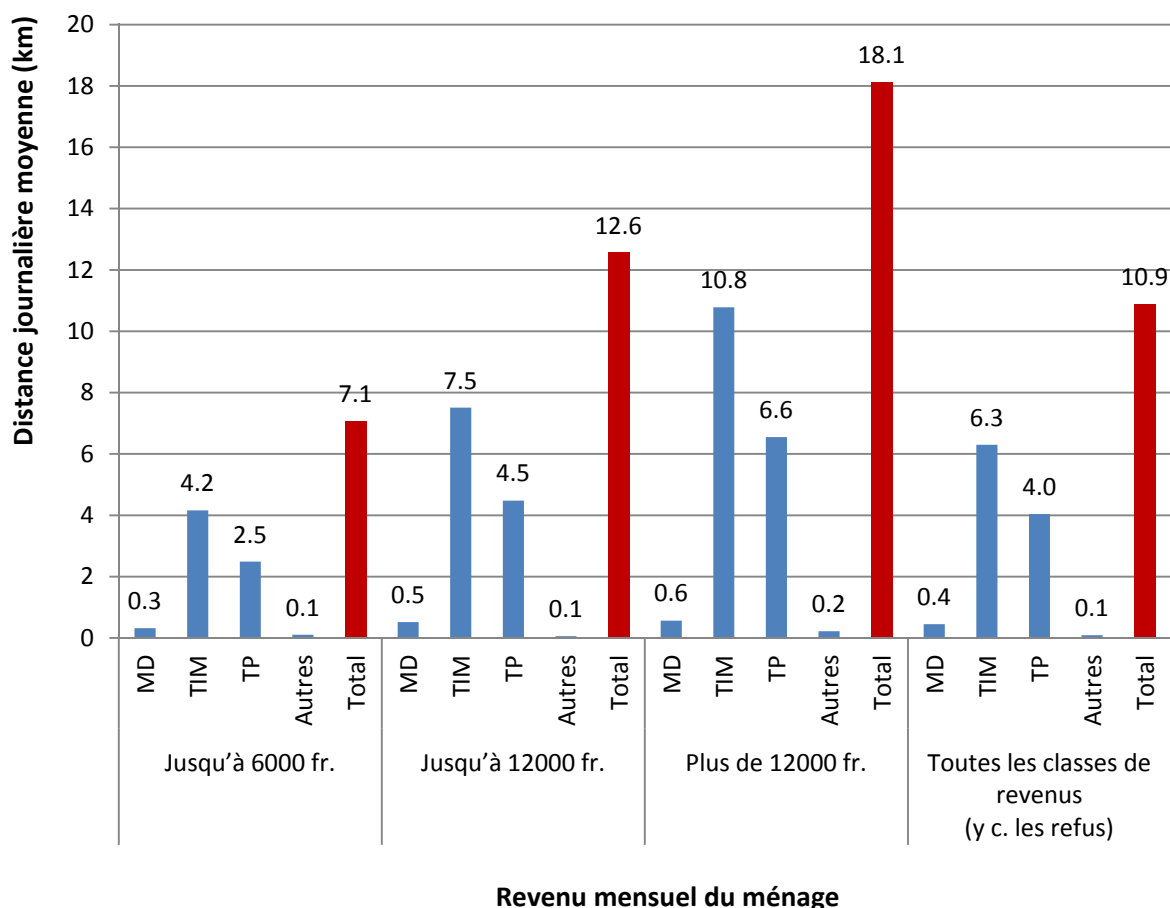


Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010 / calculs réalisés par l'ARE (2010: 32 155 personnes actives; 2005: 16 049)

7) Plus le revenu mensuel du ménage est élevé, plus longue est la distance journalière moyenne parcourue pour se rendre au travail ou à une formation.

- De manière générale, il existe un lien marqué entre la distance journalière moyenne parcourue relevant du travail ou de la formation et le revenu mensuel brut d'un ménage. En effet, plus le revenu du ménage est élevé, plus longue est la distance journalière moyenne parcourue pour se rendre au travail ou à une formation.
- Tandis que la population suisse parcourt en moyenne quelque onze kilomètres au quotidien pour aller travailler ou se rendre à une formation, les personnes dont le ménage vit avec un revenu brut mensuel supérieur à 12 000 francs, parcourent environ 18 kilomètres.
- Si la distance journalière est répartie en fonction des moyens de transport, il s'avère que les différences de revenus ont une influence sur la distance journalière moyenne parcourue pour le travail et la formation, quel que soit le moyen de transport. Les TIM demeurent le principal moyen de transport dans tous les cas.

