



© CHRISTIAN BEUTLER/Keystone

PAUSE TECHNIQUE N°4

# LES EFFETS DU TÉLÉTRAVAIL SUR LES DÉPLACEMENTS EN SUISSE

UN VRAI LEVIER POUR RÉSOUDRE LES PROBLÈMES DE MOBILITÉ ?

Sylvain GUILLAUME-GENTIL · Ada RUDAJ  
Emmanuel RAVALET · Yann DUBOIS

Avril 2026

 **TRANSITEC**  
La mobilité dans le bon sens

 **Unil.**  
BUREAU  
MOBIL'HOMME

## Auteur·ice·s



Sylvain GUILLAUME-GENTIL  
TRANSITEC

Ingénieur EPFL, expert senior et membre de la direction du groupe Transitec, il intervient depuis plus de 30 ans sur le marché suisse et à l'international sur des mandats complexes. Son champ d'action s'étend du domaine de la prospective à la mise en œuvre, de la planification multimodale des déplacements au pilotage de projets de maîtrise d'œuvre transports. Il a participé et piloté de nombreux mandats de recherche consacrés à la mobilité au sens large.



Ada RUDAJ  
TRANSITEC

Ingénieure diplômée de l'Institut National des Sciences Appliquées en Génie Civil et Urbanisme avec une spécialisation en aménagement et renouvellement urbain durable, elle mène des études diversifiées en Suisse et France allant de la planification stratégique à la mise en œuvre opérationnelle qui lui permettent de profiter d'une richesse d'expertise sur de nombreux territoires et un regard transversal dans ses réflexions.



Emmanuel RAVALET  
BUREAU MOBIL'HOME

Ingénieur spécialisé dans le domaine des transports (ENTPE Lyon, France), il est également docteur en Sciences économiques et PhD en Etudes urbaines. Après avoir travaillé au sein du CEREMA, à l'EPFL et à l'Université de Lausanne, il est associé-fondateur et chef de projet à BMH. Il a publié plusieurs ouvrages et articles scientifiques sur la mobilité et a piloté de nombreuses études et missions d'expertises pour des collectivités et des entreprises de transport.



Yann DUBOIS  
BUREAU MOBIL'HOME

Géographe (Université de Neuchâtel), docteur ès Sciences (EPFL), il a travaillé au Laboratoire de sociologie urbaine à l'EPFL, pour le Service de l'Urbanisme, des mobilités et de l'environnement de la ville de La Chaux-de-Fonds et comme chef de projet au sein de BMH depuis 2020. Il a développé une expertise thématique sur la mobilité en général avec une approche quantitative.

## Contributeur·ice·s

UNIL-OUVEMA (Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives) : Patrick Rérat, Laura Hosttetter · BUREAU MOBIL'HOME : Yannick Pitton · TRANSITEC : Albane Descombes

Citer ce document : Guillaume-Gentil S., Rudaj A., Ravalet E., Dubois Y. (2026), *Pause Technique n°4 : Les effets du télétravail sur les déplacements en Suisse. Un vrai levier pour résoudre les problèmes de mobilité ?* Transitec, Bureau Mobil'homme, UNIL-Ouvema



# Résumé

Ce projet de recherche analyse en profondeur les effets du télétravail sur la mobilité en Suisse. L'essor du télétravail, stimulé par la tertiarisation de l'économie, la numérisation et surtout la pandémie de 2020, a profondément modifié les comportements de mobilité : entre 2018 et 2023, la part d'actifs pratiquant le télétravail est passée de 24 à 37%, soit plus de 50% d'augmentation. Par ailleurs, le nombre de jours télétravaillés par actifs qui pratiquent le télétravail est passé de 1.43 en 2018 à 1.97 en 2023.

Les effets directs sont multiples et parfois ambivalents : la réduction du nombre de déplacements peut diminuer les émissions de CO<sub>2</sub>, tandis que le décalage des horaires contribue à soulager les réseaux aux heures de pointe sans réduire globalement les kilomètres parcourus.

La méthodologie retenue combine de manière inédite et instructive des analyses individuelles (MRMT, ESPA, enquêtes UNIL) et des analyses globales de fréquentations des réseaux structurants aux échelles nationale et locale (réseau autoroutier, réseau ferroviaire, réseaux de transports publics urbains).

Entre 2018/19 et 2023, en tenant compte du nombre d'actifs en Suisse et des taux de recours au télétravail, c'est environ 8% (soit 2'300 millions de kilomètres) qui ont pu être économisés en 5 ans sur les déplacements « domiciles-travail ». Ainsi, malgré une croissance démographique marquée en Suisse sur cette période, le trafic de semaine journalier stagne, voire baisse, que

cela soit sur les TP ou les TIM, tandis que celui des week-ends augmente nettement. Les effets sont plus visibles les lundis et vendredis, jours les plus télétravaillés, et davantage dans les transports publics que sur les routes. Les pointes de trafic se réduisent globalement, mais avec des disparités régionales : les régions fortement tertiaires et urbaines (Bâle-Zurich-Lucerne ou encore la métropole lémanique, là où les taux de télétravail sont les plus importants) bénéficient davantage de ces effets.

Les effets indirects restent limités : faible allongement des trajets domicile travail, légère hausse de la mobilité locale les jours télétravaillés et augmentation modérée des excursions et voyages de loisirs. Les « effets rebonds », souvent redoutés, s'avèrent donc finalement modestes.

À l'avenir, plusieurs tendances se dessinent : une stabilisation, voire une légère diminution du nombre de jours télétravaillés, ce qui augure de peu ou pas de gains supplémentaires sur les prestations kilométriques. La possibilité offerte de davantage de flexibilité horaire pour répartir les déplacements au cours de la journée et éviter les pointes peut cependant être exploitée. Toutefois, au vu des contraintes imposées par le monde professionnel, les niveaux de télétravail semblent avoir atteint un plafond. Dans un contexte d'objectifs climatiques ambitieux, le télétravail restera un levier certes utile, mais insuffisant pour réduire les prestations kilométriques. D'autres types d'actions seront nécessaires pour promouvoir la ville des « courtes distances ».

# Table des matières

<b>1.</b>	<b>Introduction</b>	<b>5</b>
1.1	Enjeux liés au télétravail	5
1.2	Méthodologie adoptée	7
<b>2.</b>	<b>Les caractéristiques générales du télétravail en Suisse en 2023</b>	<b>8</b>
2.1	Qui télétravaille et combien de temps ?	8
2.2	Mais de quoi dépend la fréquence du télétravail ?	10
2.3	Quelles variations durant la semaine ?	11
2.4	La souplesse dans les horaires : l'atout du télétravail	11
2.5	La combinaison hybride de télétravail et travail au bureau : une réalité ?	12
<b>3.</b>	<b>Les impacts récents du télétravail sur la mobilité</b>	<b>13</b>
3.1	La réduction des déplacements pendulaires	13
3.2	Le lissage des horaires de déplacements	24
3.3	Le cas particulier de la visio-conférence	27
3.4	Les effets rebonds	29
<b>4.</b>	<b>Perspectives et potentiels pour l'avenir</b>	<b>33</b>
4.1	Un modèle pour simuler le potentiel théorique du télétravail sur la mobilité	33
4.2	Des entretiens d'experts qui mettent en évidence les limites du potentiel du télétravail et des enjeux prioritaires par rapport à la mobilité	35
<b>5.</b>	<b>Synthèse</b>	<b>36</b>
5.1	Quels constats ?	36
5.2	Quelles perspectives pour l'avenir ?	37
	<b>Bibliographie</b>	<b>39</b>



# 1. Introduction

Ce projet, initié et financé par l'Office fédéral des routes suisse sous l'égide du programme « VPT Verkehrsplanung und -technik » a été réalisé par le groupement Transitec-Bureau Mobil'homme-UNIL entre fin 2022 et mi-2025.

Le rapport complet de cette étude est disponible au lien suivant : [Dubois Y., Guillaume-Gentil S., Hostettler-Macias L., Pitton Y., Ravalet E., Rérat P., Rudaj A. \(2025\), \*Nouvelles formes de travail et effets sur la demande de transport. Projet de recherche VPT\\_20\\_03F\\_01 sur demande de l'Office fédéral des routes.\*](#)

## 1.1 Enjeux liés au télétravail

Les déplacements pendulaires et professionnels ont joué historiquement un rôle clé dans la structuration de l'organisation sociale des individus et de leur mobilité, même si leur part dans l'ensemble des déplacements a diminué ces dernières années, au profit des déplacements de loisirs. Les déplacements liés au travail représentaient environ 24% des distances totales de déplacement en 2015 en Suisse (source : MRMT 2015). Néanmoins, ces déplacements demeurent influents, tant en termes de géographie que de modes de transport utilisés.

Avec la tertiarisation de l'économie et la numérisation des processus de travail, des formes nouvelles de travail ont émergé, notamment le télétravail. Celui-ci modifie les lieux d'exercice du travail et influence la mobilité, rendant les individus à la fois plus sédentaires (temps passé à domicile) et plus nomades (travail dans divers lieux). La pandémie de 2020 a exacerbé cette tendance, augmentant la part de travailleurs télétravaillant régulièrement, de 24% à 37% entre 2018 et 2023, selon l'enquête suisse sur la population active (ESPA).

Bien que le télétravail soit souvent perçu comme un moyen de réduire les distances parcourues (pour tous les modes), ses effets sont complexes et parfois contradictoires. Le télétravail affecte en effet la mobilité de manière directe selon plusieurs dimensions, comme la quantité de déplacements motorisés et les horaires de déplacement :

- la quantité de déplacements produit un impact direct sur l'environnement et la production de CO<sub>2</sub>, notamment pour ce qui concerne les déplacements en voiture. Elle peut aussi avoir un effet sur la congestion du trafic et sur le soulagement des transports publics aux heures de pointe;
- le décalage des horaires de déplacements, n'apporte pas de gain au niveau des prestations kilométriques, mais peut cependant avoir un impact positif sur la saturation, en soulageant les réseaux de transport durant les périodes les plus fréquentées de la journée, parfois de manière inégale selon les jours de la semaine.

Par ailleurs, les impacts indirects ou *effets rebonds* liés à la modification des comportements résidentiels, de loisirs et de mobilité professionnelle, peuvent potentiellement se traduire par :

- un changement dans la mobilité locale effectuée pendant les journées de télétravail autour du domicile (loisirs, achats, etc.)
- une tolérance accrue à des trajets domicile-travail plus longs en raison de la diminution des déplacements quotidiens et donc à des changements de travail ou de domicile.

En résumé, plusieurs dimensions sont donc à investiguer :

- la réduction des déplacements pendulaires;
- le décalage des horaires de déplacement;
- différents effets rebonds :
  - l’allongement des distances domicile-travail;
  - les effets sur les déplacements de loisirs.

La question de la visio-conférence, l’un des éléments qui rend possible le télétravail, a également été étudiée spécifiquement dans le cadre de ce présent projet, afin d’évaluer dans quelle mesure elle est de nature à pouvoir réduire des déplacements professionnels pour les réunions.

FIGURE 1 : ENJEUX ET DIMENSIONS D’ANALYSE DES EFFETS DU TÉLÉTRAVAIL SUR LA MOBILITÉ

	ENVIRONNEMENT	CAPACITÉ	STATIONNEMENT
<b>EFFETS DIRECTS</b>			
Potentiel de réduction des déplacements pendulaires	<b>EFFET POTENTIEL POSITIF</b>		
Décalage / lissage des horaires			
Visioconférence			
<b>EFFETS REBONDS</b>			
Allongement des distances domicile-travail	<b>EFFET POTENTIEL NÉGATIF</b>		
Effets sur la mobilité de loisirs et extra-professionnelle			

Voici les questions que tout planificateur aimerait poser au sujet du télétravail et qui nous ont guidés tout au long de ce travail :

- *Le télétravail déploie-t-il des effets sensibles sur les réseaux de transport et l’environnement ?*
- *Ses effets sont-ils positifs ou négatifs ?*
- *Peut-on encore les renforcer à l’avenir pour rendre notre mobilité plus durable ?*

## 1.2 Méthodologie adoptée

Cette recherche vise à analyser les effets des nouvelles formes de travail (principalement le télétravail) sur la mobilité en Suisse, en profitant du « saut » notoire dans les pratiques « avant » et « après » la pandémie de COVID. Cette situation particulière représente en effet une occasion assez unique de pouvoir mesurer l'évolution du télétravail à l'échelle individuelle, mais également à l'échelle globale par ses effets sur les réseaux, qu'ils concernent les transports individuels motorisés ou les transports collectifs.

L'originalité du travail réalisé a consisté à faire dialoguer deux niveaux d'analyse complémentaires :

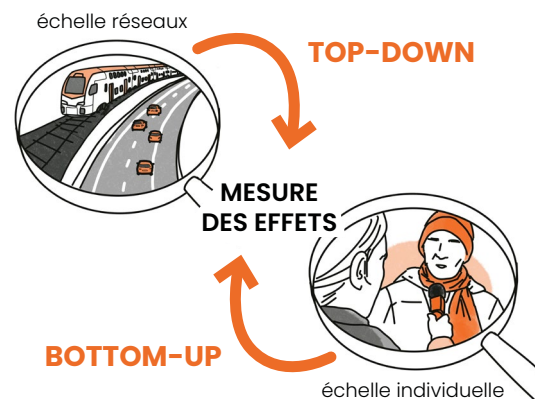
- l'analyse des effets du télétravail sur la mobilité à **l'échelle des individus**, sur la base de différentes enquêtes et questionnaires disponibles : le micro-recensement mobilité et transports de 2015 et 2021 (MRMT), l'enquête suisse sur la population active (ESPA), l'enquête UNIL-FNS-2022 réalisée en 2022 sur le télétravail. En outre, dans le cadre de ce projet, une enquête ad hoc réalisée par le groupement en 2024 a complété la précédente;
- l'analyse des **effets sur les réseaux de transport**, avant et après COVID-19 (2018-2019 et 2023), sur la base de données de comptages tirées de différentes sources : données routières et autoroutières (compteurs OFROU), fréquentation du rail grâce aux données des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), fréquentation des transports publics urbains de trois agglomérations (Zurich, Genève et Lausanne) et quelques données sur l'occupation du stationnement.

Ce dialogue entre l'échelle du comportement des individus et celle globale des réseaux, où les effets peuvent être concrètement mesurés, est inédit.

Par ailleurs, une approche selon les différentes régions suisses, souvent assez différentes en termes socio-économiques, de mobilité et de recours au télétravail a pu en outre être menée.

Une corrélation directe entre les caractéristiques du télétravail et les effets observés sur les réseaux ne peut pas être établie, compte tenu de l'ensemble des autres motifs de déplacements d'une part, et des autres paramètres qui ont évolué ces dernières années (démographie, report modal, développement de l'offre, etc.), d'autre part. Néanmoins, des convergences claires ont pu être mises en évidence pour cette période de passé récent.

**FIGURE 2 : UNE DOUBLE ANALYSE INÉDITE « BOTTOM-UP » ET « TOP-DOWN »**



Pour aller au-delà de l'évolution récente, deux autres modules de travail ont été effectués :

- l'élaboration d'un modèle permettant d'évaluer différents scénarios futurs d'évolution théorique du télétravail;
- des interviews de plusieurs experts et acteurs du monde du travail permettant d'appréhender les tendances à venir en matière de télétravail : « Peut-on aller au-delà de la situation de 2023 ? Doit-on s'attendre à un retour en arrière ? ».

Ces deux étapes de travail permettent de dresser une image la plus complète possible des enjeux et du potentiel du télétravail et d'enrichir les conclusions de ce travail.

