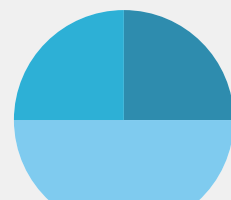




Actualités OFS



11 Mobilité et transports

Neuchâtel, mai 2024

La pendularité en Suisse en 2022

Avec un éclairage sur la pendularité à vélo électrique

La Suisse comptait 3,6 millions de pendulaires en 2022. Dans les statistiques du transport, on considère comme pendulaire toute personne active occupée ayant un lieu de travail fixe situé hors de son bâtiment d'habitation. L'année considérée, 71% d'entre eux se rendaient au travail dans une autre commune. Les pendulaires ont parcouru 13,7 km en moyenne pour se rendre au travail (aller), le temps nécessaire à ce trajet était de 30 minutes. En plus des personnes pendulant pour le travail, on dénombrait, en 2022, un peu plus de 0,7 million de pendulaires pour des raisons de formation (population de 15 ans ou plus).

Plus d'un quart de la mobilité est dévolue aux trajets pour se rendre au travail

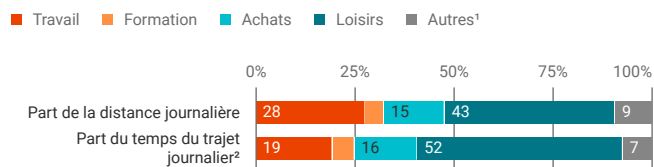
Les trajets pour se rendre au travail revêtent une grande importance pour la politique des transports, mais aussi dans la vie quotidienne de la population. En 2021, selon le microrecensement mobilité et transports, les habitants de la Suisse consacraient plus d'un quart des distances parcourues dans le pays et presque un cinquième des temps de trajet aux déplacements pour le travail (G1). Le travail représente ainsi le deuxième motif le plus important de déplacement après les loisirs. Son importance s'est encore quelque peu accrue depuis le milieu des années 1990. De plus, les déplacements pour le travail s'intensifient fortement le matin, à midi et en fin d'après-midi (G2), contribuant ainsi de manière essentielle à générer les «heures de pointe» durant lesquelles les infrastructures de transport sont particulièrement sollicitées.

Les déplacements pour la formation génèrent eux aussi un volume de trafic non négligeable. Ils représentaient en 2021 une part de 5% dans la distance journalière. À l'instar des déplacements pour le travail, ceux pour la formation se concentrent fortement sur quelques heures de pointe.

Importance des déplacements pour le travail et pour la formation, en 2021

G1

En Suisse



¹ activité professionnelle et voyages de service; services et accompagnement; autres

² avec temps d'attente et de correspondance

État des données: 06.04.2023

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

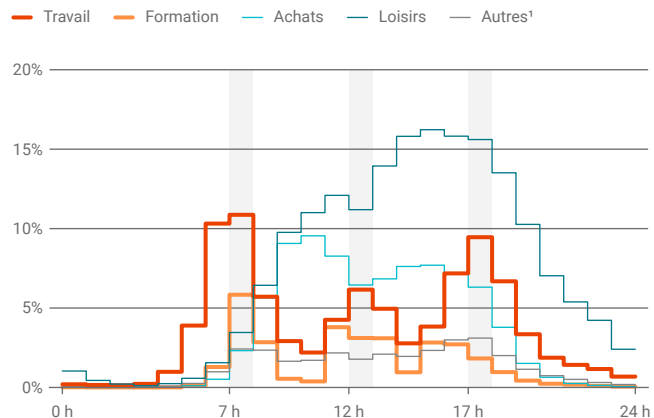
gr-f-11.04.04.04

© OFS 2024

Importance des déplacements pour le travail et pour la formation en cours de journée, en 2021

G2

Part de la population en déplacement, selon le motif; en Suisse



¹ activité professionnelle et voyages de service, services et accompagnement, autres

État des données: 06.04.2023

Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

gr-f-11.04.04.05

© OFS 2024

Quatre personnes actives occupées sur cinq sont des pendulaires

En 2022, environ quatre personnes actives occupées en Suisse sur cinq étaient des pendulaires, autrement dit des personnes qui quittent leur domicile pour se rendre au travail (voir définition exacte dans l'encadré). Cela représente 3,6 millions de personnes. Environ 71% des pendulaires travaillaient à l'extérieur de leur commune de domicile et beaucoup d'entre eux (environ 19% de tous les pendulaires) travaillaient même en dehors de leur canton de domicile. En plus de ces pendulaires «intercommunaux» ou «intercantonaux», on dénombrait 29% de pendulaires «intracommunaux». Il s'agit ici de personnes qui quittent leur bâtiment d'habitation pour se rendre au travail sans pour autant sortir de leur commune de résidence. La proportion de pendulaires intercommunaux et intercantonaux a augmenté ces trois dernières décennies (G3). La part des femmes parmi les pendulaires s'est aussi accrue, passant de 39% en 1990 à 49% en 2022.

Le trajet moyen jusqu'au travail est de 13,7 kilomètres

Avec l'accroissement de la part des pendulaires intercommunaux, la longueur moyenne des trajets pour aller au travail s'est aussi allongée ces dernières décennies. En 2022, un pendulaire franchissait en moyenne 13,7 km (aller) pour se rendre sur son lieu de travail. Cette distance correspond à une hausse de plus de 6% ou de 0,8 km par rapport à celle mesurée en l'an 2000. À ce moment-là, le calcul se fondait cependant sur une autre base, ce qui restreint la comparaison des deux valeurs.

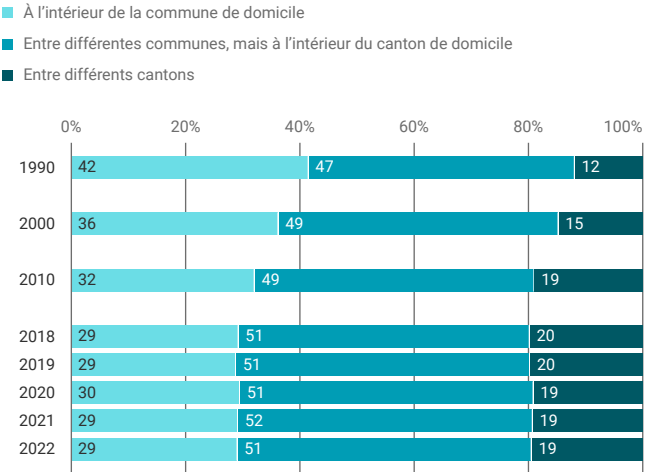
Pendulaires: personnes actives occupées de 15 ans ou plus ayant un lieu de travail fixe situé hors de leur bâtiment d'habitation. N'en font donc pas partie les personnes travaillant à leur domicile et les actifs occupés qui n'ont pas de lieu de travail fixe (tels les représentants de commerce). Par personnes actives occupées, on entend les personnes de 15 ans et plus qui se consacrent au moins une heure par semaine à un travail productif au sens des comptes nationaux.

Pendulaires pour des raisons de formation: personnes de 15 ans ou plus qui sont en formation (élèves, étudiants, apprentis) et qui quittent leur bâtiment d'habitation à intervalles réguliers ou irréguliers pour se rendre sur leur lieu de formation. Les personnes en formation qui sont aussi actives occupées sont comptées tant parmi les pendulaires que parmi les pendulaires pour des raisons de formation.