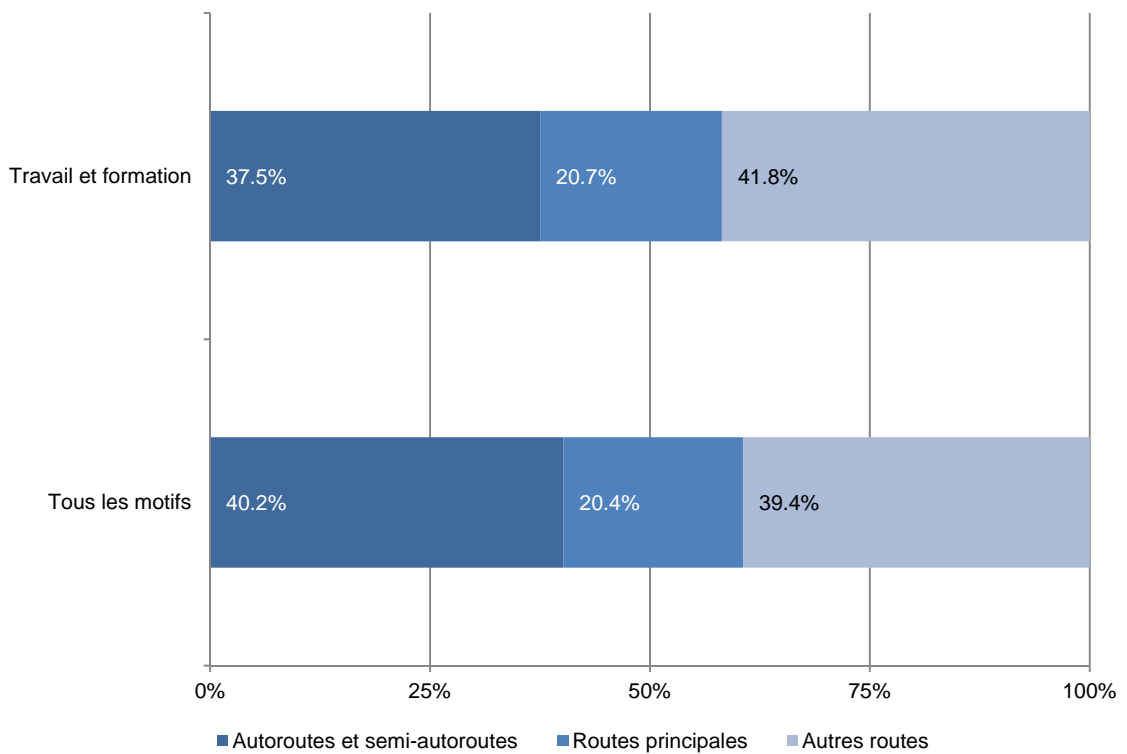
Distances journalières moyennes parcourues par la population suisse pour le travail et la formation, réparties en fonction des moyens de transport principaux et du revenu mensuel brut du ménage



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010 / calculs réalisés par l'ARE (62 868 personnes)

8) TIM: utilisation du réseau selon les catégories de routes

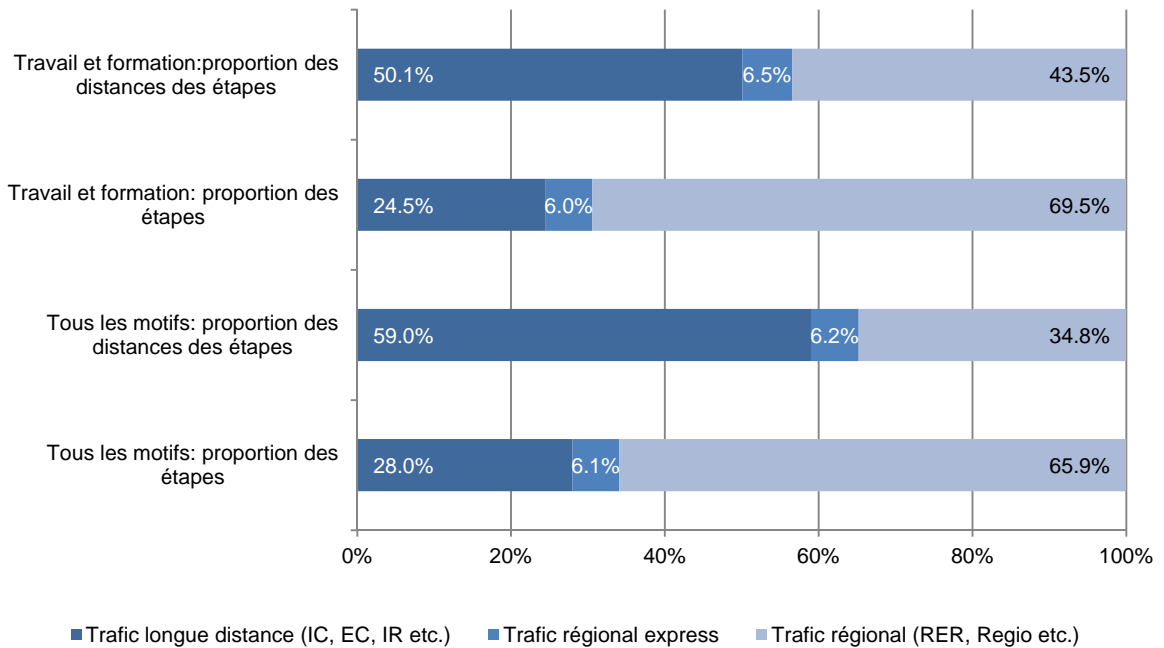
- Par rapport au trafic global, on remarque que le trafic pendulaire présente, quel que soit le véhicule, un léger report depuis les autoroutes et semi-autoroutes vers les autres routes.
- Dans l'ensemble, l'utilisation des autoroutes et semi-autoroutes dans le cadre du trafic pendulaire peut être chiffrée à 38 %.