## 2. Les caractéristiques générales du télétravail en Suisse en 2023

### 2.1 Qui télétravaille et combien de temps ?

L'Enquête suisse sur la population active (ESPA) menée chaque année par l'OFS sur près de 40'000 actifs (hors frontaliers) montre l'évolution du télétravail sur environ 20 ans. Sur la période considérée, on observe que la part des télétravailleurs est en constante augmentation, passant de 7% en 2001 à 22% en 2016.

Exprimé en jours de travail par semaine (fig. 4), 12% des actifs font moins d'un jour de travail à la maison et 30% un jour de travail ou plus à domicile en 2021. Il est à noter que ces résultats concernent une année encore assez largement impactée par la crise sanitaire. Les fréquences de recours au télétravail ont eu tendance à baisser depuis 2021 selon l'ESPA.

« Cette part est passée d'environ 24% en 2018-19 à environ 37% en 2023, soit un saut subit d'environ 50%. » (fig. 3)

Le taux de travail à temps partiel, quant à lui, est resté stable (passage de 37% à 38%).

NB : ces valeurs ne considèrent que les télétravailleurs ayant recours à internet et à la maison. Si l'on considère également les individus qui travaillent à la maison sans recours à internet, le taux de télétravailleurs passe à 42% en 2023, valeur que l'on retrouve par la suite dans d'autres analyses.

FIGURE 4 : ESTIMATION DU NOMBRE DE JOURS DE TRAVAIL À DOMICILE (SOURCE : ESPA 2021)

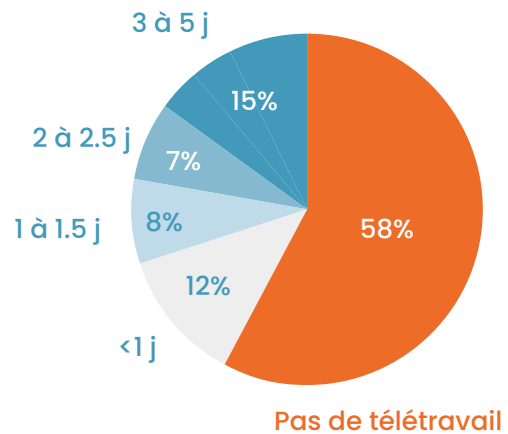


FIGURE 3 : EVOLUTION DE LA PART DES TÉLÉTRAVAILLEURS DANS LA POPULATION ACTIVE ET DE LA PART DES PERSONNES ACTIVES OCCUPÉES À TEMPS PARTIEL (SOURCE : OFS / ESPA 2023)

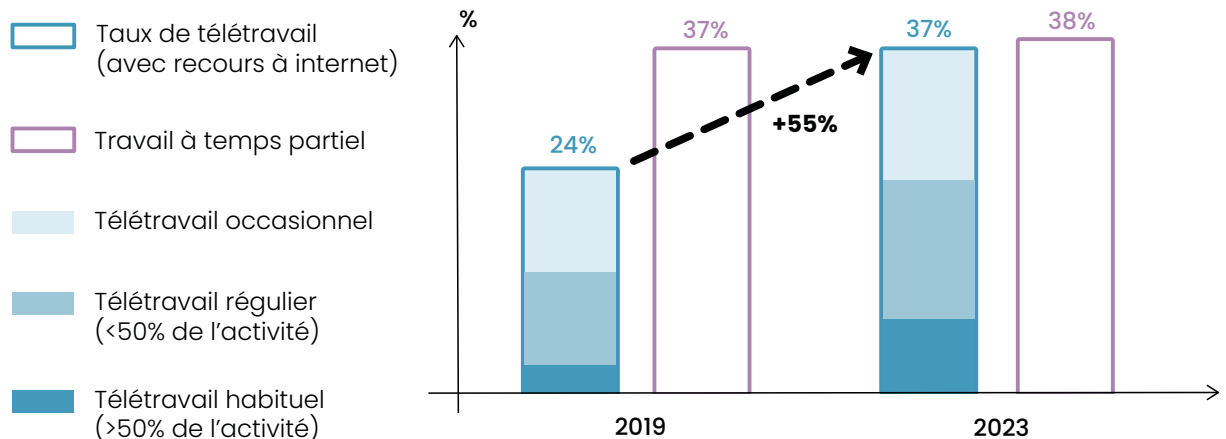


FIGURE 5 : LE « PORTRAIT-ROBOT » DE LA PERSONNE QUI TÉLÉTRAVAILLE (SOURCE : MRMT 2021)



Le Microrecensement Mobilité et Transports (MRMT) réalisé en 2021 donne une vue du profil géographique et sociodémographique des télétravailleurs (fig. 5).

L'augmentation de l'ordre de 50% du télétravail concerne principalement les personnes de moins de 44 ans, disposant d'un niveau de formation élevé et de revenus supérieurs, résidant majoritairement dans des centres urbains, notamment dans les métropoles zurichoïse et bâloïse.

*« En moyenne par actif et à l'échelle suisse, le télétravail représente 0.9 jour de travail par semaine réalisé depuis le domicile soit 21% des jours de la semaine, contre 3.2 jours sur le lieu de travail. » (fig. 6)*

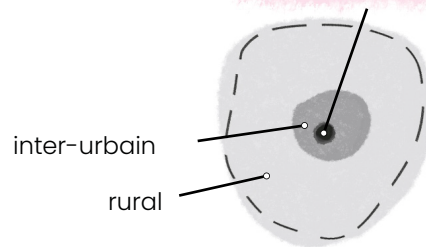
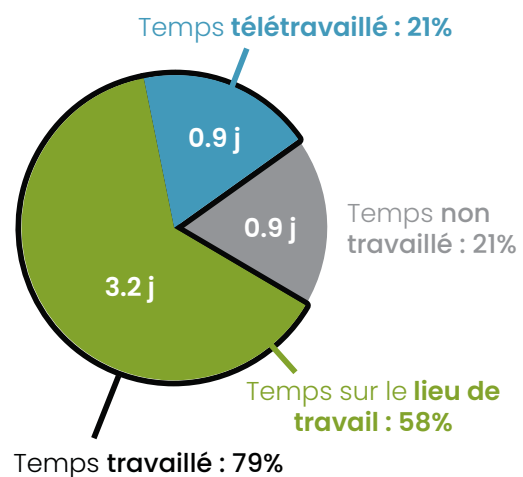


FIGURE 6 : ESTIMATION DU NOMBRE DE JOURS DE TRAVAIL SELON LE LIEU DE TRAVAIL



## 2.2 Mais de quoi dépend la fréquence du télétravail ?

- **De la distance domicile-travail** : plus cette distance est importante et plus le taux de télétravail est important, avec une nette différence au-delà de 20 km. Entre 0 et 20 km, le taux de télétravail moyen se situe entre 25 et 35% et il monte à près de 50% pour une distance domicile-travail de 40 km. Ainsi, le télétravail apparaît comme un outil de confort pour des distances domicile-travail allant jusque 20 km. Au-delà, et plus la distance domicile-travail est importante, le télétravail devient une variable indispensable dans l'organisation du travail des actifs (fig. 7).
- **De la longévité de la pratique chez les actifs** : les néo-télétravailleurs (actifs ayant commencé à télétravailler depuis la crise sanitaire) ont un taux de télétravail plus faible que les télétravailleurs confirmés (qui le pratiquaient déjà au début de la crise sanitaire) (fig. 8).

FIGURE 7 : RECOURS AU TÉLÉTRAVAIL, EN FONCTION DE LA DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL (SOURCE : BMH-TIC-UNIL 2024)

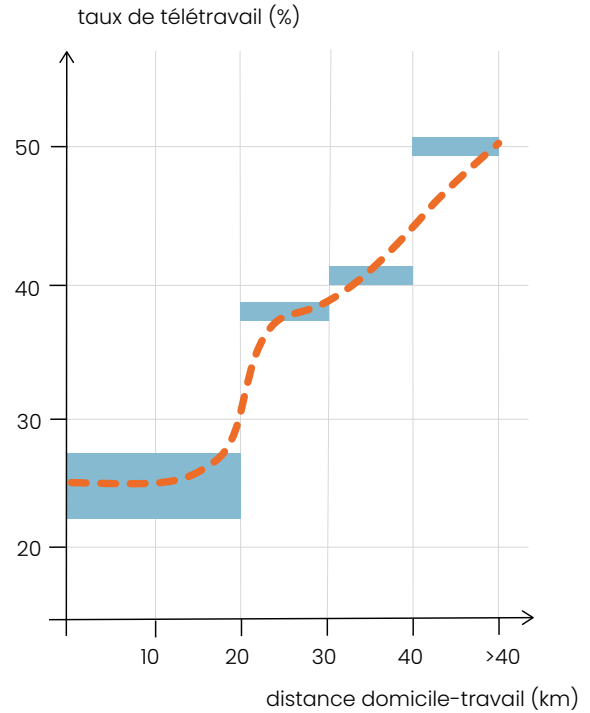
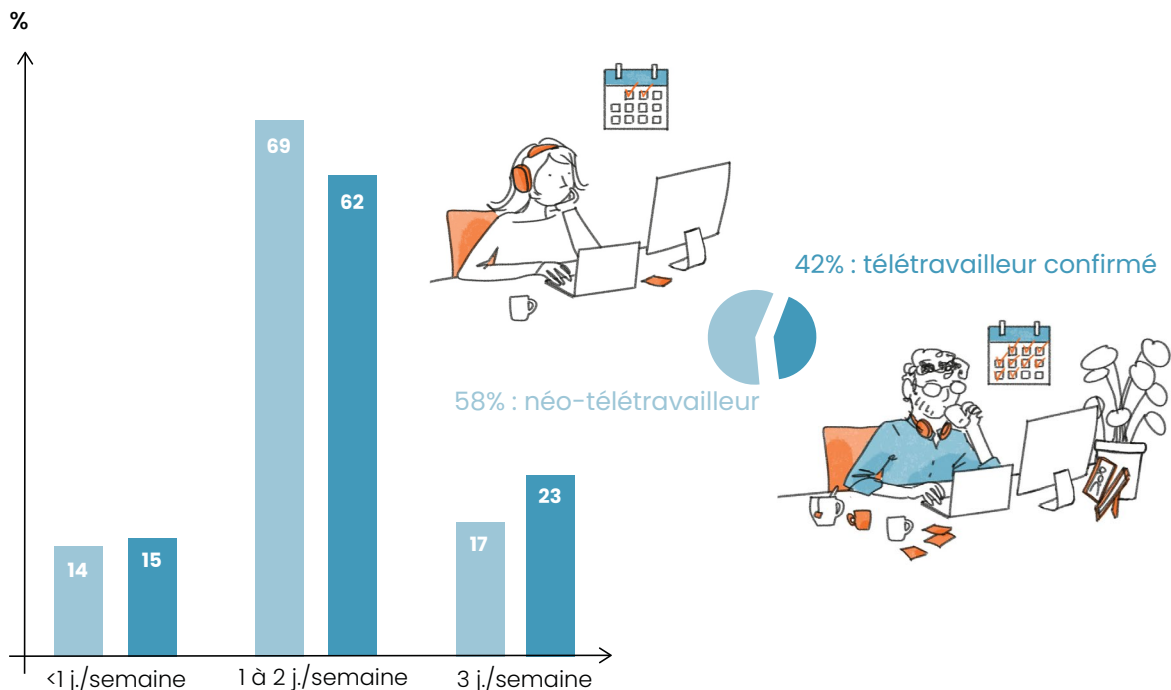


FIGURE 8 : ANCIENNETÉ DU RECOURS AU TÉLÉTRAVAIL ET FRÉQUENCE DE RECOURS AU TÉLÉTRAVAIL (SOURCE : BMH-TIC-UNIL 2024)

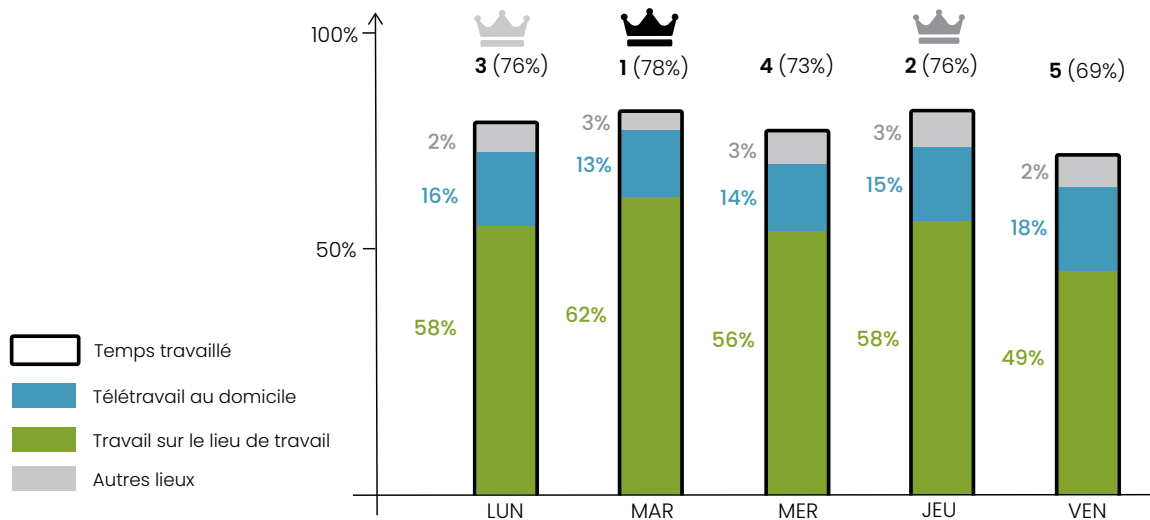


## 2.3 Quelles variations durant la semaine ?

Le mardi et jeudi correspondent aux deux journées les plus travaillées et donc le moins impactées par le temps partiel, alors que le vendredi est la journée la moins travaillée avec un taux inférieur de 20% par rapport aux autres jours. Quant au télétravail, son recours ne varie qu'assez peu

durant la semaine, avec certes une utilisation légèrement plus faible le mardi, située autour de 13% et plus forte le vendredi autour de 19%. Le (télé) travail depuis un autre lieu est lui stable durant la semaine et sa part s'élève à 2-3% chaque jour (fig. 9).

FIGURE 9 : RÉPARTITION DU TRAVAIL ET DU TÉLÉTRAVAIL DURANT LA SEMAINE (SOURCE : BMH-TIC-UNIL 2024)

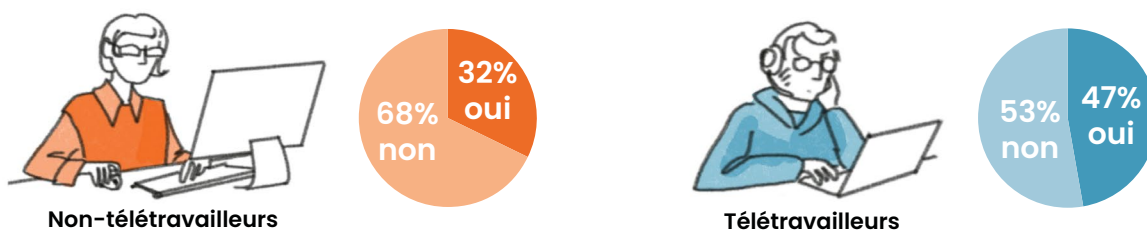


## 2.4 La souplesse dans les horaires : l'atout du télétravail

Les actifs ont-ils tendance à intégrer la question de l'horaire de déplacement ? Oui, pour un peu moins de 40% d'entre eux (cela se vérifie un peu plus le matin que le soir pour le retour). Il est intéressant toutefois de constater que les télétravailleurs accordent une plus grande

importance (ou disposent de plus souplesse) pour éviter les heures de pointe : près de la moitié d'entre eux (47%) le font, alors que seul un tiers (32%) des non-télétravailleurs déclarent tenter d'éviter les heures de pointe (fig. 10).