Frontaliers: les frontaliers en provenance de l'étranger ne sont pas pris en compte dans la présente publication.

Cet allongement des trajets est l'une des raisons qui expliquent que les pendulaires sont toujours moins nombreux à rentrer chez eux à midi ou pendant d'autres pauses. En 2022, les pendulaires travaillant à plein temps faisaient l'aller et le retour entre leur domicile et leur lieu de travail en moyenne 5,6 fois par semaine, soit à une fréquence inférieure d'environ 19% à celle observée en 2000 (6,9 fois).

Pendulaires selon le trajet pour se rendre au travail G3



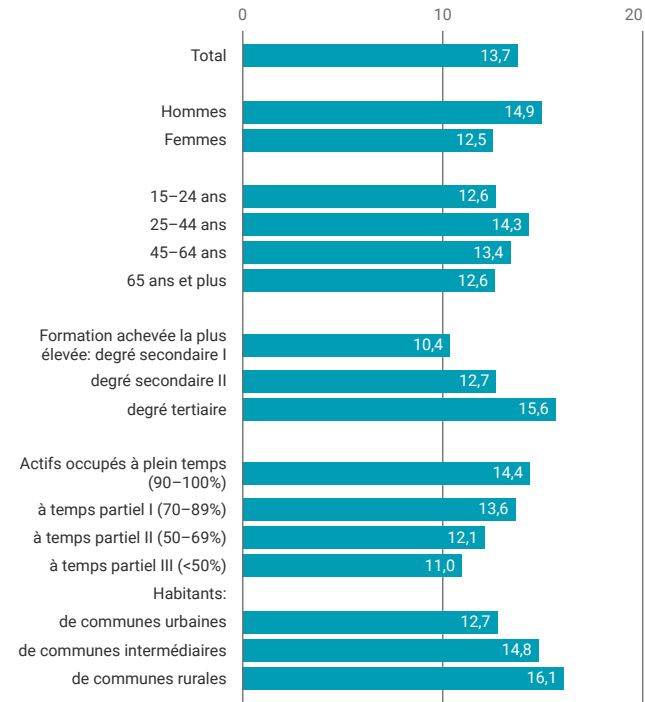
Remarque: selon l'état des communes en 2022

État des données: 26.01.2024
Source: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

gr-f-11.04.04.01
© OFS 2024

Longueur du trajet pour se rendre au travail selon le groupe de population, en 2022 G4

Longueur moyenne du trajet (aller) des pendulaires, en km



État des données: 26.01.2024
Source: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

gr-f-11.04.04.06
© OFS 2024

La longueur du trajet jusqu'au lieu de travail augmente avec le niveau de formation

La longueur du trajet pour se rendre au travail varie considérablement selon le groupe de population considéré (G4). En 2022, les hommes parcouraient en moyenne une distance qui était un cinquième plus longue que celle des femmes (14,9 km contre 12,5 km) pour se rendre au travail.

Les personnes ayant achevé une formation de degré tertiaire (haute école, école supérieure, diplôme ou brevet fédéral, etc.) parcouraient 15,6 km en moyenne pour aller travailler, soit une fois et demie la distance parcourue en moyenne par les personnes diplômées du secondaire I (sans formation post-obligatoire). Ces dernières ont parcouru en moyenne 10,4 km pour se rendre au travail. Le trajet des pendulaires était par ailleurs d'autant plus long que leur taux d'occupation était élevé, et les habitants des communes rurales effectuaient des trajets plus longs que les citadins.

Un pendulaire sur douze met plus d'une heure pour se rendre au travail

En 2022, les pendulaires avaient besoin de 29,6 minutes en moyenne pour arriver à leur lieu de travail (trajet aller). Depuis l'an 2000, cette valeur s'est accrue d'environ 7 minutes, soit de près d'un tiers. Cette évolution peut toutefois s'expliquer en partie par des changements dans la manière de mesurer le temps de parcours.

En 2022, 36% des pendulaires ne mettaient pas plus de 15 minutes pour se rendre au travail et 56% consacraient entre 16 et 60 minutes à ce trajet, alors que 8% environ avaient besoin de plus d'une heure (G5).

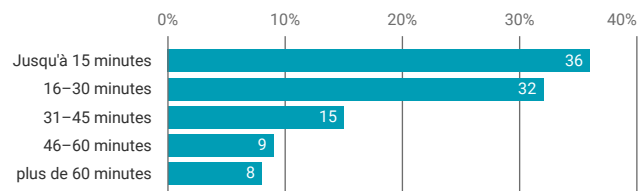
La moitié des pendulaires font le trajet en voiture

En 2022, exactement la moitié des pendulaires (50%) privilégiaient la voiture comme principal moyen de transport pour se rendre au travail (voir encadré pour la définition du principal moyen de transport). Cette part a ainsi retrouvé son niveau de 1990, après la nette hausse passagère de l'an 2000 (55%; G6). En 2020 et en 2021, années fortement marquées par la pandémie de COVID-19, on a également enregistré des parts de voitures de tourisme légèrement plus élevées.

La part du rail parmi les principaux moyens de transport a atteint 16% en 2022, soit une hausse de près de cinq points de pourcentage par rapport à 1990. Cette augmentation est toutefois intervenue exclusivement durant les années 1990 et 2000, notamment suite aux grands investissements consentis pour accroître la performance du réseau ferroviaire national (projet Rail 2000) et dans diverses offres de réseaux express régionaux. Depuis 2010, la part du rail dans la pendularité est restée plus ou moins stable, à l'exception d'un fléchissement passager au début de la pandémie de COVID-19.

La part des pendulaires qui privilégient les transports publics routiers (trams, bus) pour se rendre au travail a légèrement reculé depuis 1990 (à 13%). En 2022, environ 9% des trajets domicile-travail ont été parcourus à pied et 7% à vélo traditionnel.

Pendulaires selon le temps nécessaire pour se rendre au travail (un aller simple), en 2022 G5



État des données: 26.01.2024

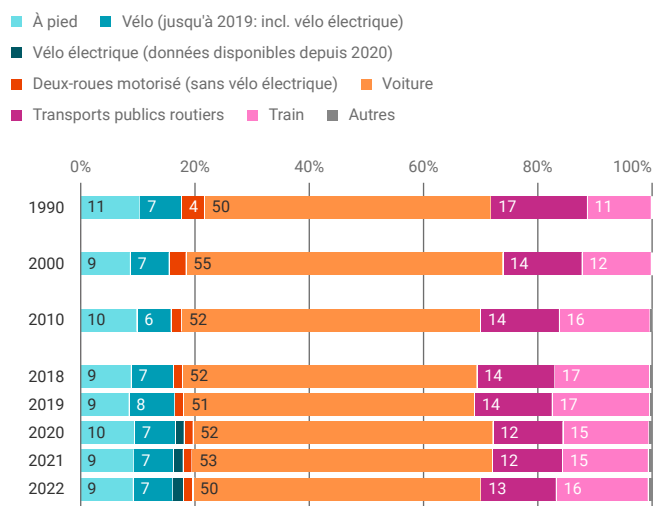
Source: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

gr-f-11.04.04.02

© OFS 2024

Pendulaires selon le principal moyen de transport G6

Part des pendulaires utilisant un certain moyen de transport comme principal moyen de transport pour se rendre au travail



État des données: 26.01.2024

Source: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

gr-f-11.04.04.03

© OFS 2024

Principal moyen de transport: les données présentées dans ce rapport sont majoritairement tirées d'enquêtes menées auprès de la population (voir l'annexe, page 10). Les personnes interrogées pouvaient indiquer utiliser plusieurs moyens de transport pour se rendre au travail. Les indications ont été hiérarchisées afin de déterminer quel était le principal moyen de transport: les moyens de transport publics ont été considérés avant les moyens de transport privés, les moyens de transport rapides avant les lents. Un pendulaire qui prend d'abord le train puis le bus pour se rendre au travail est, par exemple, considéré comme se déplaçant principalement en train. Le parcours effectué en bus n'est pas pris en compte.