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010 / calculs réalisés par l'ARE (93 022 étapes)

9) TP: classes de train utilisées dans le cas de la pendularité relevant du travail et de la formation

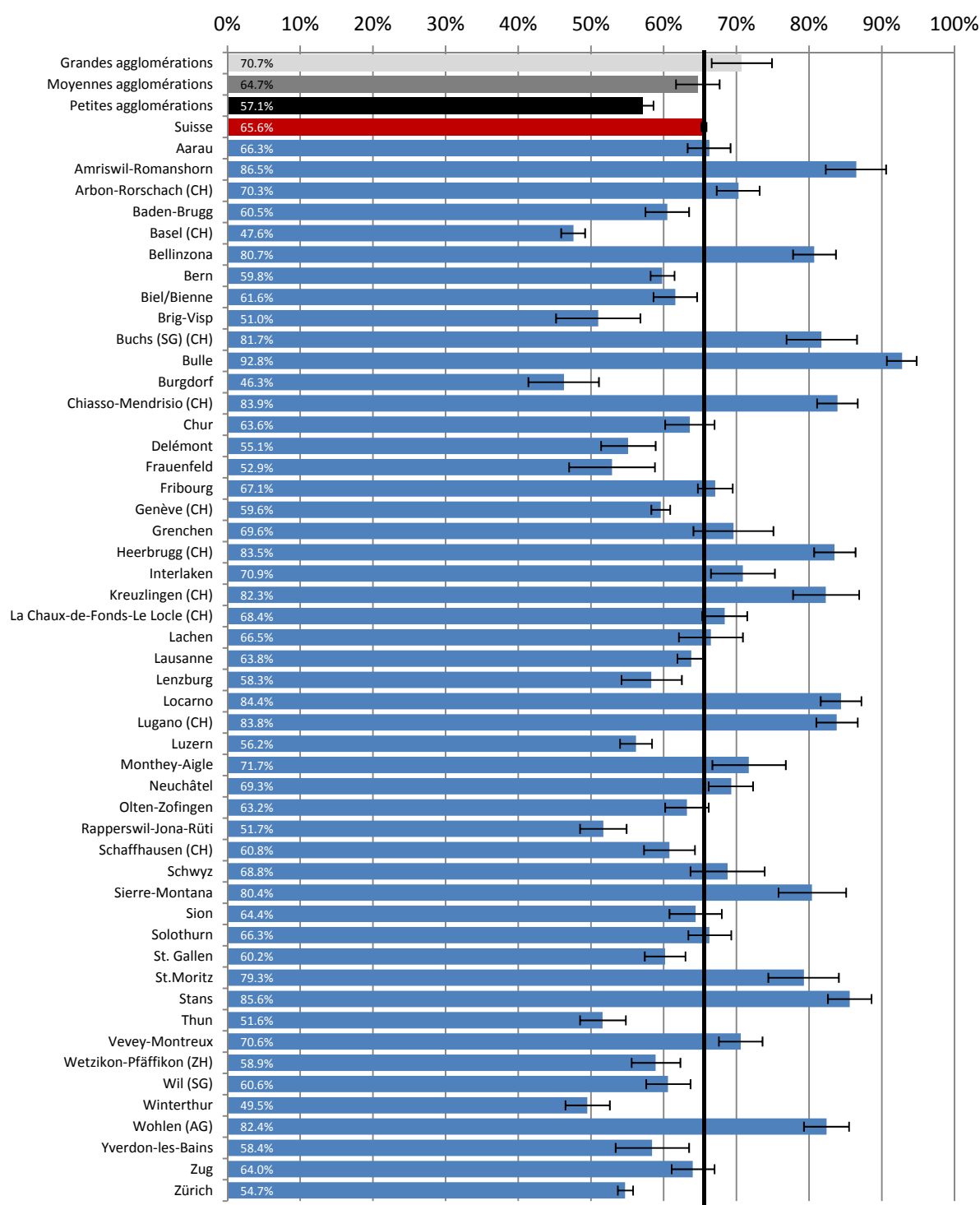
- Une bonne moitié des distances des étapes sont parcourues dans le trafic longue distance.
- Cependant, 70 % de toutes les étapes relèvent du trafic régional. Elles atteignent à peine 25 % dans le trafic longue distance.