FIGURE 10 : ADAPTATION DES HORAIRES DE DÉPLACEMENT POUR ÉVITER LES POINTES DE TRAFIC (TRANSPORTS INDIVIDUELS ET TRANSPORTS PUBLICS) (SOURCE : ENQUÊTE AD-HOC 2024)



## 2.5 La combinaison hybride de télétravail et travail au bureau : une réalité ?

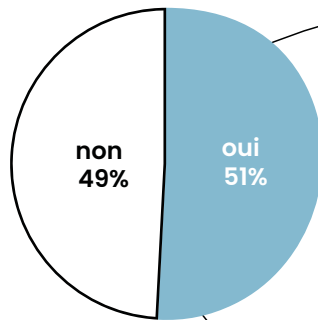
Environ la moitié (51%) des télétravailleurs alternent télétravail et présence sur site au sein de la même journée :

- 33 % de manière occasionnelle (quelques fois par mois);
- 18 % de manière régulière (chaque semaine).

Cette proportion est donc assez importante et les motivations pour le faire sont multiples. Dans ce contexte, il est intéressant de relever que seuls 18% des actifs mentionnent la volonté d'éviter les congestions comme motivation principale de décalage de leur déplacement. Le télétravail n'est donc pas (encore ?) massivement perçu comme un outil d'évitement des pointes de trafic (fig. 11).

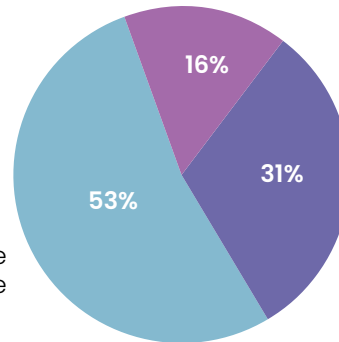
FIGURE 11 : LE TRAVAIL HYBRIDE

### EFFECTUEZ-VOUS DU TRAVAIL HYBRIDE ?



### OÙ ? QUAND ?

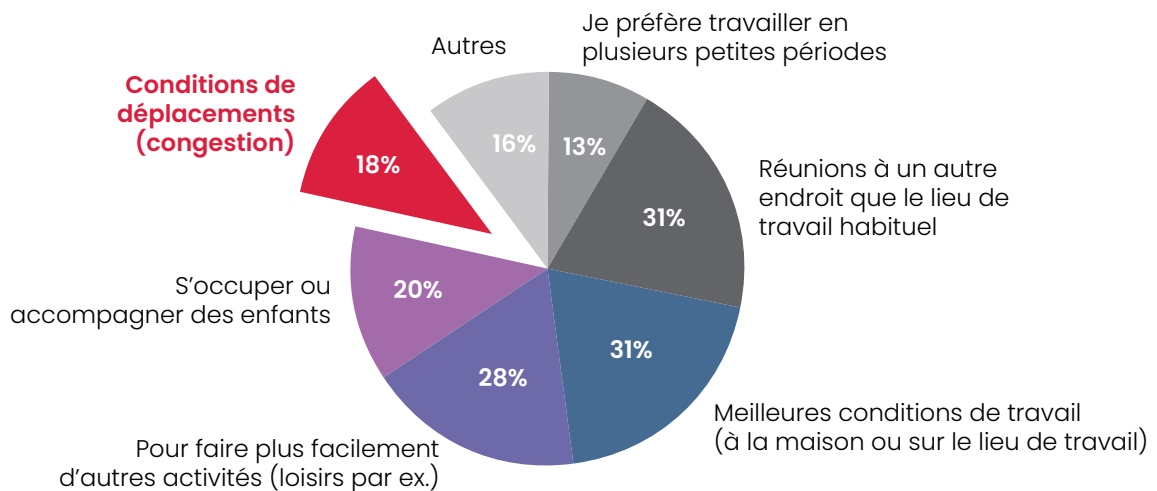
D'abord au domicile, puis sur le lieu de travail, puis à nouveau au domicile



D'abord sur le lieu de travail, puis au domicile

D'abord au domicile (télétravail), puis sur le lieu de travail

### POURQUOI ?





# 3. Les impacts récents du télétravail sur la mobilité

Les analyses conjuguées des approches individuelle (enquêtes) et globale (observation réseaux) convergent et permettent de dégager des constats et enseignements instructifs sur l'évolution de ces dernières années où un « saut » de pratique du télétravail a été observé.

## 3.1 La réduction des déplacements pendulaires

### 3.1.1. A l'échelle individuelle, qu'en est-il des distances parcourues ?

#### EVOLUTION DES DISTANCES PARCOURUES PAR LES ACTIFS ENTRE 2015 ET 2021

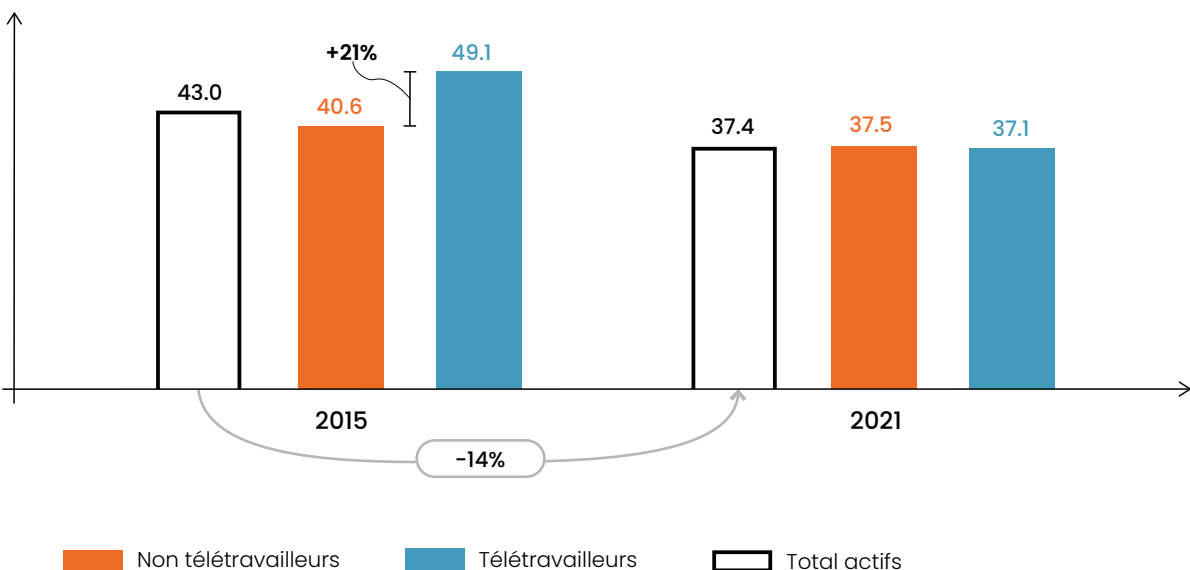
Entre 2015 et 2021, la distance quotidienne parcourue par les actifs suisses a globalement diminué de 14%, notamment sous l'influence de la crise COVID (fig. 12).

Mais si, en 2015, les télétravailleurs parcouraient des distances bien plus grandes (21%) que les non-télétravailleurs, cette différence s'est effacée en 2021 puisqu'ils parcourent désormais des distances plus faibles que les non-télétravailleurs.

Le fait que la catégorie des télétravailleurs intègre en 2021 de nouveaux profils et que les déplacements de loisirs se soient contractés durant cette période peuvent expliquer en partie cet état de fait. Pour ce graphique, il est nécessaire cependant d'être précautionneux en lisant et interprétant les résultats obtenus dans la mesure où les effets de la crise sanitaire étaient encore prégnants en 2021.

FIGURE 12 : ÉVOLUTION DES DISTANCES QUOTIDIENNES (TOUS MODES ET MOTIFS) PARCOURUES ENTRE 2015 ET 2021 (SOURCE : MRMT 2021)

km parcourus par les actifs en Suisse sur l'ensemble de la semaine (lundi-dimanche)



### RÉPARTITION MODALE DES DISTANCES PARCOURUES (LUNDI-DIMANCHE EN 2021)

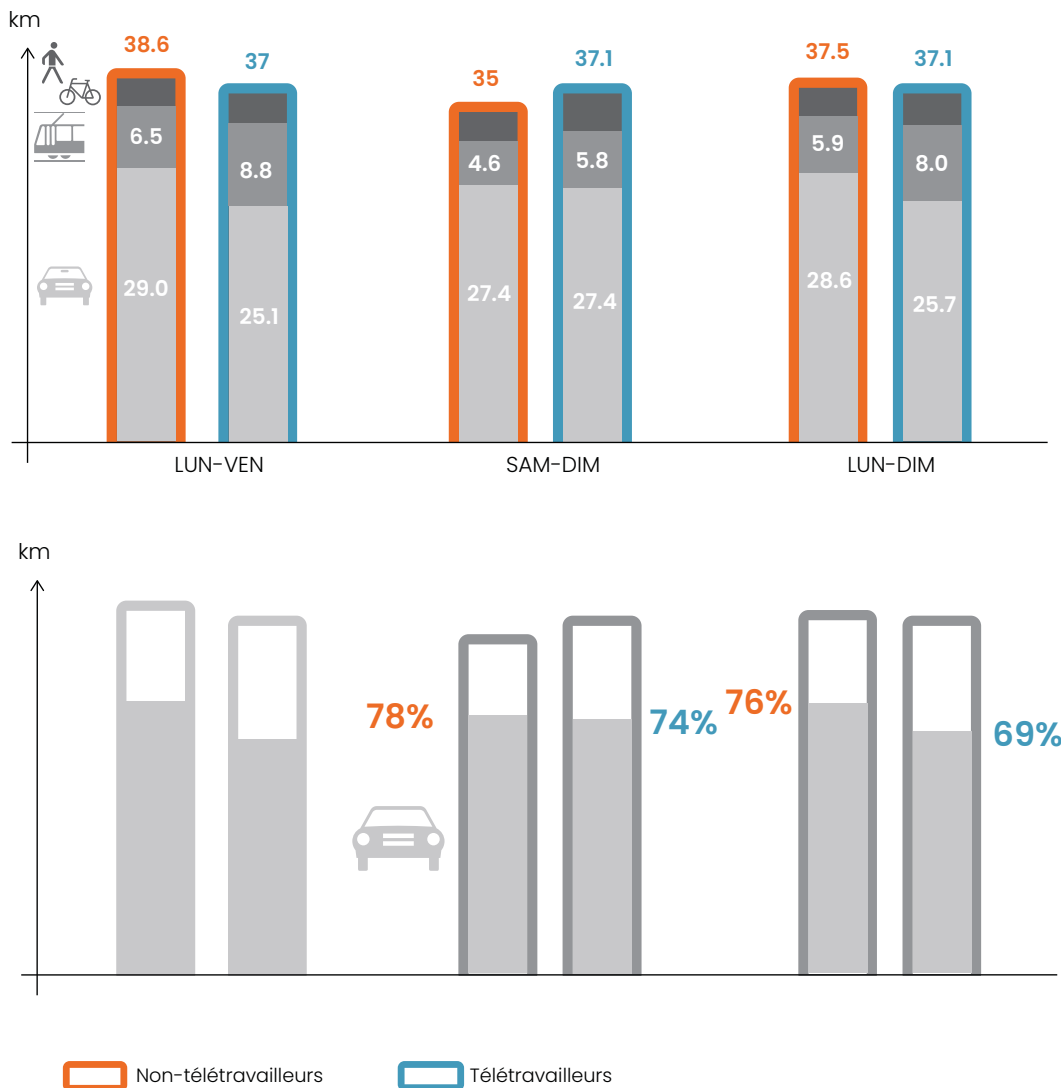
En semaine (lu-ve), les télétravailleurs parcourent des distances en moyenne moins importantes que les non-télétravailleurs : nettement moins de kilomètres en voiture, mais plus en transports publics (fig. 13).

Le week-end, bien que parcourant des distances plus importantes que les autres actifs, les télétravailleurs n'utilisent pas plus leur voiture que les non-télétravailleurs : la part modale de la voiture le week-end est de 74% parmi les télétravailleurs et de 78% parmi les non-télétravailleurs.

*«Ainsi, au total, les télétravailleurs parcourent des distances plus faibles que les non-télétravailleurs avec un usage plus faible de la voiture : 69% des distances parcourues par les télétravailleurs sont parcourues en voiture contre 76% parmi les non-télétravailleurs.»*

Il reste que les différences observées ici peuvent être liées en partie au télétravail, mais aussi aux différences de composition des deux sous-populations de télétravailleurs et non-télétravailleurs. On a affaire en effet à deux types de population assez différentes.

FIGURE 13 : DISTANCES MOYENNES PARCOURUES PAR MODES SUR L'ENSEMBLE DE LA SEMAINE (LUNDI-DIMANCHE) (SOURCE : MRMT 2021)



## DISTANCES MOYENNES PARCOURUES PAR LES ACTIFS À PLEIN TEMPS (LUNDI-VENDREDI)

NB : les valeurs diffèrent des graphiques précédents par le fait que seuls les actifs à 100% sont pris en compte ici.

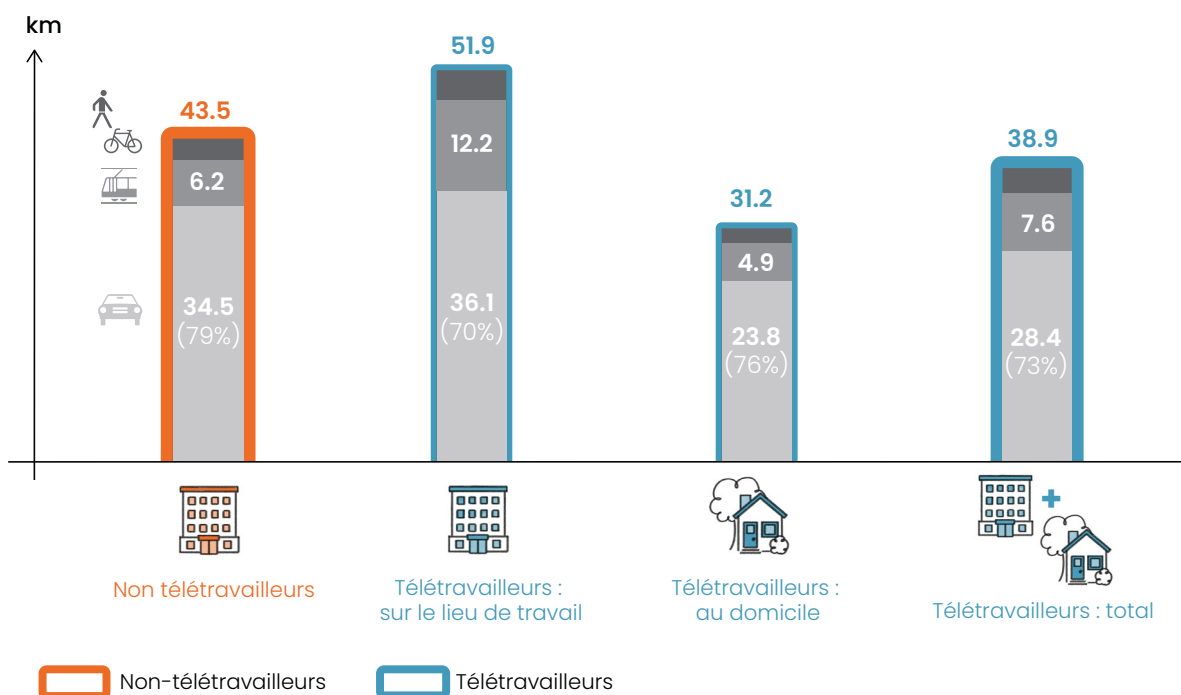
Parmi les actifs à plein temps, les télétravailleurs se rendant sur le lieu de travail sont ceux qui parcourent les distances (tous motifs) les plus importantes : 51.9 km, soit une distance environ 26% plus importante que les non-télétravailleurs (43.5 km), et 40% plus importante que les télétravailleurs qui travaillent à la maison (31.2 km). Cet écart est d'autant plus marqué dans les zones urbaines (fig. 14).