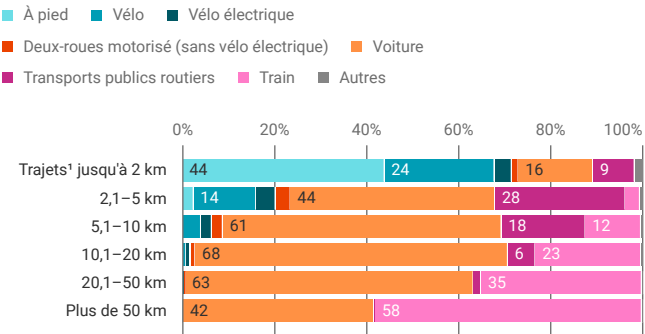
Les pendulaires qui utilisent le train parcourent les trajets les plus longs

Le principal moyen de transport choisi pour se rendre au travail dépend beaucoup de la distance à parcourir (G7). Ainsi, pour les distances inférieures à 2 km, la marche et le vélo atteignaient en 2022 des parts importantes: respectivement 44% et 24%. Pour les trajets de longueur moyenne, le principal moyen de transport était la voiture de tourisme, utilisée par 68% des pendulaires ayant à couvrir une distance de 10 à 20 km. Le train joue un rôle mineur dans les trajets courts, mais son importance grandit à mesure que la distance s'allonge, au point qu'il est utilisé pour plus de la moitié des trajets de plus de 50 km.

Le train étant très souvent choisi pour les grandes distances, les trajets parcourus par ses usagers pour se rendre au travail étaient en moyenne un peu moins de deux fois plus longs en 2022 que ceux effectués en voiture (26,6 km contre 15,3 km pour un trajet aller) (G8). Les personnes qui se rendent au travail à pied parcouraient en moyenne 0,9 km par trajet, celles à vélo 2,9 km. Parmi les personnes qui ont pris le train pour aller travailler, une sur neuf environ (11%) avait plus de 50 km à parcourir. C'était le cas de seulement une personne sur 38 (près de 3%) chez celles qui se sont rendues au travail en voiture. Plus d'un cinquième (21%) des pendulaires se déplaçant en voiture parcouraient une distance de 5 km au maximum.

Principal moyen de transport selon la longueur du trajet pour se rendre au travail, en 2022 G7

Part des pendulaires utilisant un certain moyen de transport comme principal moyen de transport pour se rendre au travail



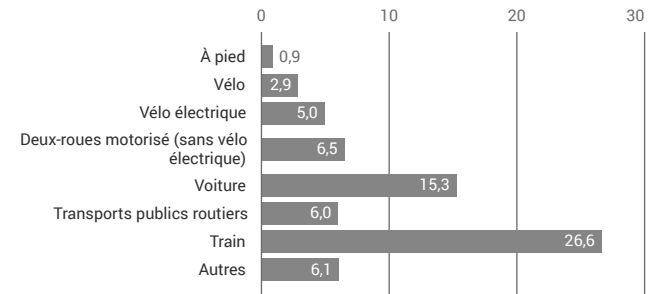
¹ un trajet aller

État des données: 26.01.2024
Source: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

gr-f-11.04.04.07
© OFS 2024

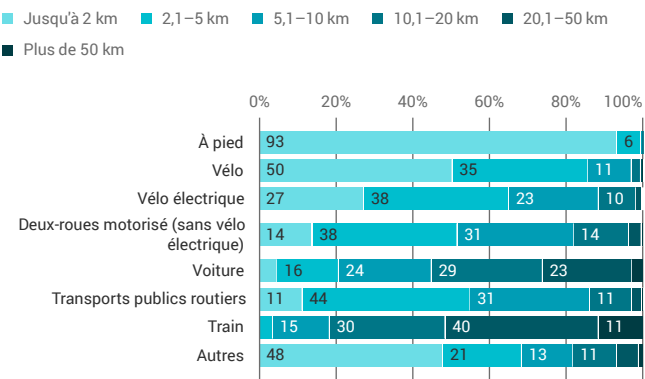
Longueur du trajet (aller) pour se rendre au travail selon le principal moyen de transport, en 2022 G8

Longueur moyenne des trajets parcourus avec le moyen de transport respectif (comme principal moyen de transport), en km



État des données: 26.01.2024
Source: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

Part des différentes classes de distance



gr-f-11.04.04.08
© OFS 2024

Les transports publics particulièrement appréciés des jeunes

Si l'on considère le moyen de transport choisi selon le groupe de population (G9), on constate que la part des pendulaires qui privilégient la voiture de tourisme est plus importante chez les hommes (55%) que chez les femmes (49%). Les pendulaires de sexe masculin choisissent même plus de trois fois plus souvent que les femmes un deux-roues motorisé comme principal moyen de transport pour se rendre au travail; la part de la population qui y recourt est toutefois minime (2,5% des hommes et 0,8% des femmes).

Les jeunes optent plus souvent que leurs aînés pour les transports publics comme principal moyen de transport. Dans le groupe le plus jeune, celui des 15 à 24 ans, la part des personnes privilégiant les transports publics est particulièrement élevée (44%). Cette préférence s'explique cependant en particulier par le fait que nombre d'entre eux n'ont pas encore le permis de conduire ou n'ont pas les moyens de s'offrir une voiture.

La part des pendulaires qui se rendent au travail en train ou en utilisant d'autres transports publics s'élevait en 2022 à 36% environ chez les personnes vivant dans les villes, contre seulement 14% chez celles résidant à la campagne. Elle était de 22% dans la population vivant dans des communes intermédiaires.

Un pendulaire sur 50 se déplace à vélo électrique

Depuis quelques années, les vélos électriques gagnent en popularité: en 2021, un ménage suisse sur cinq (20%) possédait au moins un de ces véhicules, contre 2% seulement en 2010. Ces pourcentages comprennent aussi bien les vélos électriques «rapides» que les vélos électriques «lents». Les premiers disposent d'une assistance au pédalage même à plus de 25 km/h et doivent être munis d'une plaque d'immatriculation jaune pour cyclomoteurs. En 2021, ils étaient six fois moins nombreux dans les ménages suisses que les vélos électriques lents (sans plaque d'immatriculation).