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010, base: 7822 étapes en train pour se rendre au travail ou à une formation en Suisse

10) Part des TIM aux distances parcourues pour le travail dans les agglomérations suisses

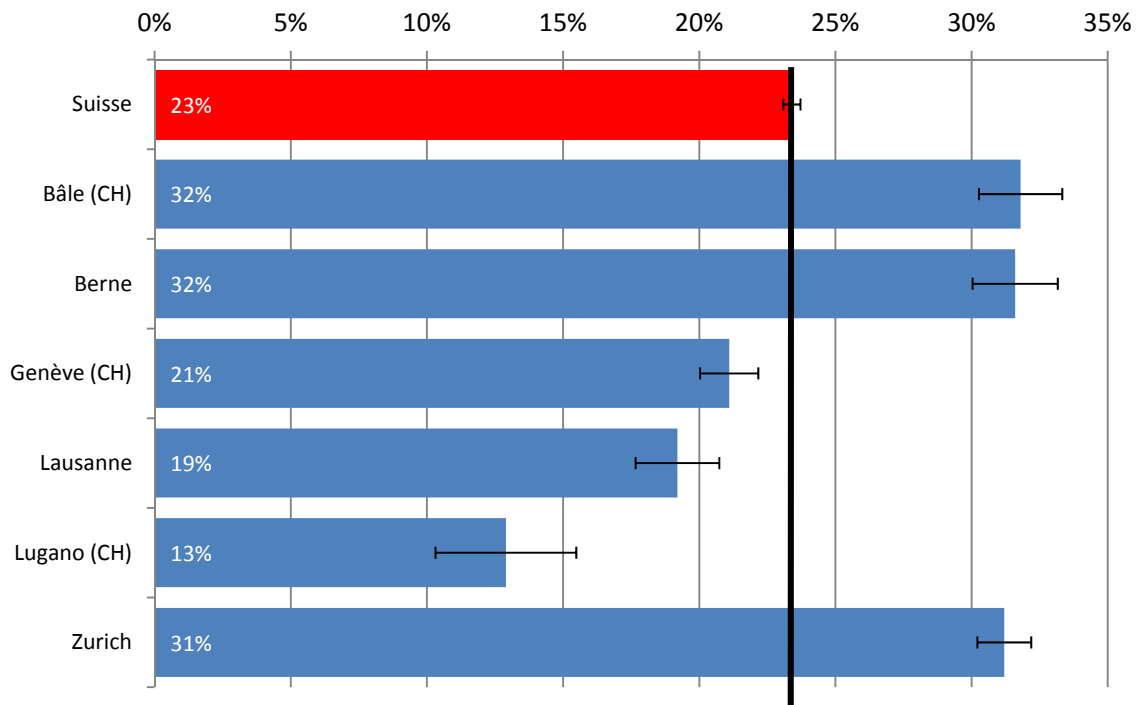
- Comme il fallait s'y attendre, l'utilisation des TIM est plus importante dans les petites que dans les moyennes à grandes agglomérations. Elle est particulièrement réduite dans les grandes agglomérations: 8 % de moins que dans les moyennes et 14 % de moins que dans les petites.
- Il est frappant de constater que les agglomérations du Tessin se situent toutes au-dessus de la moyenne suisse (66 %).
- Dans les agglomérations du nord-ouest, la proportion des TIM est légèrement inférieure à la moyenne nationale.



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010 (y c. 90 % d'intervalle de confiance)

11) Part des TP aux distances parcourues pour le travail dans les plus grandes agglomérations des régions linguistiques principales

- La population des agglomérations de Zurich, Bâle et Berne choisit plus nettement les TP comme moyens de transport. Près d'un tiers des distances journalières sont parcourues en train, en bus ou en tram.
- La part de TP des habitants de Genève, Lausanne et Lugano est inférieure à la moyenne suisse.



Source: OFS/ARE, Microrecensement mobilité et transports 2010

Sources:

OFS/ARE (2007) La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports, Neuchâtel, Berne.

OFS/ARE (2012) La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement mobilité et transports 2010, Neuchâtel, Berne.

OFS: Statistique de la population active occupée (SPAO), Internet:
<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/03/02/blank/data/01.html>

Contact:

Office fédéral du développement territorial (ARE), section Bases, 3003 Berne

Personne de contact: Matthias Kowald, ARE (dès le 1.9.2012)

T: 031 322 55 93, courriel: matthias.kowald@are.admin.ch

ARE, juin 2012