Les différences observées portent aussi sur le mode de transport choisi, avec une part de déplacements effectués en voiture en moyenne plus faible chez les télétravailleurs (73% contre 79%). Le recours aux transports publics est particulièrement faible les jours de télétravail.

Les télétravailleurs travaillant à leur domicile, même s'ils utilisent proportionnellement plus la voiture que ceux se rendant sur leur lieu de travail (76% des déplacements effectués en voiture contre 70% lorsqu'ils se rendent sur leur lieu de travail), parcourent des distances en moyenne inférieures à celles parcourues par les non-télétravailleurs.

Cet écart de distance parcourue en voiture est d'autant plus marqué dans les zones périurbaines, l'usage de la voiture étant plus marqué dans les zones rurales, mais sur de plus courtes distances.

FIGURE 14 : DISTANCES MOYENNES PARCOURUES PAR LES NON-TÉLÉTRAVAILLEURS ET TÉLÉTRAVAILLEURS SELON LEUR LIEU DE TRAVAIL, LES JOURS DE SEMAINE (LUNDI-VENDREDI) EN 2021



## QUEL EST L'IMPACT DU TÉLÉTRAVAIL SUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL ?

Cette estimation assez essentielle peut être réalisée selon deux angles différents.

### ESTIMATION 1

Afin d'évaluer les gains rendus possibles par le télétravail à l'échelle hebdomadaire (lundi-vendredi), une première estimation est réalisée en tenant compte du taux d'emploi, du recours déclaré au télétravail par lieu et de la fréquence de télétravail dans chaque lieu. Les gains de distances sont évalués sur la base des distances déclarées par les personnes entre leur domicile et le lieu de travail, entre le domicile et l'espace de coworking et/ou entre le domicile et la résidence secondaire où le télétravail est réalisé.

Si l'on multiplie pour tous les actifs la distance domicile-travail par deux (un aller-retour par jour sur le lieu de travail) et par le taux de travail exprimé en jour par semaine, on obtient une distance pendulaire hebdomadaire potentielle sans télétravail de 184.6 km.

**« Sur l'ensemble des actifs, en tenant compte de la part de télétravailleurs et de leur fréquence de recours au télétravail, le télétravail au domicile permet d'éviter 39.1 km par semaine, soit 21.2% de la distance pendulaire hebdomadaire. »**

Les distances moyennes parcourues par actifs et par semaine pour les déplacements pendulaires sont donc de l'ordre de 145.5 km. A noter que ce calcul ne tient pas compte du fait que les télétravailleurs habiteraient potentiellement plus proches de leur lieu de travail s'ils ne télétravaillaient pas. Cette diminution dépend fortement du lieu de télétravail : le télétravail effectué à domicile permet une réelle réduction des distances parcourues, contrairement au télétravail réalisé dans des espaces de coworking.

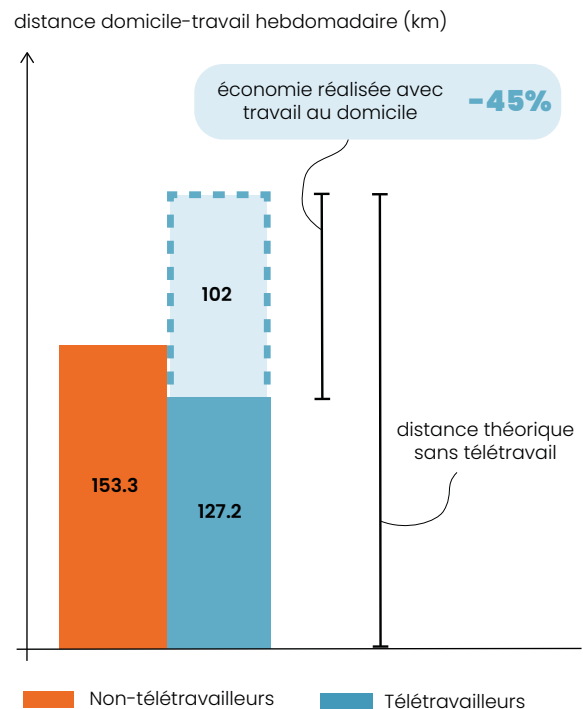
### ESTIMATION 2

Si l'on considère le gain obtenu sur les télétravailleurs seuls, ce gain est naturellement proportionnellement plus important.

**« En comparant une situation théorique sans télétravail (les télétravailleurs se rendent sur leur lieu de travail tous les jours travaillés) à une situation avec télétravail au domicile, le gain pour les télétravailleurs serait de 102.9 km par semaine, soit une réduction de 45 % de la distance pendulaire hebdomadaire. »**

En résumé, on observe donc que le télétravail permet clairement d'économiser clairement des prestations kilométriques (fig. 15).

**FIGURE 15 : DISTANCES DOMICILE-TRAVAIL HEBDOMADAIRES RÉALISÉES ET ÉVITÉES GRÂCE AU TÉLÉTRAVAIL AU DOMICILE**



### 3.1.2. A L'ECHELLE GLOBALE, QUELLES EVOLUTIONS SONT OBSERVÉES SUR LES RÉSEAUX ?

EVOLUTION DU TRAFIC JOURNALIER MOYEN ET DIFFERENCES OBSERVÉES ENTRE LA SEMAINE ET LE WEEK-END

« Comparer les données de trafic ou de fréquentation heure par heure, durant les 365 jours des années 2018 (route) ou 2019 (rail) et 2023, c'est le travail de fourni qui a été mené dans cette partie de l'étude. »

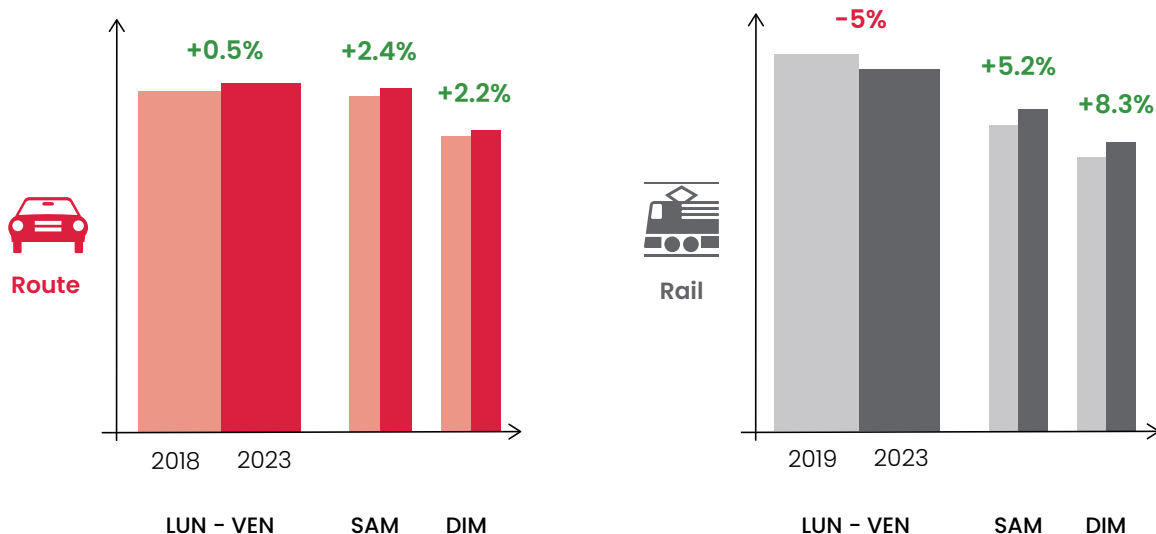
Les analyses ci-après (fig. 16) s'appuient sur un échantillon de données très conséquent : 151 compteurs permanents OFROU sur les routes nationales et principales de toute la Suisse et les prestations kilométriques de tout le réseau CFF de Suisse. Ces données nous ont été fournies par l'OFROU et les CFF.

Entre 2018/19 et 2023, en se basant sur les données collectées citées précédemment, la fréquentation des réseaux de transport de la route et du rail a connu des dynamiques distinctes entre la semaine et le week-end à l'échelle suisse.

Les jours ouvrés (lundi à vendredi) présentent une tendance à la stabilité sur le réseau routier et à la baisse sur le réseau ferroviaire. En revanche, le week-end est marqué par une augmentation sensible de la mobilité. C'est clairement de plus en plus les week-ends que les enjeux seront à traiter !

NB : malgré une très grande richesse des données disponibles (151 compteurs sur les routes nationales et principales), il n'est pas possible de garantir une représentativité parfaite de tous les réseaux de transports. Ainsi, les données routières sont surtout représentatives du réseau national (donc plutôt autoroutier) et les données CFF dépendent de l'offre développée par cet exploitant.

FIGURE 16 : ÉVOLUTION DU TRAFIC JOURNALIER MOYEN SUR LE RÉSEAU DES ROUTES NATIONALES ET SUR LE RÉSEAU CFF ENTRE 2018 ET 2023



## ÉVOLUTION DU TRAFIC SELON LES JOURS DE LA SEMAINE



L'évolution de la fréquentation des réseaux de transport varie également selon les jours de la semaine (fig. 17). Les évolutions 2018/19-23 des lundis et vendredis, qui correspondent aux jours avec la plus faible présence sur le lieu de travail, se distinguent des autres jours ouvrables :

- le trafic routier y est resté stable, ce qui permet ainsi de conclure à un effet sensible des pratiques de télétravail;
- le trafic ferroviaire y a, à l'inverse, moins diminué. Il est probable qu'à la baisse généralisée du trafic des jours ouvrés se superposent des effets dus au trafic de loisirs des week-ends, qui émarginent sur les journées du lundi et du vendredi.

Ainsi, le télétravail ne suffit pas, à lui seul, à expliquer l'ensemble des écarts observés entre les dynamiques routières et ferroviaires, les télétravailleurs restant dans l'ensemble des usagers plus fréquents des transports publics. D'autres facteurs viennent donc interférer avec la pratique du télétravail, notamment en début et fin de semaine sur le rail.

Ces constats sur le trafic à l'échelle de la journée sont complétés et parfois contredits par d'autres constats aux heures de pointe (voir 3.2).

FIGURE 17 : ÉVOLUTION ENTRE 2018/19 ET 2023 DES TRAFICS ROUTIERS (151 COMPTEURS) ET FRÉQUENTATIONS CFF SELON LES DIFFÉRENTS JOURS DE LA SEMAINE

Période	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	moy. jours ouvrés
moy. journalière 	-0.30%	0.25%	0.82%	1.38%	0.18%	0.47%
moy. journalière 	-4.38%	-5.37%	-5.93%	-4.89%	-4.23%	-4.96%

## QU'EN EST-IL DES TENDANCES OBSERVÉES AU NIVEAU DE LA FREQUENTATION DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS ENTRE 2019 ET 2023 ?

« Celles-ci sont assez différentes selon l'agglomération considérée, mais semblent tout de même être affectées par le télétravail. Partout, la fréquentation de semaine évolue bien plus en retrait que celle du week-end. » (fig. 18)

**Genève (TPG)** : diminution de fréquentation entre 2019 et 2023 de -3.3% en semaine, une baisse sensible, malgré le fort développement des TP avec le Léman Express. Durant les week-ends, non impactés par le télétravail, la demande est en hausse, en cohérence avec la demande ferroviaire de la métropole lémanique.



**Zurich (VBZ)** : diminution générale, plus marquée en semaine (-10.8%) que durant le week-end (-2.1% le samedi et -3% le dimanche). Pour rappel, la région zurichoise est parmi celles qui comptent la plus forte proportion de télétravail en Suisse.

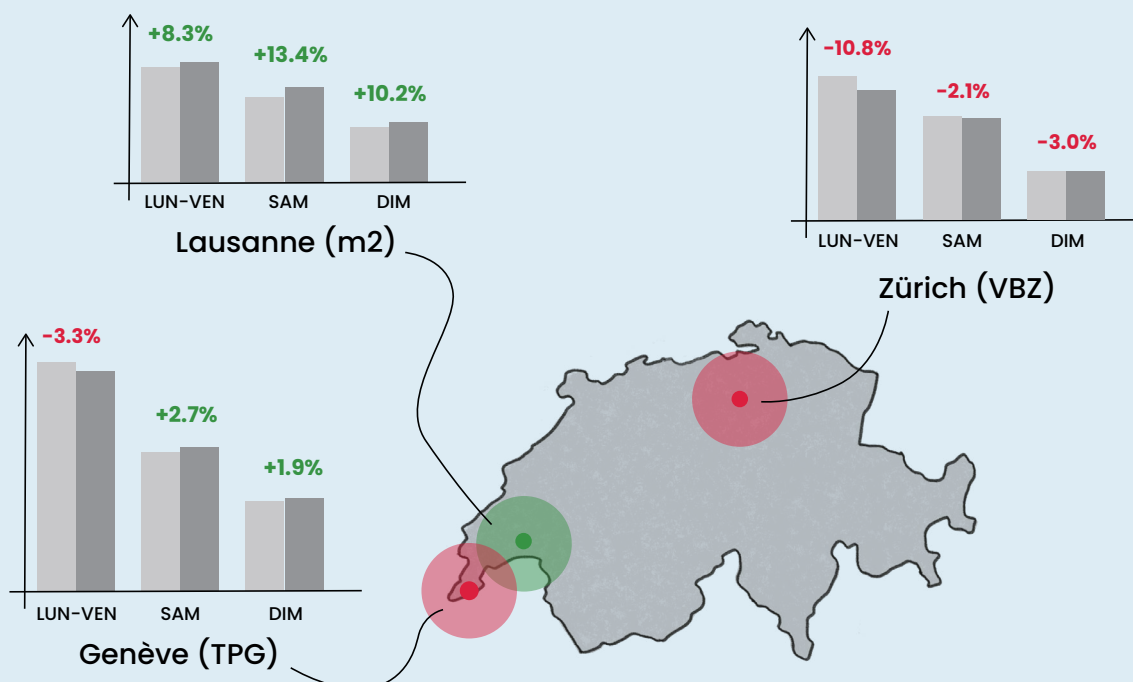


**Lausanne (m2)** : tendance à la hausse du trafic entre 2019 et 2023, qui s'inscrit dans le fort développement des TP dans l'agglomération lausannoise. Des tendances similaires entre la semaine et le week-end sont observées, avec des évolutions différentes selon la localisation des stations, mais globalement une hausse plus importante le week-end, avec des fréquentations qui y atteignent parfois celles de semaine.



NB : pour les transports publics urbains (VBZ, TPG, m2-tl), les lundis et vendredis sont presque partout les jours pour lesquels l'évolution est la plus basse. Ici, les effets du télétravail sont moins compensés par des hausses du trafic de loisirs que sur le réseau ferroviaire.