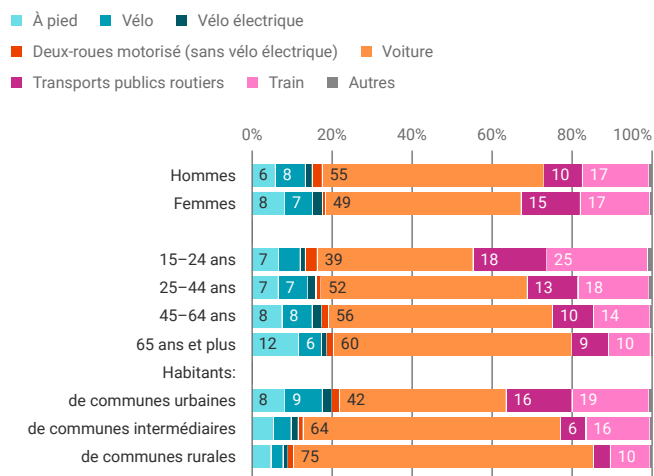
Ayant gagné en importance, les vélos électriques font depuis quelques années l'objet d'un décompte séparé dans le cadre de l'enquête sur la pendularité menée auprès de la population. En 2022, 2% des pendulaires, soit environ une personne sur cinquante, utilisaient un vélo électrique (rapide ou lent) comme principal moyen de transport pour se rendre au travail (G6, page 3). Dans les villes, la part de ces personnes était environ deux fois plus élevée que dans les communes rurales. Une comparaison entre grandes régions révèle des valeurs similaires pour de vastes portions de la Suisse (G10). Le Tessin et Zurich font exception: en 2022, la part du vélo électrique (respectivement 1,3% et 1,5%) y était nettement plus faible que dans les autres régions (l'écart n'étant toutefois pas toujours significatif du point de vue statistique).

En 2022, la distance parcourue pour se rendre au travail à vélo électrique représentait en moyenne 5,0 km (aller simple; G8). Les vélos électriques ont donc accompli des trajets nettement plus longs que les vélos traditionnels (2,9 km). Environ 11% des trajets effectués à vélo électrique dépassaient même 10 km.

Principal moyen de transport des pendulaires selon le groupe de population, en 2022

G9

Part des pendulaires utilisant un certain moyen de transport comme principal moyen de transport pour se rendre au travail



État des données: 26.01.2024

Source: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

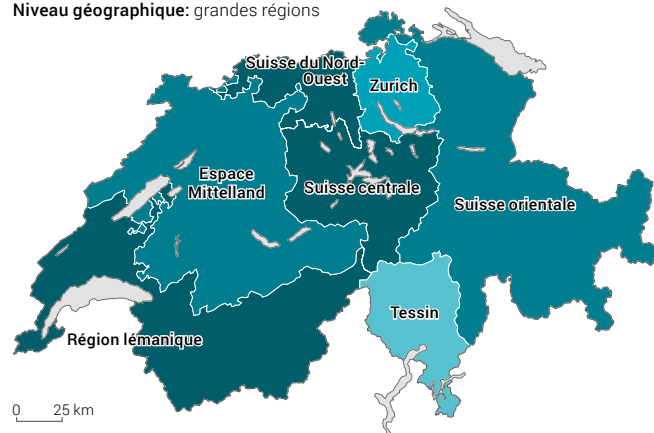
gr-f-11.04.04.09

© OFS 2024

Part des vélos électriques dans la mobilité pendulaire, en 2022

G10

Niveau géographique: grandes régions



Part des pendulaires utilisant le vélo électrique comme principal moyen de transport pour se rendre sur leur lieu de travail, en %



CH: 1,94

Source: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

© OFS 2024

Les flux de pendulaires ont fortement augmenté

Comme évoqué ci-dessus, de plus en plus de personnes travaillent à l'extérieur de leur commune de domicile. La représentation cartographique des flux de pendulaires entre communes montre que ces flux étaient bien plus importants en 2020 (données disponibles les plus récentes) qu'en 1990 sur le Plateau suisse et dans les vallées alpines (G11 et G12). Même si la comparabilité des données au fil du temps est quelque peu limitée en raison de changements de la méthode de saisie (voir l'annexe sur la précision des résultats), on remarque une nette croissance des flux de pendulaires notamment entre les grandes villes et les agglomérations, par exemple entre Berne et Zurich ou entre Bâle et Zurich. Si les grandes agglomérations suisses formaient en 1990 des régions de marché du travail et du logement largement distinctes, plusieurs d'entre elles sont désormais marquées par d'intenses relations d'échanges.

La barrière de rösti freine souvent le flux des pendulaires

Les frontières linguistiques continuent de représenter un certain obstacle à la pendularité. En 2020, il y avait presque huit fois moins de pendulaires entre Berne et Lausanne qu'entre Berne et Zurich pour un temps de trajet équivalent. La différence entre les tailles de Zurich et de Lausanne ne peut expliquer à elle seule une telle disparité. Un net «Röstigraben» s'exprimant sous la forme de faibles flux de pendulaires peut également être observé entre le Haut-Valais germanophone et le Bas-Valais francophone. Il n'y avait pas de flux notable de pendulaires en 2020 entre le Tessin et les autres régions du pays, ce qui s'explique non seulement par la langue, mais aussi par la situation géographique particulière de ce canton méridional. Pour ce qui est du Tessin, on remarque par ailleurs que les flux de pendulaires ne s'y sont que peu accrus ces dernières décennies par rapport à de nombreuses autres régions du pays. À noter cependant que les frontaliers ne sont pas pris en compte dans la présente analyse. Le nombre de frontaliers au Tessin a plus que doublé entre 1996 et 2020. Pour interpréter les flux de pendulaires en 2020, il importe de manière générale de tenir compte du fait que la pandémie de COVID-19 a exercé une certaine influence sur la mobilité cette année-là. Dans l'hôtellerie et la restauration en particulier, le nombre des personnes actives a parfois baissé au point de réduire sensiblement le flux de pendulaires dans les régions très touristiques. (L'accroissement du

travail à domicile pendant la pandémie n'a en revanche pas eu d'influence sur les résultats, car le calcul des flux de pendulaires ne tient pas compte de la fréquence des trajets).

Les zones d'attraction des villes sont devenues plus grandes

Zurich est, de loin, la ville suisse qui accueille le plus grand nombre de pendulaires entrants: en 2020, quelque 245 000 actifs occupés se rendaient au travail dans la ville des bords de la Limmat depuis d'autres communes suisses. En termes d'attrait pour les pendulaires, venaient ensuite les villes de Berne (106 000 actifs occupés), de Bâle (70 000), de Lausanne (62 000) et de Genève (61 000). (Les frontaliers ne sont pas non plus compris dans ces chiffres.)

La taille des flux de pendulaires entre la ville et sa périphérie influence le volume du trafic sur les axes d'entrée et constitue une donnée intéressante notamment du point de vue de la planification des transports. Par contre, pour évaluer l'importance économique d'une ville en tant que «pourvoyeuse d'emplois» pour les différentes communes dans sa périphérie, il convient de considérer les parts des personnes domiciliées dans ces communes qui se rendent au travail dans la ville en question.