FIGURE 18 : EVOLUTION DU NOMBRE DE PASSAGERS MOYENS SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS DE PLUSIEURS AGGLOMÉRATIONS ENTRE 2019 ET 2023



### QU'EN EST-IL DU STATIONNEMENT SUR LE CAS DU P+R DE VENNES (LAUSANNE) ?

Une analyse du P+R de Vennes (Lausanne) a pu être menée, en comparant des données similaires de 2019 et 2023. Sur cette période, on observe une augmentation d'environ 4% du nombre d'usagers total, soit environ 50 usagers supplémentaires par mois. On observe un retour au niveau de 2019 du nombre d'abonnés P+R, ainsi qu'une diminution de moitié des abonnements privés au profit des usagers horaires (fig. 19).

*« La régularité de l'usage du P+R semble donc en baisse, signe peut-être de jours de travail moins fréquents. »*



FIGURE 19 : EVOLUTION DU NOMBRE D'USAGERS SELON LE TYPE D'USAGER ENTRE 2019 ET 2023

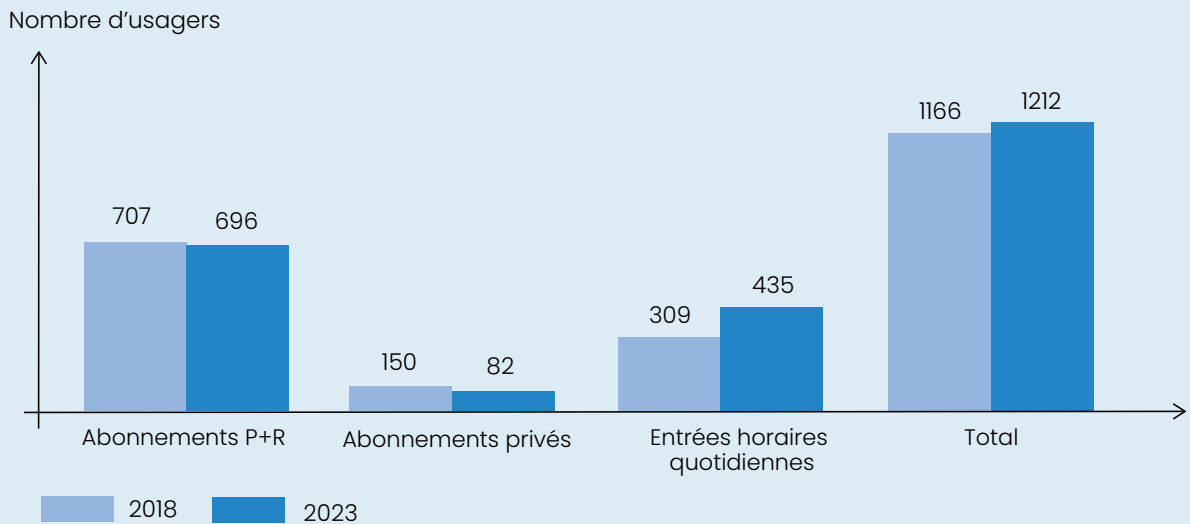


FIGURE 20 : EVOLUTION DU NOMBRE D'ENTRÉES/SORTIES JOURNALIÈRES MOYENNES AU NIVEAU DU P+R DE VENNES À LAUSANNE ENTRE 2019 ET 2023

lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche
-3.1%	+6.6%	+5.1%	+4.5%	+0.9%		
+3.0%					+19.4%	
+4.8%						

*« Malgré une occupation moyenne en augmentation et notamment le week-end, les effets des pratiques de télétravail sont nettement visibles : l'occupation du parking est stable, voire en diminution, les lundi et vendredi et en nette augmentation le mardi. » (fig. 20)*

## QUELLES SONT LES ÉVOLUTIONS OBSERVÉES COMPARATIVEMENT À L'ÉVOLUTION SOCIO-ÉCONOMIQUE ?

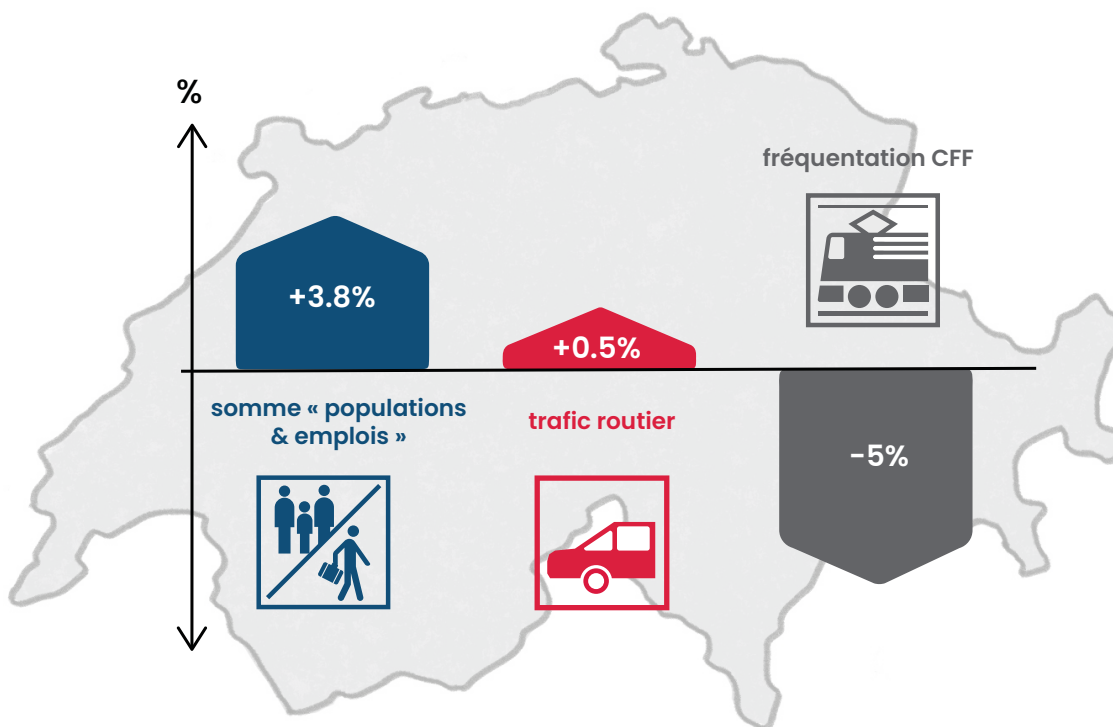
Bien que certains effets puissent sembler modestes à première vue, leur mise en perspective avec l'évolution socio-économique de la Suisse montre une transformation notable des comportements de mobilité entre 2018/19 et 2023. La population et le nombre d'emplois ont augmenté d'environ +3.8%, parallèlement à une augmentation fulgurante du télétravail de 50%.

En semaine, la fréquentation du réseau routier est cependant restée stable et celle du réseau ferroviaire, mode plus utilisé par les télétravailleurs, a diminué de 5%, ce qui met en évidence l'effet des nouvelles habitudes de déplacements dont fait partie le télétravail.

Cette diminution plus importante du rail semble être corrélée à l'utilisation plus importante des transports publics par les télétravailleurs pour leurs déplacements pendulaires (source : MRMT, enquête Unil-FNS 2022 et enquête ad-hoc 2024). L'évolution du week-end, elle, suit l'évolution démographique (hors graphique) (fig. 21).

Cette évolution n'est pas homogène à l'échelle nationale. Trois grands profils régionaux se dessinent (voir page suivante).

FIGURE 21 : ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET ÉVOLUTION DES RÉSEAUX DE MOBILITÉ (ROUTE ET RAIL) DU LUNDI AU VENDREDI



## EVOLUTION DES DÉPLACEMENTS SELON LES RÉGIONS : DES EFFETS DU TÉLÉTRAVAIL ?

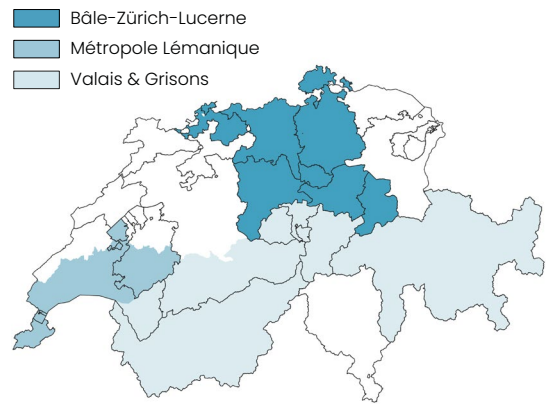
**Métropole Bâle–Zürich–Lucerne :** sensible baisse de la fréquentation des réseaux (route et rail) malgré une croissance socio-économique soutenue, c’est également la région où le télétravail est le plus répandu et ce n’est probablement pas un hasard.

**Métropole lémanique :** baisse plus modérée de la mobilité, en lien avec une adoption du télétravail un peu plus faible. Le fort développement démographique de cette région a tout de même été amorti sur les réseaux grâce notamment au télétravail.

**Zones touristiques (Valais–Grisons notamment) :** augmentation de la fréquentation des réseaux, notamment liée à une faible pratique du télétravail et à une mobilité accrue pour des motifs de tourisme-loisirs.

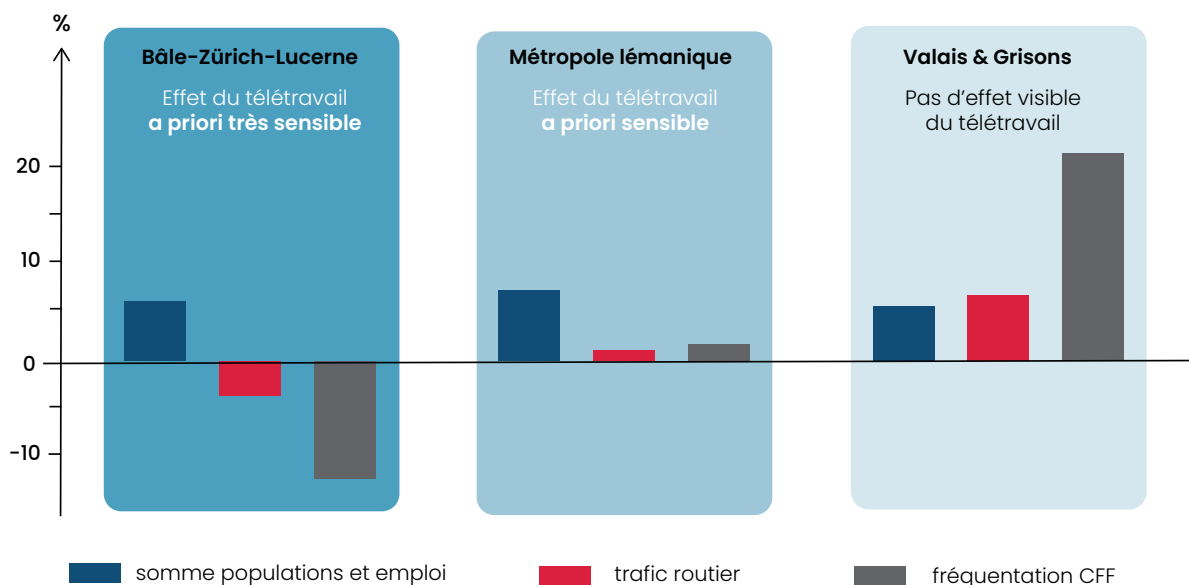
→ A noter que pour les autres régions du territoire suisse, une diminution de la fréquentation de la mobilité est globalement notée, mais de manière moins marquée et plus influencée par le contexte de développement local des réseaux de transports (par exemple, le développement de l’offre ferroviaire dans le Tessin y conduit à une augmentation de la fréquentation).

FIGURE 22 : RÉGIONS CONSIDÉRÉES



« Il apparaît que le trafic en semaine (rail et route) a généralement évolué bien en-deçà que la démographie. L’effet du télétravail n’y est probablement pas étranger. Dans des régions alpines comme le Valais ou les Grisons, là où la part d’actifs télétravailleurs est bien plus faible, cet effet n’est pas visible. » (fig. 23)

FIGURE 23 : ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET ÉVOLUTION DU TRAFIC DE SEMAINE (ROUTE ET RAIL) SELON LA LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE





## EN SYNTHÈSE SUR LA RÉDUCTION DES DÉPLACEMENTS PENDULAIRES...

### **«...les effets directs du télétravail sur les prestations kilométriques sont notoirement positifs ! »**

Sans trop de surprise, l'effet attendu et positif de réduction des prestations kilométriques de déplacement pour le motif pendulaire est confirmé.

En se basant sur plusieurs sources, il a été possible d'estimer qu'aujourd'hui, le télétravail permet en théorie de diminuer de 21% les distances réalisées

en moyenne par les actifs pour se rendre au travail chaque semaine : 145.5 km au lieu de 184.6 km. L'économie réalisée pour chaque télétravailleur est même plus conséquente, puisqu'elle se monte à plus de 100 km par semaine, soit une économie de 45%.

### **« Entre 2018/19 et 2023, en tenant compte du nombre d'actifs en Suisse et des taux de recours au télétravail chacune de ces années, il est possible d'estimer que c'est environ 8% (soit 2'300 millions de kilomètres) qui ont pu être économisés en 5 ans. »**

Sur le terrain et sur les réseaux, les évolutions entre 2018/19 et 2023 mettent en évidence des tendances souvent communes et pouvant être en partie corrélées avec le télétravail :

- un trafic de semaine qui stagne ou se tasse, alors que le trafic de week-end, en bonne partie lié au motif « loisirs », augmente quasiment partout;
- des tendances d'évolution qui diffèrent selon le jour de la semaine. On remarque une évolution des volumes de déplacements moins marquée les lundis et vendredis, qui correspondent bien aux jours les plus télétravaillés;

- des tendances similaires mais notoirement plus marquées dans les transports publics que sur le réseau routier, qui s'explique notamment par le recours plus important des télétravailleurs aux TP.

Dans une Suisse en forte croissance sur la même période (+ 3,8% d'habitants et emplois en moyenne), les +0,5% d'augmentation du trafic autoroutier et les -5% de baisse du trafic ferroviaire sur la mobilité du lundi au vendredi confirment que le télétravail a fortement contribué à contrebalancer cette croissance.

### **« Selon les simulations réalisées, le gain tiré spécifiquement du télétravail serait de l'ordre de 4 à 5% environ (ou 4 à 5 points de pourcentage). Cela a donc contribué à rendre le développement de ces dernières années plus supportable sur les réseaux de transport. »**

Par ailleurs, toutes les régions ne sont pas égales par rapport à ces effets, puisque les cantons plus urbains à forte proportion de télétravail (région Bâle-Zurich- Lucerne, voire métropole lémanique) observent des tassements de volumes de

déplacements ou une relative stabilité, alors même qu'il s'agit des régions de Suisse qui se sont le plus développées démographiquement. Là, de nouveau, le télétravail a probablement participé à rendre ce développement plus durable.