Dans les cantons de Zurich et de Zoug, la part des actifs occupés qui se rendaient au travail en ville de Zurich (G13, page 8) n'était inférieure à 5% que dans une commune pour chacun de ces cantons (Rheinau et Unterägeri). De vastes régions des cantons d'Argovie, de Thurgovie, de Schwyz et de Schaffhouse faisaient aussi partie de la zone d'attraction de la ville de Zurich ainsi définie. En 2020, 355 communes de Suisse comptaient au moins 5% de pendulaires se rendant à Zurich pour travailler, tandis qu'en 1990, ils n'étaient que 286 (dans les deux cas selon l'état des communes en 2020). L'extension du bassin d'emploi de Zurich, après 1990, s'est faite dans toutes les directions, mais a concerné en particulier la région entre Aarau et Lenzburg et celle à l'ouest de Brugg (AG), la plaine de la Linth et le sud du canton de Schaffhouse.

Lausanne a aussi étendu sa zone d'attraction depuis 1990: alors qu'en 1990, «seules» 228 communes comptaient au moins 5% de pendulaires sortants allant travailler dans le chef-lieu du canton de Vaud, ce nombre est passé à 273 jusqu'en 2020 (G14, page 8). La part des actifs occupés se rendant au travail à Lausanne atteignait même plus d'un cinquième dans 67 de ces communes et plus d'un quart dans 41 communes. La zone d'attraction de Lausanne s'est fortement étendue ces dernières décennies en particulier en direction de Fribourg et du Chablais vaudois.

Pendulaires entrants: sont considérés comme des pendulaires entrants d'une commune, les personnes actives occupées qui travaillent dans cette commune, mais dont le domicile se trouve dans une autre commune.

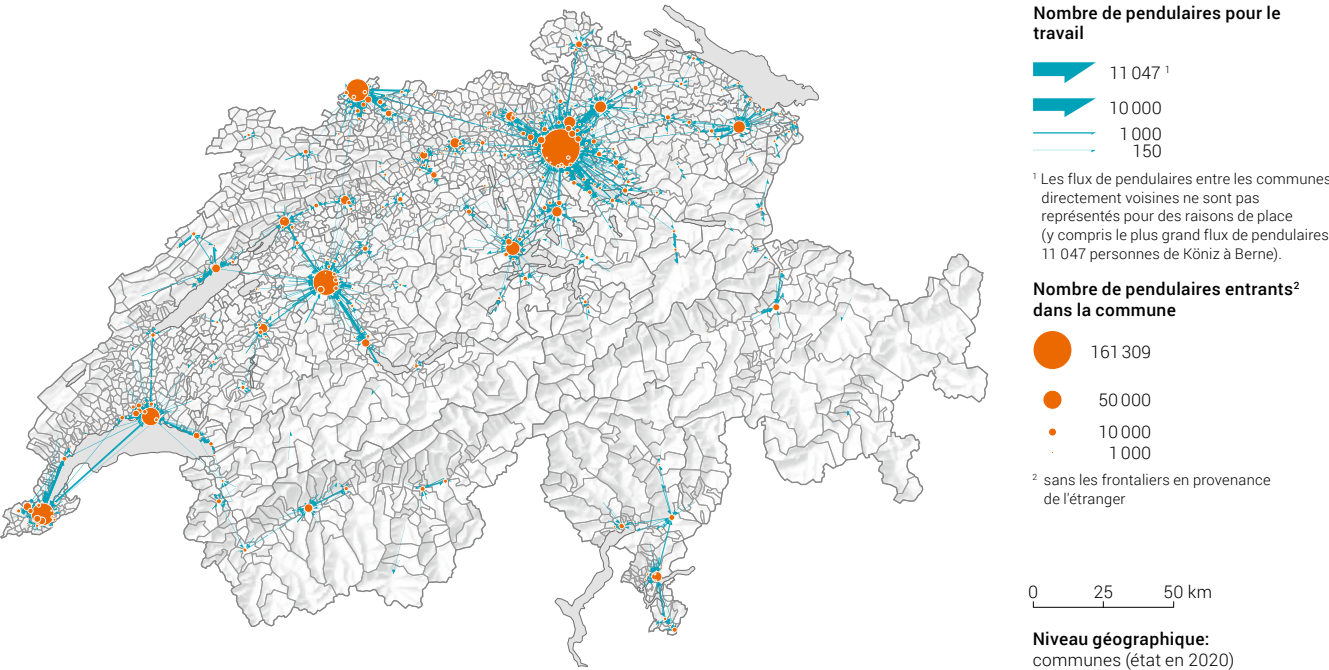
Pendulaires sortants: sont considérés comme des pendulaires sortants d'une commune, les personnes actives occupées qui habitent dans cette commune, mais qui se rendent dans une autre commune pour travailler.

Cartes supplémentaires concernant la pendularité

Les cartes sur les zones d'attraction d'autres villes importantes (Genève, Bâle, Berne, Lugano) ainsi que des cartes haute résolution sur les flux de pendulaires entre les communes sont disponibles sur Internet à l'adresse: www.statistique.ch → Trouver des statistiques → Mobilité et transports → Transport de personnes → Pendularité

Principaux flux de pendulaires entre les communes, en 1990

G11

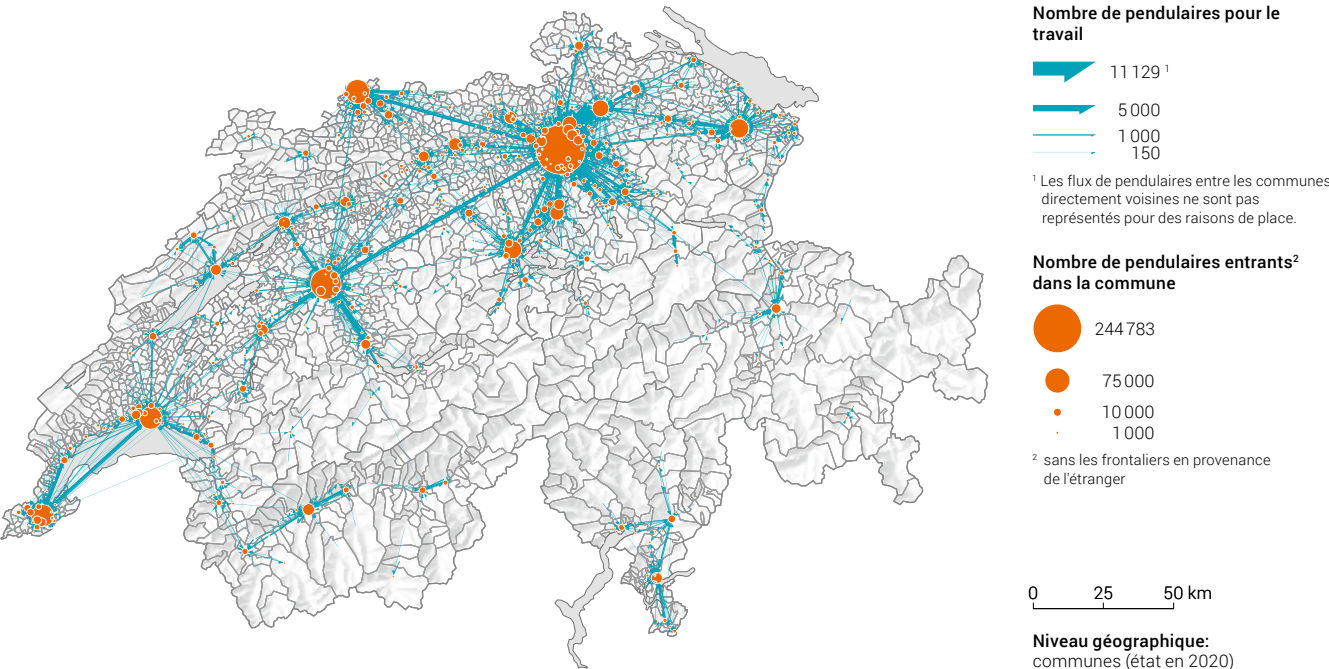


Source: OFS – Recensement fédéral de la population (RFP)