## 3.2 Le lissage des horaires de déplacements

### 3.2.1. A L'ECHELLE GLOBALE, UN LISSAGE DES HORAIRES A-T-IL PU ETRE OBSERVE ?

Des évolutions marquées entre 2018/19 et 2023 apparaissent également dans la répartition horaire des déplacements, tant pour la route que pour le rail (fig. 24) :

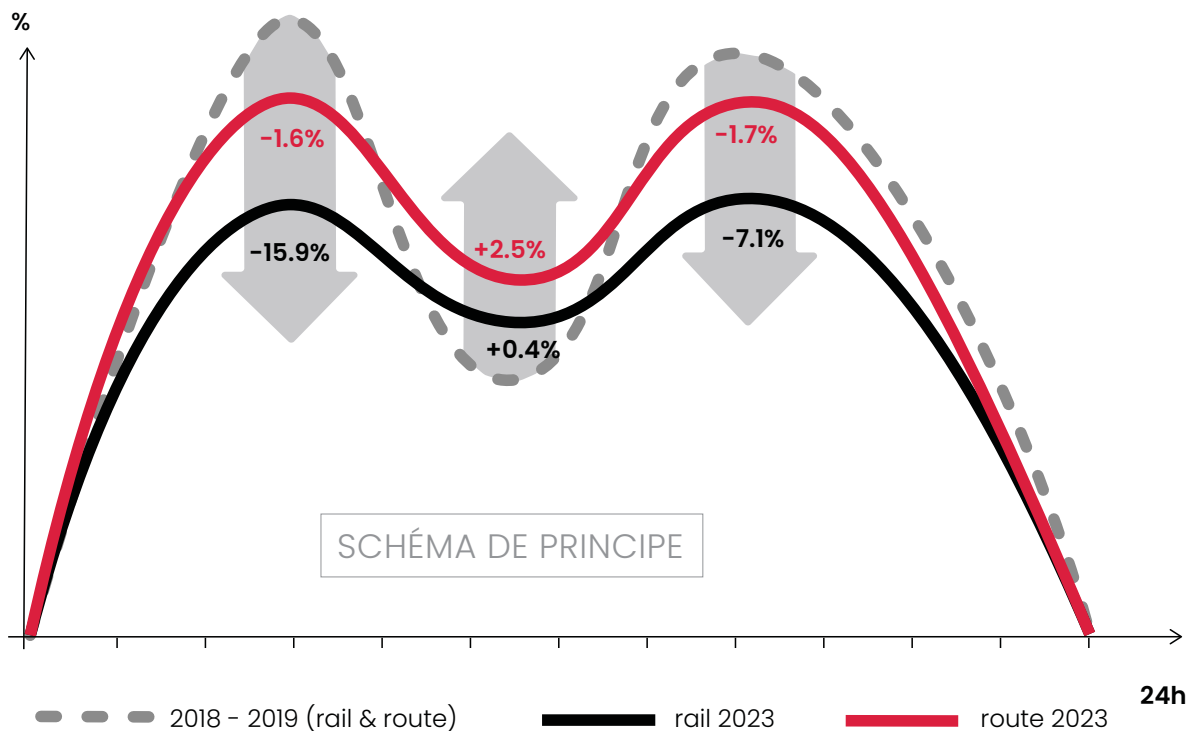
- les pointes de trafic du matin et du soir tendent à s'atténuer, avec un lissage plus marqué le matin et pour le rail;
- les volumes de déplacements augmentent en journée, de manière plus marquée pour la route;
- ces phénomènes sont d'autant plus marqués les lundis et vendredis.

*«Globalement, on assiste à un lissage des pointes et à un comblement des creux, tout cela dans un contexte où la démographie a pourtant été en fort accroissement.»*

Entre 2018 et 2023, la diminution du trafic automobile observée aux heures de pointe contribue à soulager le réseau autoroutier et à réduire la saturation pendant ces périodes. Cette diminution est particulièrement marquée les lundis et vendredis. En contrepartie, cela signifie qu'elle ne se produit pas tous les jours et que les problèmes de saturation du réseau se produisent certes moins souvent, mais encore au minimum 3 jours par semaine (fig. 25).

Cette baisse est globalement compensée par une augmentation du trafic en journée, qui ne semble être que partiellement liée au télétravail (annulation ou décalage du déplacement). Il est en effet probable que l'accroissement d'autres motifs génère cette hausse. En effet, les mercredis et jeudis qui sont les jours où l'on note une proportion plus élevée de déplacements non pendulaires, présentent la plus forte hausse.

FIGURE 24 : ALLURE DE LA COURBE DE RÉPARTITION HORAIRE SELON LE MODE DE TRANSPORT CONSIDÉRÉ





Le trafic ferroviaire n'avait pas encore retrouvé en 2023 son niveau d'avant crise COVID durant la semaine. Cela est notamment dû à la forte diminution du trafic pendulaire du matin, qui n'a pas été complètement compensée par les hausses aux heures creuses ou en soirée. À part en période de pointe du matin, où l'évolution du trafic semble corrélée à l'intensité du recours au télétravail, les tendances aux autres périodes de la journée sont difficiles à mettre en relation avec le télétravail. D'autres phénomènes liés à d'autres motifs expliquent probablement bien plus les tendances observées.

Ainsi, le télétravail semble contribuer directement à la baisse de fréquentation des réseaux aux heures de pointe, comme le suggèrent deux constats :

- les déplacements pendulaires, concentrés le matin, sont ceux qui diminuent le plus;
- le télétravail est plus fréquemment pratiqué les lundis et vendredis, jours pour lesquels les baisses observées sont les plus marquées, notamment le matin.

FIGURE 25 : EVOLUTION DU TRAFIC PAR PÉRIODE SUR LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL ET PRINCIPAL ENTRE 2018 ET 2023

Période	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	moy. jours ouvrés
0:00 - 6:00	2.04%	5.70%	5.40%	3.73%	5.40%	4.39%
6:00 - 9:00	-3.08%	-0.62%	-0.39%	-0.14%	-4.25%	-1.67%
9:00 - 17:00	2.14%	1.92%	2.75%	3.11%	2.53%	2.50%
17:00 - 18:00	-2.74%	-1.67%	-0.90%	-0.49%	-2.94%	-1.75%
18:00 - 20:00	-4.28%	-3.72%	-3.34%	-1.72%	-2.99%	-3.18%
20:00 - 0:00	-0.49%	-1.87%	-1.54%	0.57%	0.80%	-0.38%
moy. journalière	-0.30%	0.25%	0.82%	1.38%	0.18%	0.47%



FIGURE 26 : EVOLUTION DU TRAFIC PAR PÉRIODES SUR LE RÉSEAU CFF ENTRE 2019 ET 2023

Période	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	moy. jours ouvrés
0:00 - 6:00	-4.12%	-3.79%	-5.91%	-6.13%	-2.38%	-4.33%
6:00 - 9:00	-14.6%	-14.7%	-15.8%	-14.8%	-20.5%	-16.0%
9:00 - 17:00	1.52%	0.11%	-0.96%	-0.53%	1.74%	0.40%
17:00 - 18:00	-7.57%	-7.52%	-7.57%	-6.22%	-6.78%	-7.13%
18:00 - 20:00	-3.20%	-4.58%	-4.32%	-2.49%	-1.67%	-3.22%
20:00 - 0:00	3.16%	0.62%	-0.09%	1.93%	3.85%	1.99%
moy. journalière	-4.38%	-5.37%	-5.93%	-4.89%	-4.23%	-4.96%



**EN SYNTHÈSE SUR LE LISSAGE DES HORAIRES...**

**« ...les effets sur les pointes de trafic sont globalement positifs à très positifs... mais pas partout et pas tout le temps ! »**

Baisse très sensible des pointes de trafic routier ou de fréquentation dans les transports publics et augmentation des volumes de déplacements en période creuse : voici à peu près la constante relevée sur les différents réseaux analysés en Suisse sur les périodes de semaine (lundi-vendredi).

Les périodes de pointe de trafic sont globalement marquées par une diminution des volumes de déplacements (-1.7% en moyenne sur le réseau routier, et -15% en moyenne sur le réseau ferroviaire à l'échelle nationale) qui peut notamment traduire un phénomène d'évitement des heures de pointe (déplacement plus tôt ou plus tard dans la journée) rendu possible grâce aux politiques de flexibilisation du temps de travail. Il est à relever que les effets aux heures de pointe sont nettement plus forts sur le rail que sur la route, malgré les stratégies de report modal enclenchées depuis plusieurs années.

La diminution des volumes de déplacement durant les périodes de pointe diffère selon le jour de la semaine. Elle est globalement plus marquée le vendredi et parfois également le lundi, ce qui peut plus particulièrement traduire des pratiques de télétravail.

Ces diminutions permettent-elles d'envisager de soulager de manière générale le réseau routier et de reconsidérer les capacités à offrir ? Malheureusement pas.

**« Si, dans certaines régions (comme celle de Bâle-Zurich-Lucerne), les diminutions aux heures de pointe sont quasiment généralisées à tous les jours (en moyenne : -4%), dans d'autres régions elles ne se produisent que certains jours de la semaine ou certaines semaines seulement. »**

Néanmoins, il est évident que pour les métropoles urbaines de Suisse, l'évolution du télétravail a probablement permis de réduire le trafic dans la grande majorité des jours ouvrés de l'année.

Pour rappel, ces constats positifs sont à mettre en perspective avec une Suisse qui s'est fortement développée ces dernières années, notamment dans les régions de métropoles, où l'évolution démographique a été d'environ +6 à 7% pour les habitants et emplois.

**« Le différentiel entre hausse démographique et trafic de pointe en baisse sur le réseau routier y est ainsi d'environ 10% en région Bâle-Zurich-Lucerne et de 7% dans la métropole lémanique. Si le télétravail ne peut pas expliquer l'intégralité de cette différence, il y a en grande probabilité fortement contribué.»**

### 3.3 Le cas particulier de la visio-conférence

En moyenne, les actifs enquêtés ont participé à 3.7 réunions durant la semaine précédant l'enquête. Cette moyenne est influencée à la hausse par les télétravailleurs qui ont, dans le cadre de leurs activités professionnelles, davantage de réunions (5.7) par semaine que les non-télétravailleurs (2.5) ou que les personnes qui travaillent uniquement à la maison (2.9) (fig. 27).

Sur l'ensemble des réunions tenues la semaine précédente, 38% l'ont été en présentiel et 62% par vidéoconférence confirmant l'important recours aux outils de visio-conférences dans le quotidien des actifs suisses.

Pour compléter les informations sur les effets de la visio-conférence sur les déplacements, il a été demandé aux enquêtés de fournir des informations sur la dernière visio-conférence à laquelle ils avaient participé. Sur l'ensemble des actifs qui ont réalisé au moins une vidéoconférence la semaine précédant l'enquête, dans 51% des cas, la visio-conférence a été réalisée depuis le lieu de travail (39% parmi les télétravailleurs), 46% depuis le lieu de domicile (57% parmi les télétravailleurs) et 4% depuis un autre lieu de (télé)travail.

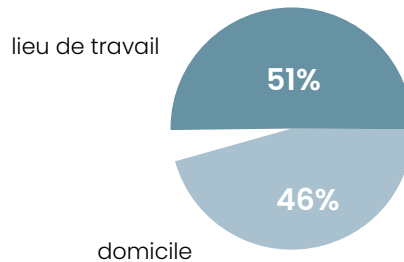
Concernant les déplacements évités, il apparaît que dans 40% des cas, la visio-conférence remplace un « simple » téléphone. À cela s'ajoute 10% des cas, où l'actif n'aurait pas participé à la réunion. Ainsi, dans 50% des cas, aucun déplacement n'est véritablement évité.

Dans l'autre moitié des cas, des déplacements sont évités, soit vers le lieu de travail (19%, pour les réunions effectuées vers le domicile), soit des déplacements régionaux (19%), mais aussi des déplacements plus lointains (8%) vers une autre région de Suisse – principalement vers Zurich – et 3% vers l'étranger.

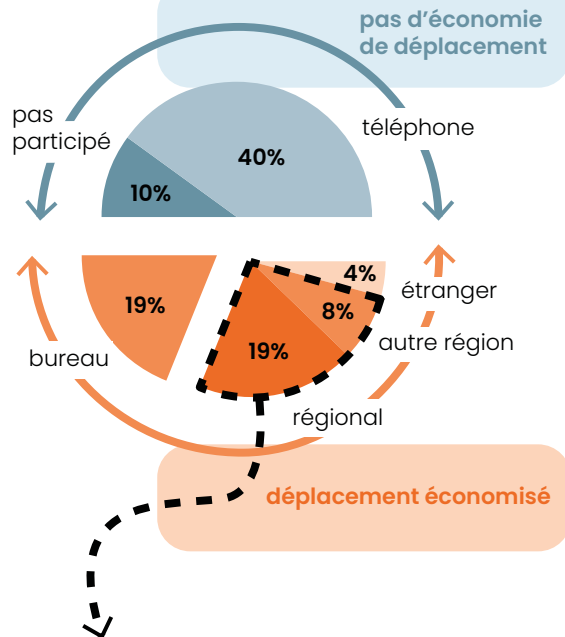
Pour les personnes qui auraient dû se déplacer (ailleurs que sur leur lieu de travail), environ 38% de ces déplacements auraient eu lieu en voiture et 45% en transports publics. Les modes doux, (surtout utilisés pour les déplacements dans la même région/agglomération), comptent pour environ 9%, tout comme l'avion.

FIGURE 27 : LA VISIO-CONFÉRENCE ET SES EFFETS SUR LA MOBILITÉ (SOURCE : ENQUÊTE ADHOC 2024)

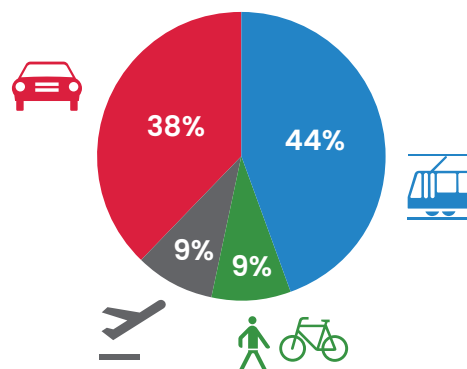
#### Lieu de la dernière visio-conférence



#### Si la dernière réunion n'avait pas eu lieu en visio-conférence, comment et où se serait-elle déroulée ?



#### Mode de transport qui aurait été utilisé pour les déplacements en Suisse



## EN SYNTHÈSE SUR LA VISIO-CONFÉRENCE...

**« ...les effets de la visio-conférence notoirement positifs mais difficiles à mesurer sur le terrain ! »**

Sur le plan de la mobilité, le télétravail n'offre pas qu'un intérêt pour limiter les trajets quotidiens, mais également pour éviter une série de déplacements pour des réunions. En effet, il apparaît que les télétravailleurs usent largement de cette possibilité dans le cadre de leur travail : 78% de leurs réunions sont réalisées par visio-conférence (dont la moitié depuis le lieu de travail fixe). Ces réunions en ligne permettent de remplacer dans 50% environ des cas un déplacement physique et parmi ceux-ci, dans 12% des cas des déplacements lointains (au-delà de la région de travail).

Les déplacements évités éliminent en partie des déplacements carbonés en voiture (38%) et en avion (9%). La visio-conférence présente donc un intérêt pour limiter les déplacements (au-delà de la facilité qu'elle procure pour réunir rapidement et facilement plusieurs personnes).

Les résultats récoltés dans cette enquête sont uniques et ne peuvent par conséquent pas être comparés avec d'autres études pour le moment. Cette thématique devra être creusée dans des études futures.

## 3.4 Les effets rebonds

Les effets directs du télétravail sont globalement positifs. Mais qu'en est-il des effets indirects ou rebonds, souvent redoutés ?

### 3.4.1. Allongement des distances domicile-travail

C'est un fait : les télétravailleurs habitent plus loin de leur lieu de travail que les non-télétravailleurs, avec une différence de 37% (23.6 km contre 16.8 km respectivement). Par ailleurs, 64% des actifs qui télétravaillent déclarent que la proximité du lieu de travail est moins importante grâce à cette pratique. Il est donc pertinent de se poser la question de l'impact potentiel du télétravail sur les mobilités résidentielles.

Environ un tiers des actifs enquêtés ont un projet de déménagement. Sur ce point, les télétravailleurs et les non-télétravailleurs ne se distinguent pas particulièrement (fig. 28).