© OFS 2024

Principaux flux de pendulaires entre les communes, en 2020

G12

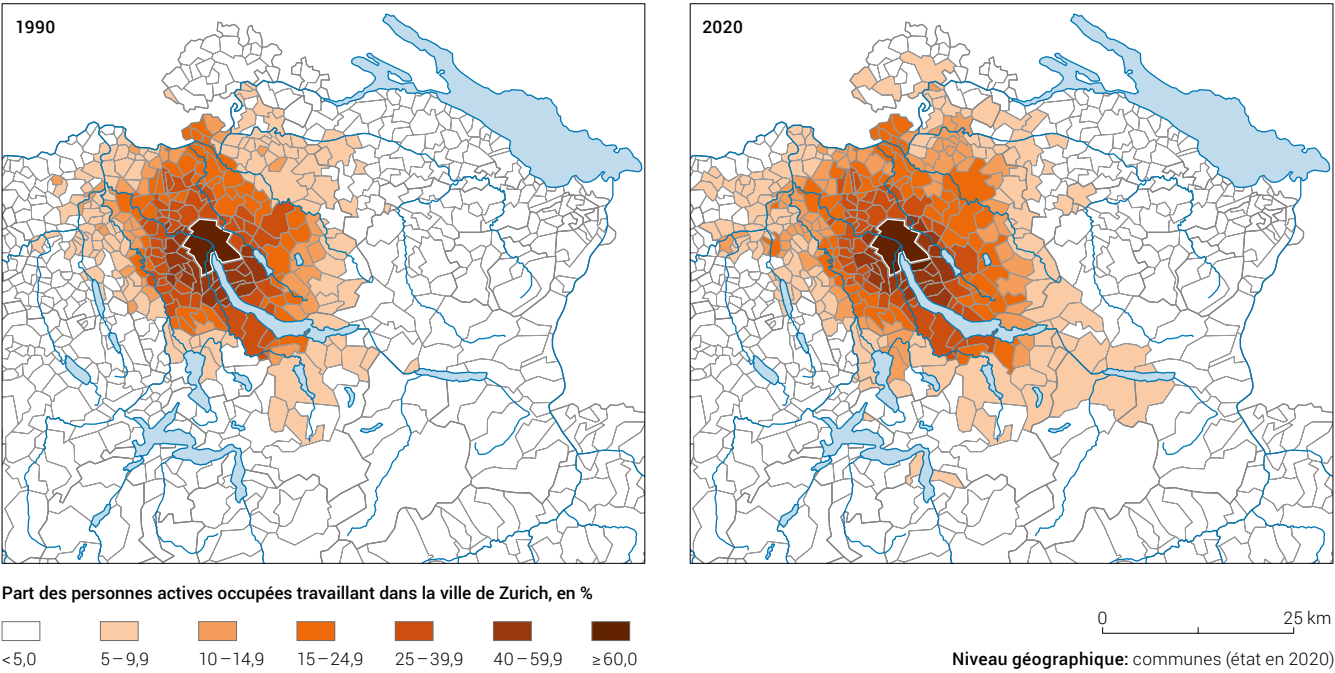


Source: OFS – Appariement des registres AVS, STATPOP et STATENT

© OFS 2024

Pendulaires: zone d'attraction de Zurich, en 1990 et en 2020 (sans l'étranger)

G13

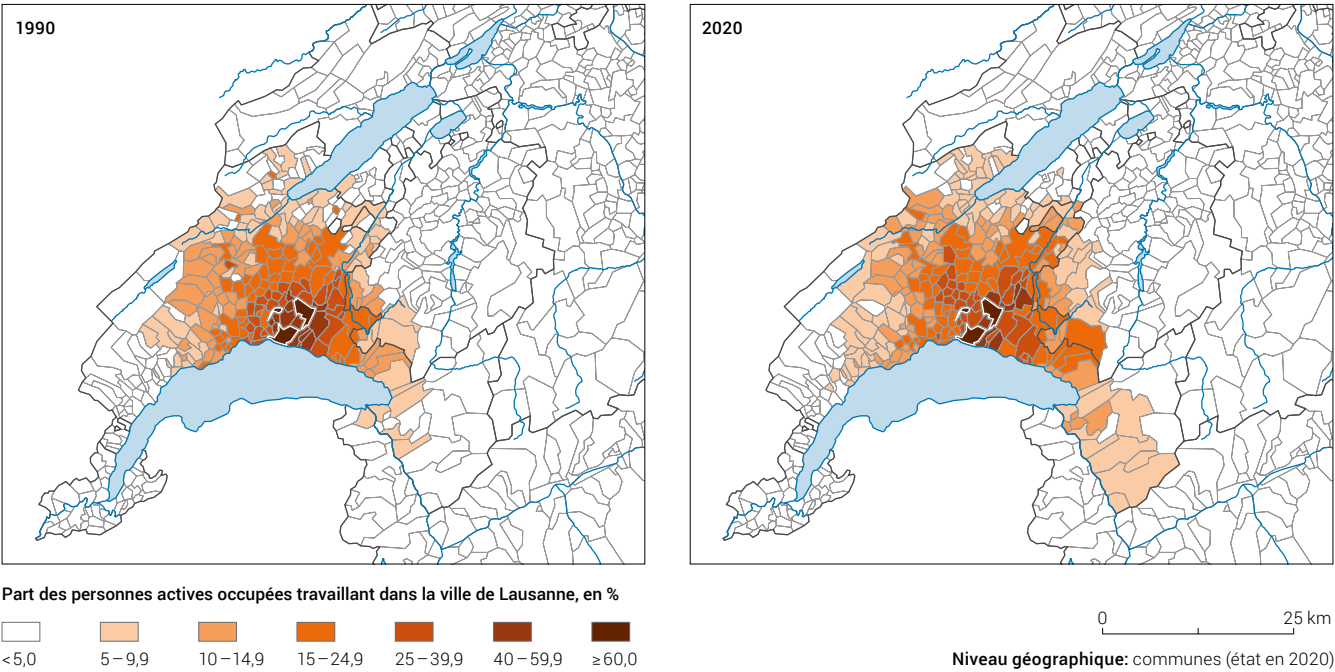


Source: OFS – RFP 1990; appariement des registres AVS, STATPOP et STATENT 2020

© OFS 2024

Pendulaires: zone d'attraction de Lausanne, en 1990 et en 2020 (sans l'étranger)

G14



Source: OFS – RFP 1990; appariement des registres AVS, STATPOP et STATENT 2020

© OFS 2024

Deux tiers des pendulaires pour des raisons de formation utilisent les transports publics

En sus des 3,6 millions de pendulaires qui se déplacent pour aller à leur travail, on dénombrait en Suisse en 2022 environ 0,7 million de pendulaires pour des raisons de formation. On entend par là les personnes de 15 ans ou plus qui suivent une formation et quittent à cette fin leur bâtiment d'habitation à intervalles plus ou moins réguliers (élèves, apprentis, étudiants entre autres).

En 2022, les pendulaires pour des raisons de formation parcouraient en moyenne 19,8 km (un trajet aller) en 40,8 minutes pour arriver à leur lieu de formation. Plus le niveau de la formation suivie était élevé, plus les distances parcourues étaient longues (G15). Cette corrélation était moins forte pour ce qui est du temps de trajet, car les personnes étudiant dans les niveaux de formation supérieurs utilisent des moyens de transport plus rapides, ce qui tend à atténuer la différence entre les degrés de formation. En 2022, le trajet menant au lieu de formation était plus court pour les citadins (17,9 km) que pour les personnes habitant à la campagne (24,6 km). Les différences entre les sexes étaient minimes.

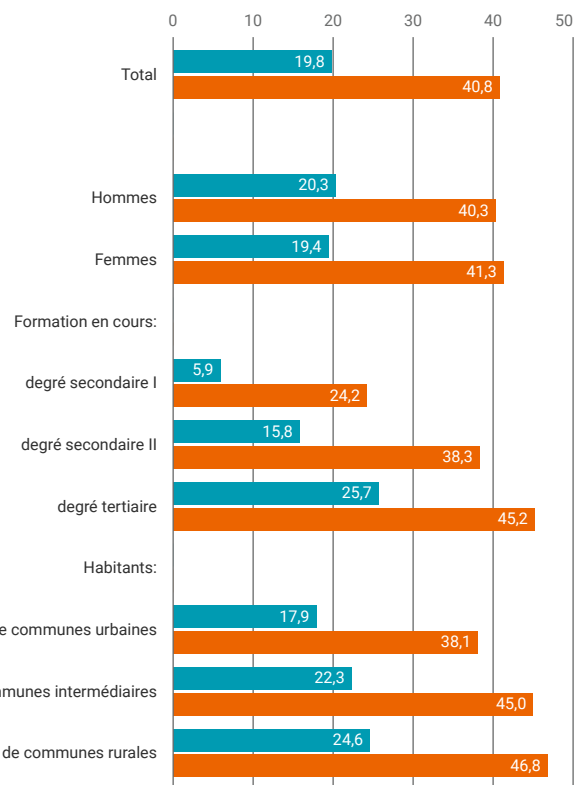
Les pendulaires pour des raisons de formation utilisent majoritairement les transports publics comme principal moyen de transport (explication dans l'encadré sur la page 3): en 2022, 41% d'entre eux prenaient le train et 27% les transports publics routiers pour rejoindre leur lieu de formation (G16). En revanche, la voiture de tourisme ne jouait ici qu'un rôle modeste (part de 15%), alors qu'elle était prépondérante dans les déplacements pour le travail. Cette importance relativement faible de la voiture tient principalement au fait que de nombreux pendulaires en formation n'ont pas de permis de conduire ou n'ont pas les moyens d'avoir leur propre voiture.

Sans surprise, les élèves de la scolarité obligatoire (degré secondaire I) se rendent plus souvent à leur lieu de formation à pied ou à vélo que les personnes qui étudient au degré secondaire II ou au degré tertiaire. Le train ne joue qu'un rôle assez mineur pour les premiers. Les étudiants du degré secondaire II ne se distinguent que peu de ceux du degré tertiaire en ce qui concerne le choix du principal moyen de transport.

Longueur et durée du trajet pour se rendre sur le lieu de formation, selon le groupe de population, en 2022

G15

■ Longueur moyenne du trajet (aller) pour se rendre sur le lieu de formation, en km
■ Temps moyen nécessaire pour se rendre sur le lieu de formation (un trajet aller), en minutes



Remarque: uniquement pendulaires pour des raisons de formation à partir de 15 ans

État des données: 26.01.2024

Source: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

gr-f-11.04.04.10

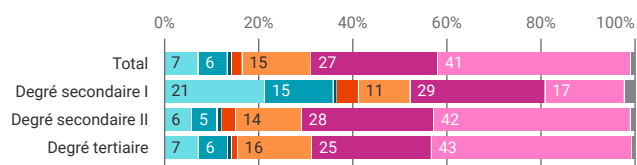
© OFS 2024

Principal moyen de transport des pendulaires pour des raisons de formation selon le degré de formation, en 2022

G16

Part des pendulaires utilisant un certain moyen de transport comme principal moyen de transport pour se rendre au lieu de formation

■ À pied ■ Vélo ■ Vélo électrique
■ Deux-roues motorisé (sans vélo électrique) ■ Voiture
■ Transports publics routiers ■ Train ■ Autres



Remarque: uniquement pendulaires pour des raisons de formation à partir de 15 ans

État des données: 26.01.2024

Source: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

gr-f-11.04.04.11

© OFS 2024

Annexe

Enquêtes, sources

Le relevé dit structurel (RS) forme à partir de l'année 2010 la principale source de données sur la pendularité en général et pour la présente publication en particulier. Il est réalisé chaque année sous la forme d'une enquête par échantillonnage dans le cadre du recensement modernisé de la population. L'univers de base est constitué de la population résidente permanente de la Suisse âgée de 15 ans ou plus vivant dans un ménage privé. L'échantillon de 2022 comprenait environ 286 000 personnes choisies de manière aléatoire. Des informations plus détaillées sur le relevé structurel sont disponibles à l'adresse: www.recensement.ch.

Les données des années 1990 et 2000 sur les pendulaires sont tirées de l'ancien modèle de recensement de la population (RFP). Celui-ci était réalisé sous la forme d'une enquête exhaustive auprès de l'ensemble des habitants de la Suisse. Les présentes exploitations de données considèrent la population résidente âgée de 15 ans ou plus.

Les données relatives à l'importance des déplacements pour le travail et la formation par rapport aux autres motifs de déplacements proviennent du microrecensement mobilité et transports (MRMT), une enquête par échantillonnage réalisée tous les cinq ans. Environ 55 000 personnes ont été interrogées dans ce cadre en 2021. Les définitions et les concepts d'enquête des motifs de déplacement «Travail» et «Formation» ne correspondent pas entièrement à la pendularité au sens où elle est comprise dans le relevé structurel et dans l'ancien modèle de recensement de la population.

Pour analyser les flux de pendulaires entre les communes et les zones d'attraction des villes, on a procédé pour l'année 2020 à un appariement des données de la statistique de la population et des ménages (STATPOP), du registre de l'assurance-vieillesse et survivants (registre AVS) et de la statistique des entreprises (STATENT).