Les actifs qui ont un projet de déménagement ont également été interrogés sur le type de territoire vers lequel ils souhaiteraient déménager. Ici encore les résultats ne vont pas dans le sens d'un exode urbain qui serait engendré par le télétravail; au contraire il apparaît que les non-télétravailleurs visent davantage des localisations moins urbaines et la campagne que les télétravailleurs (fig. 29).

FIGURE 28 : PRÉSENCE D'UN PROJET DE DÉMÉNAGEMENT, EN FONCTION DU RECOURS AU TÉLÉTRAVAIL

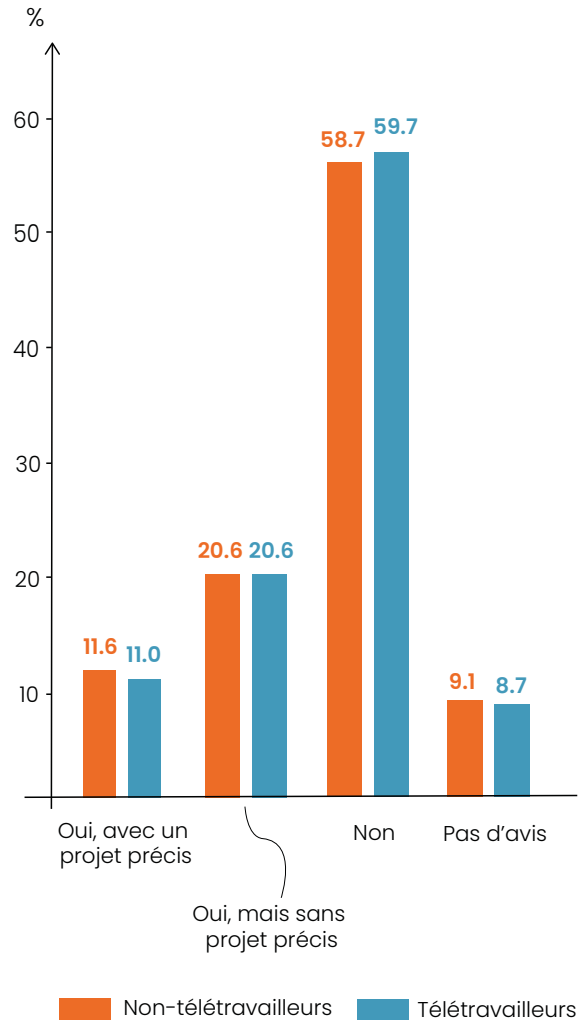
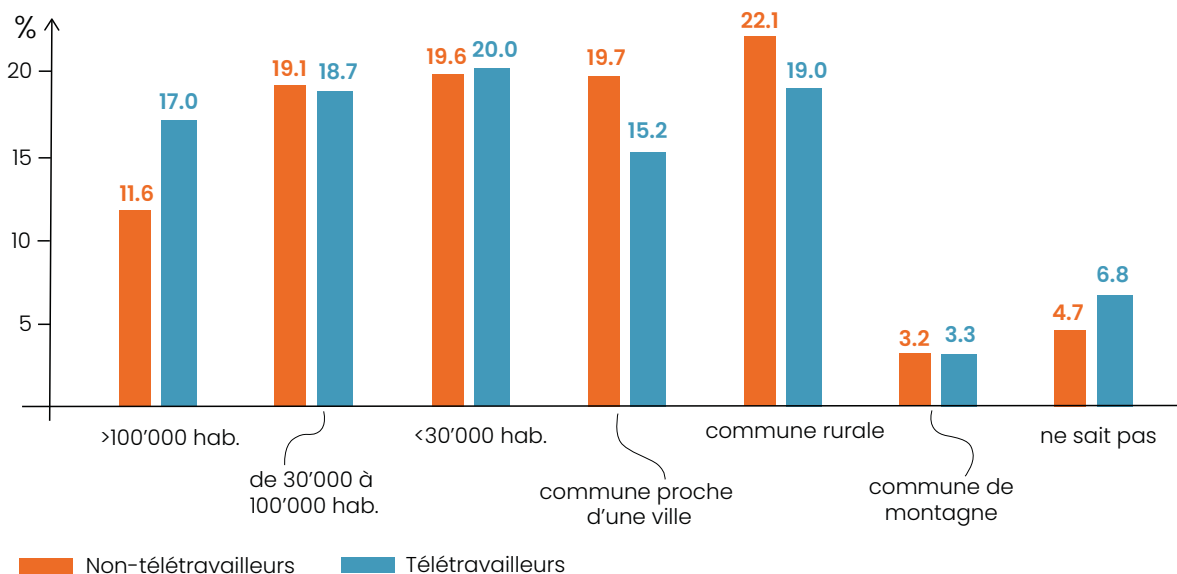


FIGURE 29 : LOCALISATION DU PROJET DE DÉMÉNAGEMENT, EN FONCTION DU RECOURS AU TÉLÉTRAVAIL



## EN SYNTHÈSE SUR LA MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE...

**« ...aucune corrélation n'est constatée entre recours au télétravail et allongement des distances entre domicile et travail. »**

Le recours au télétravail aurait-il pour effet de rallonger les distances entre domicile et travail (acceptation d'un emploi plus éloigné ou déménagement à une distance plus éloignée du lieu de travail) ?

C'est un fait : les télétravailleurs habitent plus loin de leur lieu de travail (23.5 km pour ceux qui travaillent au domicile uniquement) que les non-télétravailleurs (16.8 km) confirmant plusieurs études à ce sujet ; cet écart est plus fort dans les territoires les moins urbains. En outre, plus les personnes habitent loin de leur travail, plus elles télétravaillent fréquemment. Sur cette base, il est évalué que le télétravail au domicile permet d'économiser plus de 20% des distances issues des déplacements pendulaires.

Néanmoins : il apparaît que les télétravailleurs n'ont pas plus de projet de déménagement que les autres actifs, ni qu'ils recherchent des territoires potentiellement plus ruraux depuis lesquels ils pourraient télétravailler. Ainsi, sur cette base, il est conclu qu'il n'y a pas de risque particulier de déménagement vers des zones peu denses qui susciteraient des distances domicile-travail plus importantes encore, ainsi qu'un usage accru de la voiture.

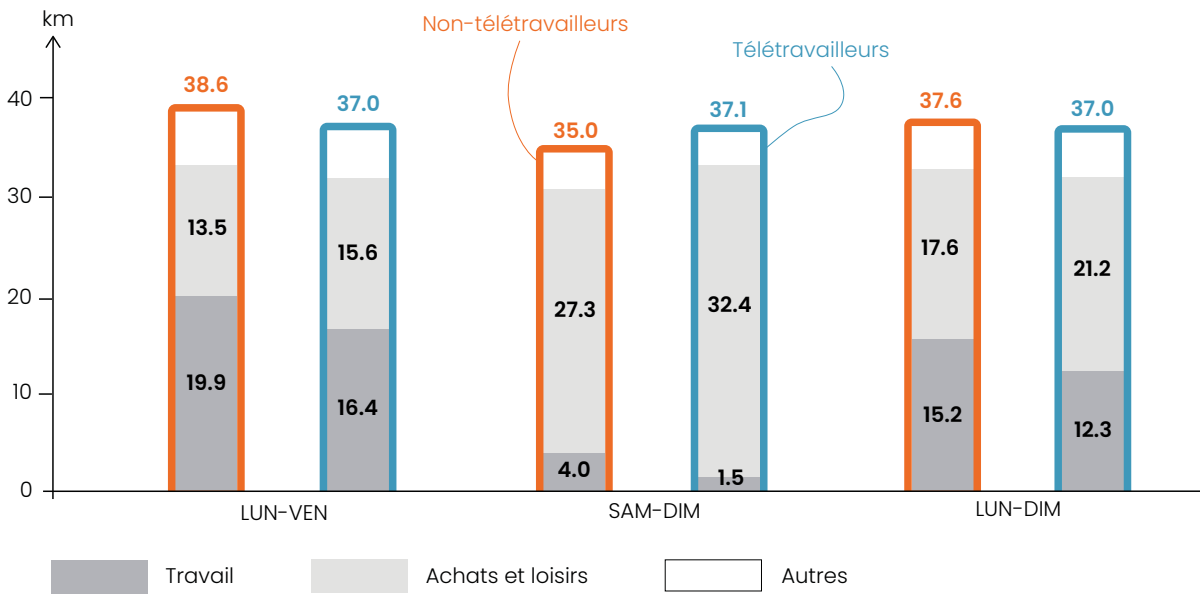
**« Finalement, le télétravail peut être une opportunité d'accepter un nouvel emploi plus éloigné de son domicile, mais il ne constitue pas un motif de déménagement dans une zone plus éloignée de son lieu de travail. »**

### 3.4.2. Effets sur les déplacements de loisirs et achats

Même s'ils se déplacent en moyenne moins, les télétravailleurs font en général plus de kilomètres pour les loisirs et se déplacent en revanche moins pour le travail : il s'agit des deux différences les plus importantes entre télétravailleurs et non-télétravailleurs. Ces résultats mériteront cependant d'être actualisés dès lors que la prochaine édition du MRMT sera disponible dans la mesure où les effets de la crise sanitaire étaient encore très importants en 2021.

Le week-end, les distances effectuées par les télétravailleurs sont légèrement plus élevées: ce sont surtout les distances pour les loisirs et achats qui sont plus longues avec 32.4 km contre 27.3 km. Comme en semaine, le week-end, les télétravailleurs se déplacent plus pour leurs loisirs et leur achats. La précaution sur la validité des données 2021 du MRMT est valable sur ces données également (fig. 30).

**FIGURE 30 : DISTANCE MOYENNE PARCOURUE PAR MOTIF ENTRE TÉLÉTRAVAILLEURS ET NON-TÉLÉTRAVAILLEURS, LES JOURS DE SEMAINE, LE WEEK-END ET LA SEMAINE COMPLÈTE (LUNDI-DIMANCHE) EN 2021**



### EN SYNTHÈSE SUR LES EFFETS REBONDS LIÉS AU TRAFIC D'AUTRES MOTIFS

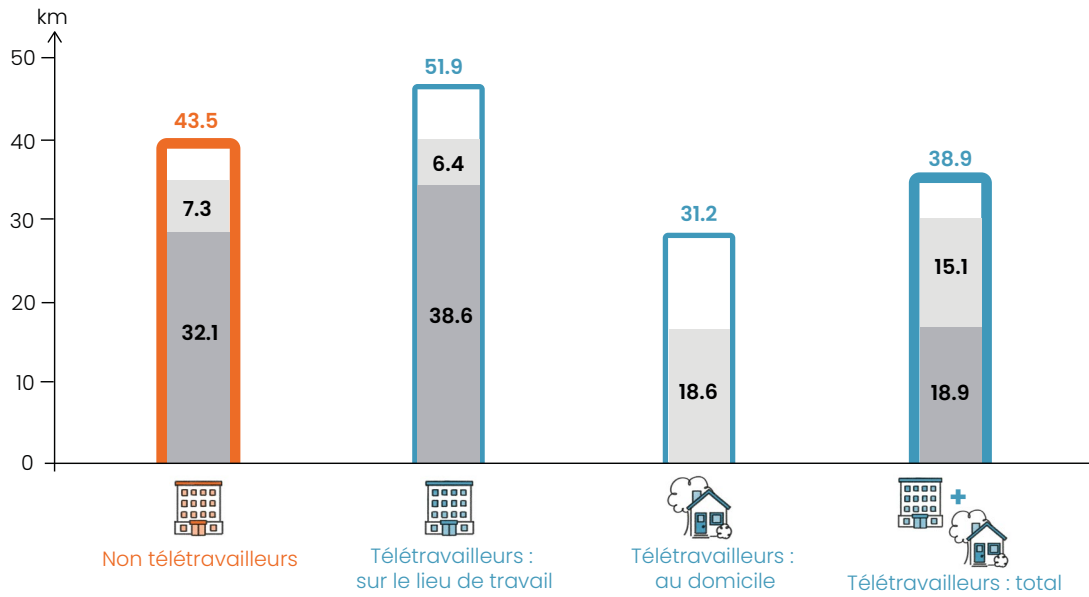
**« Le recours au télétravail engendre-t-il un changement dans la mobilité locale effectuée pendant les journées de télétravail (loisirs, achats près du domicile) ou durant le week-end ? L'effet est faible et difficile à quantifier. »**

Au-delà des modifications sur les déplacements pendulaires, il ressort des analyses menées que des déplacements extraprofessionnels étaient effectivement réalisés les jours de télétravail, notamment des accompagnements, des achats ou des loisirs. Les modes concernés sont assez largement des modes de proximité (marche et vélo) même si la voiture reste bien utilisée également.

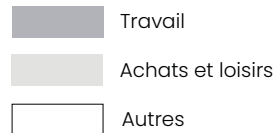
Dans l'enquête menée par l'UNIL, les télétravailleurs sont 82% à dire que le télétravail leur permet de faire plus de tâches ménagères, 81% de plus s'occuper des enfants ou de la famille (pour ceux qui sont concernés), 77% de faire plus d'activités de loisirs, 76% de gagner du temps de sommeil,

et encore 70% de passer plus de temps dans la résidence secondaire (pour ceux qui en possèdent une). Ces éléments ne se retrouvent pas nécessairement dans les déplacements décrits. En outre, dans l'enquête BMH-2024, il apparaît que 35% des télétravailleurs ont tendance à travailler plus quand ils sont à la maison : 14% travaillent 1 heure de plus, et 21% même 2 heures de plus. Ainsi, d'une manière générale, le télétravail est aussi utilisé pour concentrer le temps de travail sur certaines journées, notamment en évitant de se déplacer, pour prendre de l'avance sur son travail ou pour libérer du temps pour d'autres tâches à d'autres moments.

FIGURE 31 : DISTANCE MOYENNE PARCOURUE POUR LES LOISIRS ENTRE NON-TÉLÉTRAVAILLEURS ET TÉLÉTRAVAILLEURS SELON LEUR LIEU DE TRAVAIL, LES JOURS DE SEMAINE (LUNDI-VENDREDI) EN 2021



Parmi les actifs à 100%, de manière assez nette, les télétravailleurs font globalement moins de kilomètres par jour au total (38.9 contre 43.5). Toutefois, les kilomètres effectués pour des motifs de loisirs et achats sont considérablement plus élevés que pour les non-télétravailleurs (15.1 contre 7.3) (fig. 31).



**« Des effets rebonds confirmés pour la mobilité du week-end ou pour les voyages. »**

Plusieurs études font l’hypothèse que le télétravail permet de nouvelles formes de loisirs à l’échelle de la semaine (voire plus largement) en dégageant davantage de temps pour les loisirs, mais aussi pour réaliser davantage de sorties, voyages ou week-ends, allongés ou non. En effet, le MRMT 2021 montre que les télétravailleurs font davantage de voyages avec ou sans nuitées et sont proportionnellement plus nombreux à avoir une résidence secondaire. Certes ces résultats sont probablement impactés par les effets de la période COVID, mais ils sont confirmés (voyages avec et sans nuitées) par l’enquête complémentaire menée début 2024 : les télétravailleurs faisaient 1.5 fois plus d’excursions et 1.3 fois plus de voyages avec nuitées. En outre, vérifié par un modèle intégrant variables socio-démographiques et géographiques, il semble que le télétravail ait un effet propre : on peut faire l’hypothèse que ce dernier permette aux télétravailleurs, de par une plus grande optimisation du temps à l’échelle de

la semaine, de libérer du temps pour les loisirs ou d’être plus disposés à se déplacer pour les loisirs en raison de déplacements domicile-travail moins chronophages ou d’une plus grande flexibilité horaire, souvent associée au télétravail.