Précision des résultats

Pour des raisons méthodologiques, la précision des résultats dans cette publication présente certaines limites:

Valeurs manquantes (item non-response)

Les données de cette publication reposent en grande partie sur des enquêtes menées auprès de la population (voir « Enquêtes, sources »), dans lesquelles une partie des personnes interrogées ont fourni des indications incomplètes. Le nombre de ces valeurs manquantes pour chaque année d'enquête et pour les variables d'exploitation les plus importantes ressort du tableau T 1 portant sur les univers de base (uniquement relevé structurel et sans les pendulaires pour raisons de formation). La part des valeurs manquantes peut augmenter dans certains cas lorsque plusieurs variables sont combinées entre elles. Pour les années à partir de 2013, les valeurs manquantes de certaines variables ont été complétées par une estimation (fondée sur la méthode dite d'imputation, voir également le tableau T 1). Les valeurs manquantes n'ont pas été prises en compte pour les autres années et variables. Pour les indications en pour-cent, cette non-prise en compte repose sur l'hypothèse selon laquelle les personnes dont les données sont lacunaires se répartissent exactement de la même manière entre les modalités d'une certaine variable que les personnes dont les indications sont complètes. Cette hypothèse ne se confirme pas forcément; les résultats peuvent par conséquent être biaisés.

Imprécisions découlant d'extrapolations et d'algorithmes d'estimation

Les données de la présente publication se basent en grande partie sur des enquêtes par échantillonnage (voir « Enquêtes, sources »). En partant des réponses fournies par des personnes choisies de manière aléatoire, on tire des enseignements pour l'ensemble de la population. Ces estimations sont entachées d'imprécisions qui vont grandissant à mesure qu'on augmente le degré de détail. Des tableaux sur la pendularité avec des indications sur les intervalles de confiance sont disponibles sur Internet (www.statistique.ch).

En raison des grands intervalles de confiance, il a fallu recourir à un appariement des données de la STATPOP, du registre de l'AVS et de la STATENT pour les observations sur les flux de pendulaires entre communes. Les personnes actives occupées travaillant pour une entreprise qui compte plusieurs établissements et dont le lieu de travail n'a par conséquent pas pu être identifié de manière univoque dans le cadre de la STATENT ont été attribuées à l'un de ces établissements à l'aide d'un algorithme d'estimation. On est parti du principe que ces personnes travaillaient dans l'établissement pouvant être atteint le plus rapidement depuis leur commune de domicile. Or, cela ne correspond pas toujours à la réalité. Relevons également que les pendulaires identifiés grâce à l'appariement de registres peuvent comprendre des personnes qui travaillent pour un établissement se trouvant certes dans une autre commune, mais qui ne se rendent pas régulièrement sur place, car elles travaillent par exemple exclusivement depuis leur domicile.

Pendulaires: univers de base des données issues du relevé structurel et du recensement de la population**T1**

	1990	2000	2010 ¹	2020 ^{1,2}	2022 ¹
Actifs occupés (15 ans et plus)	3 580 913	3 789 416	4 119 687	4 326 555	4 490 178
dont on ne sait pas s'ils sont pendulaires ou non	207 708	413 584	207 714	0 ⁵	0 ⁵
dont non-pendulaires	427 783	318 184	269 919	874 244 ⁵	900 338 ⁵
dont pendulaires	2 945 422	3 057 648	3 642 054	3 452 311⁵	3 589 840⁵
travaillant en Suisse, dont le trajet pour se rendre au travail est connu	2 940 053	3 050 180	3 496 709	3 374 667	3 506 908
travaillant à l'étranger, dont le trajet pour se rendre au travail est connu	5 369	7 468	14 693	17 795	18 744
dont le principal moyen de transport utilisé pour se rendre au travail est connu	2 925 399	2 998 642	3 599 516	3 452 311 ⁵	3 589 840 ⁵
dont le temps nécessaire pour se rendre au travail est connu	2 908 945	2 728 327	3 287 951	3 329 106	3 462 437
dont la longueur (distance) du trajet pour se rendre au travail est connue	... ³	2 985 300 ⁴	2 678 997	2 869 105	2 990 086

¹ Valeurs extrapolées² Changement de méthode d'enquête en 2018: priorité au questionnaire en ligne par rapport au questionnaire papier³ Pas d'indication⁴ Valeur approximative⁵ Les données manquantes ont été remplacées par des valeurs estimées («imputation»).

Source: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS), recensement de la population (RFP)

© OFS 2024

Ruptures méthodologiques

L'enquête exhaustive du recensement de la population a cédé la place à une enquête par échantillonnage avec le passage au relevé structurel en 2010 (voir «Enquêtes, sources»). Depuis, les résultats sont par conséquent extrapolés à l'ensemble de la population (voir aussi «Imprécisions découlant d'extrapolations et algorithmes d'estimation»).

Dans le cas du relevé structurel, des adaptations ont été apportées à la méthode de relevé et à la pondération en 2018. À partir de cette année, les possibilités de comparer les résultats du relevé avec ceux des années précédentes sont donc limitées. La méthode appliquée pour calculer la longueur des trajets parcourus pour se rendre au travail et au lieu de formation a en outre été révisée en 2020. Depuis, le calcul se base sur le modèle topographique du paysage (MTP) de swisstopo. À partir de 2020, la comparabilité des résultats avec ceux des années précédentes est donc restreinte.

Les flux de pendulaires entre les communes et les zones d'attraction des villes ont été établis à l'aide d'une autre méthode en 2020 qu'en 1990, année également présentée dans la présente publication (explications sous «Enquêtes, sources»). Les possibilités de comparer les résultats de ces deux années sont donc restreintes.

Lieu de domicile

En règle générale, la notion d'habitation et de domicile (bâtiment d'habitation, commune et canton de domicile) ne se réfère pas au domicile légal, mais au lieu d'où la personne part pour se rendre sur son lieu de travail ou de formation. Font ici exception les observations et les cartes sur les flux de pendulaires entre les communes en 2020 et sur les zones d'attraction des villes.

Informations complémentaires

www.statistique.ch → Trouver des statistiques → 11 – Mobilité et transports → Transport de personnes → Pendularité

Éditeur:	Office fédéral de la statistique (OFS)
Renseignements:	section MOBIL, OFS, tél. +41 58 463 64 68 verkehr@bfs.admin.ch
Rédaction:	Ferenc Biedermann, OFS
Contenu:	Pascal Arbella, OFS
Série:	Statistique de la Suisse
Domaine:	11 Mobilité et transports
Langue du texte original:	allemand
Traduction:	Services linguistiques de l'OFS
Mise en page:	Publishing et diffusion PUB, OFS
Graphiques, cartes:	Publishing et diffusion PUB, OFS
En ligne:	www.statistique.ch
Imprimés:	www.statistique.ch Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel, order@bfs.admin.ch, tél. +41 58 463 60 60 Impression réalisée en Suisse
Copyright:	OFS, Neuchâtel 2024 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée.
Numéro OFS:	1352-2200

Les informations publiées ici contribuent à mesurer la réalisation des objectifs de développement durable (ODD).



Système d'indicateurs MONET 2030

www.statistique.ch → Trouver des statistiques → Développement durable → Système d'indicateurs MONET 2030