Par ailleurs, 16% des télétravailleurs ont fait du télétravail pour se rendre en voyage ou week-end lors des quatre derniers mois utilisant donc ces nouvelles possibilités offertes par le télétravail. Bien que cette part soit relativement faible, il apparaît que les jeunes et les urbains usent davantage de cette possibilité que les autres. Les personnes qui ont entrepris de tels déplacements combinés avec du télétravail sont parties plus souvent le vendredi que les autres jours. En outre, 72% des télétravailleurs qui ont télétravaillé durant leur trajet ont aussi ensuite télétravaillé durant leur séjour, soulignant un certain brouillage des sphères entre vie privée et vie professionnelle, entre temps libre et temps de travail.



## 4. Perspectives et potentiels pour l'avenir

La situation actuelle et les récentes tendances passées ont été largement décrites et analysées ci-avant. Mais qu'en est-il du futur ? Peut-on attendre du télétravail et des nouvelles formes de mobilité davantage d'effets (positifs ?) sur les réseaux ? Pour en avoir le cœur net, deux démarches complémentaires nous ont permis de dégager des perspectives pour l'avenir :

- l'élaboration d'un modèle qui a permis de cerner le potentiel théorique des effets pouvant être espérés via le télétravail;
- des entretiens avec différents acteurs et experts permettant de révéler la réalité du contexte socio-économique et du monde du travail d'aujourd'hui (secteurs public et privé).

### 4.1 Un modèle pour simuler le potentiel théorique du télétravail sur la mobilité

Pour simuler les effets des analyses menées à l'échelle individuelle, un modèle de reconstitution des flux routiers et de la fréquentation TP en heures de pointe sur la période 2018-2023 a été élaboré. Il a recréé de manière théorique et maîtrisée le lien entre échelle « individuelle » et échelle des « réseaux » qui ont été largement étudiées dans ce projet. Au-delà du calage réalisé sur la période 2018/19-2023, il a permis d'explorer **cinq scénarii** d'évolution du télétravail, en jouant sur différents paramètres, notamment le taux de télétravail parmi les actifs et la fréquence du télétravail (fig. 31). Pour ce qui concerne le taux de télétravail, celui-ci dépend à la fois du fait que le poste soit « télétravaillable », que cela soit souhaité par l'employé et que cela soit autorisé par l'employeur. Ces scénarii ont eu tendance à « pousser » relativement loin le curseur du télétravail, afin d'en estimer les effets (bénéfiques) de soulagement des réseaux routiers et de TP.

#### **A** Si les employeurs étaient tous d'accord pour que les employés télétravaillent ?

En faisant passer le taux de télétravail de 37 à 47% parmi les actifs, l'effet global resterait modéré (2 à 3% de soulagement sur les réseaux), mais permettrait un rééquilibrage entre régions, puisque, en toute théorie, des cantons qui télétravaillent moins s'y attelleraient.

#### **B** Si tous ceux qui peuvent télétravailler le faisaient ?

Avec un taux atteignant 54%, les gains seraient similaires à ceux observés entre 2018 et 2023. Toutefois, une telle généralisation du télétravail reste difficilement envisageable

car elle ne tient pas compte de la volonté des employés, ni des employeurs.

#### **C** Si tous ceux qui voulaient télétravailler le faisaient ?

Dans ce scénario, les 80 à 90 % des actifs qui expriment un intérêt pour le télétravail le concrétiseraient. Cette situation extrême n'est pas en phase avec la réalité du fait de la fréquente incompatibilité entre le métier exercé et le télétravail. Mais même dans ce cas de figure théorique, les effets sur les réseaux restent limités à une fourchette de 9 à 15%.

#### **D** Si tous ceux qui voulaient télétravailler plus souvent le faisaient ?

En accroissant la quantité de jours télétravaillés pour ceux qui en font déjà (en passant de 1.96 à 3.1 jours par semaine), l'effet consiste à toucher des jours forcément moins télétravaillés dans la situation actuelle (mardi et jeudi par exemple). Le bénéfice principal de ce scénario est de participer à un meilleur équilibrage de la fréquentation des réseaux sur les différents jours de la semaine. Mais en valeur chiffrée, les gains restent modestes (5 à 6%).

#### **E** Si la crise COVID n'avait pas eu lieu ?

Il s'agit d'un scénario de rupture (mais en réalité de recul) par rapport au saut observé avec la crise sanitaire. Au lieu d'une augmentation de quelque 56% entre 2018 et 2023, seule une valeur de 20% a été prise en compte (qui correspond à la lente augmentation qu'on observait alors). De manière logique, elle se traduit jusqu'alors par une augmentation de quelque 1 à 2% de la sollicitation des réseaux de transport.

FIGURE 32 : SCENARII THÉORIQUES



IMPACTS

Réseau routier	-3.3%	-5.5%	-15%	-5%	+2%
Réseau de transports publics	-2.1%	-3.3%	-9%	-6%	+1%
Jours les plus impactés	LUN et VEN 	LUN et VEN 	LUN et VEN 	du LUN au VEN 	LUN et VEN 

« Malgré différents scénarii théoriques souvent extrêmes, ambitieux et quelque peu détachés de la réalité du monde du travail, les effets estimés sur les volumes de trafic et de fréquentation sur les réseaux restent franchement limités. »



## 4.2 Des entretiens d'experts qui mettent en évidence les limites du potentiel du télétravail et des enjeux prioritaires par rapport à la mobilité

Avant la pandémie, le télétravail était peu pratiqué en Suisse, limité à certains profils et utilisé de manière marginale, ponctuelle. La crise du COVID-19 a bouleversé cet équilibre, nécessitant une adaptation rapide sur les plans technique et managérial. Cette phase a validé la possibilité du télétravail à grande échelle, mais a aussi révélé ses limites, telles que l'inégalité des conditions de travail à domicile, la difficulté à maintenir la cohésion d'équipe et le manque d'expérience managériale pour piloter à distance.

Aujourd'hui, un modèle hybride stabilisé autour de deux jours de télétravail par semaine est adopté par la plupart des structures interrogées. Ce compromis permet une souplesse d'organisation, maintient un lien minimal entre collaborateurs et évite les effets de désorganisation ou de désengagement. Les employeurs ne prévoient ni extension importante, ni retour en arrière.

*« Il apparaît ainsi de manière assez claire que le recours au télétravail aura plutôt tendance à se stabiliser, voire se réduire plutôt qu'à s'accroître dans les années à venir. »*

Cette situation s'est d'ailleurs confirmée dans les chiffres : entre 2022 et 2024, si le taux de télétravailleurs est resté stable à 37% environ des actifs, la proportion de télétravailleurs à >50% de leur temps a régressé, de 10.2 à 7.5%, au bénéfice des télétravailleurs réguliers (<50%) ou occasionnels.

Aujourd'hui, les priorités des employeurs en lien avec le sujet du télétravail consistent à mieux organiser le recours au télétravail, à régler les problèmes d'iniquité, à améliorer les conditions offertes sur la place de travail ou de résoudre les enjeux de droits à la déconnexion et santé au travail.

*« Dans ce contexte, la possibilité d'optimiser les questions de mobilité, par exemple en répartissant de manière plus équilibrée les jours de télétravail sur la semaine paraît très peu probable. »*

Il ne s'agit pas d'une priorité et elle pourrait même se heurter à la volonté de certains employeurs de pouvoir regrouper les équipes de travail en présentiel certains jours.

# 5. Synthèse

## 5.1 Quels constats ?

L'évolution très rapide de la pratique du télétravail lors de la crise du COVID se vérifie de manière claire dans les chiffres, à deux niveaux dont les corrélations sont avérées :

- lorsqu'on analyse les pratiques au niveau individuel, quand on sait que la part de télétravailleurs a augmenté de plus de 50% entre 2019 et 2023, pour atteindre 37% des actifs en Suisse en 2023 et que le nombre moyen de jours télétravaillés par semaine est passé de 1.43 en 2018 à 1.97 en 2023;
- lorsqu'on analyse finement les courbes de trafic sur le réseau (auto)routier, ferroviaire et des transports publics urbains dans certaines agglomérations, sur cette même période 2018/19-2023.

*« Les effets directs du télétravail sur les prestations kilométriques sont notoirement positifs ! Entre 2018/19 et 2023, en tenant compte du nombre d'actifs en Suisse et des taux de recours au télétravail chacune de ces années, il est possible d'estimer que c'est environ 8% (soit 2'300 millions de kilomètres) qui ont pu être économisés en 5 ans. »*

Les tendances générales sont les suivantes, en partie corrélées avec le télétravail :

- un trafic de semaine qui stagne ou se tasse, alors que le trafic de week-end, en bonne partie lié au motif « loisirs », augmente quasiment partout;
- des tendances d'évolution qui diffèrent selon le jour de la semaine. On remarque une évolution des volumes de déplacements moins marquée les lundis et vendredis, qui correspondent bien aux jours les plus télétravaillés;
- des tendances similaires mais notoirement plus marquées dans les transports publics que sur le réseau routier, qui s'explique notamment par le recours plus important des télétravailleurs aux transports publics.

Dans une Suisse en forte croissance sur la même période (+3.8% d'habitants et emplois en moyenne), les +0.5% d'augmentation du trafic autoroutier et les -5% de baisse du trafic ferroviaire sur la mobilité du lundi au vendredi confirment que le télétravail a fortement contribué à contrebalancer cette croissance.

*« Selon les simulations réalisées, le gain tiré spécifiquement du télétravail serait de l'ordre de 4 à 5% environ (ou 4 à 5 points de pourcentage). Cela a donc contribué à rendre le développement démographique de ces dernières années plus supportable sur les réseaux de transport en Suisse. »*

Par ailleurs, toutes les régions ne sont pas égales par rapport à ces effets, puisque les cantons plus urbains à forte proportion de télétravail (région Bâle-Zurich-Lucerne, voire métropole lémanique) observent des tassements de volumes de déplacements ou une relative stabilité, alors même qu'il s'agit des régions de Suisse qui se sont le plus développées démographiquement. Là, de nouveau, le télétravail a probablement participé à rendre ce développement plus durable.

*« Les effets sur les pointes de trafic sont globalement positifs à très positifs... mais pas partout et pas tout le temps ! »*

Baisse très sensible des pointes de trafic routier ou de fréquentation dans les transports publics et augmentation des volumes de déplacements en période creuse : voici à peu près la constante relevée sur les différents réseaux analysés en Suisse sur les périodes de semaine (lundi-vendredi).



La diminution des volumes de déplacement durant les périodes de pointe diffère selon le jour de la semaine. Elle est globalement plus marquée le vendredi et parfois également le lundi, ce qui peut plus particulièrement traduire des pratiques de télétravail.

**« Ces diminutions permettent-elles d'envisager de soulager de manière générale le réseau routier et de reconsidérer les capacités à offrir ? Malheureusement pas. »**

Si, dans certaines régions (comme celle de Bâle-Zurich-Lucerne), les diminutions aux heures de pointe sont quasiment généralisées à tous les jours (en moyenne : -4%), dans d'autres régions elles ne se produisent que certains jours de la semaine ou certaines semaines seulement.

Néanmoins, il est évident que pour les métropoles urbaines de Suisse, l'évolution du télétravail a probablement permis de réduire le trafic dans la grande majorité des jours ouvrés de l'année, malgré une dynamique démographique forte.

**« Souvent redoutés, les effets rebonds s'avèrent bien plus faibles que prévu. »**

Aucune corrélation n'est constatée entre recours au télétravail et allongement des distances entre domicile et travail. Finalement, le télétravail peut être une opportunité d'accepter un nouvel emploi plus éloigné de son domicile, mais il ne constitue pas un motif de déménagement dans une zone plus éloignée de son lieu de travail.

Il paraît probable que le télétravail permette aux télétravailleurs, de par une plus grande optimisation du temps à l'échelle de la semaine, de libérer du temps pour les loisirs ou d'être plus disposés à se déplacer pour les loisirs en raison de déplacements domicile-travail moins chronophages ou d'une plus grande flexibilité horaire, souvent associée au télétravail. Par exemple, les télétravailleurs faisaient en 2024 1.5 fois plus d'excursions et 1.3 fois plus de voyages avec nuitées que les non-télétravailleurs. Ces effets restent toutefois limités dans leur ampleur.

**« En synthèse, il apparaît que le télétravail contribue à renforcer une société de plus en plus tournée vers les loisirs, avec des conséquences claires sur la planification et la gestion de la mobilité. Si par le passé les problèmes de congestion restaient souvent cantonnés aux pointes des jours ouvrés (lundi-vendredi), l'évolution forte de la mobilité lors des jours fériés conduira inévitablement à des problèmes encore plus importants du vendredi après-midi au lundi matin, tant sur le réseau routier que dans les trains par exemple. »**

## 5.2 Quelles perspectives pour l'avenir ?

La tendance lourde de tertiarisation du monde du travail en Suisse, comme dans d'autres pays, reste en marche. Année après année, la part du secteur tertiaire continue de grimper, ce qui engendre, sur le long terme, une part d'actifs potentiellement « aptes » au télétravail plus importante. A l'inverse, de nombreux signaux faibles démontrent qu'au sein du monde du travail, qu'il soit public ou privé, les niveaux de télétravail atteints après la crise du COVID semblent constituer des maximums qu'il ne conviendrait pas de dépasser.

Ainsi, les quantités de jours télétravaillés par actif pouvant travailler à distance pourraient stagner, voire même diminuer ces prochaines années. De ce fait, il est probable que les bénéfices indéniables observés ces dernières années, tant en termes de prestations kilométriques que de lissage des pointes, risquent de n'être guère reproductibles et peineront à être renforcés.

*« La pratique du télétravail, qui a explosé à l'issue de la période du COVID, a atteint un point d'équilibre, un seuil, et sera appelée en toute probabilité, à se tasser à l'avenir. »*

**Pour l'avenir, trois hypothèses semblent se dégager :**

La quantité de jours télétravaillés devrait se stabiliser, voire potentiellement s'effriter.

- **Plus d'effet majeur sur les prestations kilométriques à entrevoir.**

Il est cependant possible de parvenir à un meilleur équilibre entre les différents jours de la semaine, de manière à diminuer les pointes de déplacements durant les jours où ils ont le moins baissé jusqu'à présent.

- **Même si de nombreux freins sont à redouter pour exploiter ce potentiel, une meilleure prise en compte de cette question dans la gestion des ressources humaines, dans les conventions de télétravail, et dans les plans**

**de mobilité d'entreprise serait souhaitable : comment viser un meilleur équilibre entre jours de la semaine, au bénéfice multiple de l'occupation des places de travail dans les bureaux, du stationnement et des pointes de déplacement ?**

Le décalage dans le temps des déplacements, rendu possible par une flexibilisation du travail s'appuyant en partie sur le télétravail reste probablement encore possible. Avec une saturation croissante des réseaux, il est probable que les comportements évoluent encore pour éviter certaines pointes et en travaillant encore plus fréquemment de manière hybride entre domicile et lieu de travail.

- **Un gain sur le lissage des pointes de trafic reste encore possible et pourra a priori participer à limiter les impacts en termes de capacité sur les réseaux.**

Dans la recherche d'une mobilité plus durable, compatible avec les objectifs climatiques exigeants qui ont été fixés pour satisfaire aux Accords de Paris, le levier de réduction des déplacements, que cela en nombre ou en longueur, (« AVOID ») est fondamental. Il doit précéder la volonté de report modal (« SHIFT ») et d'amélioration de l'efficacité des véhicules (« IMPROVE »).

*« Ces dernières années, grâce à la rupture observée lors de la pandémie, le télétravail a pu contribuer de manière non-négligeable à la réduction des déplacements. Il apparaît cependant assez clairement que d'autres leviers devront dorénavant être actionnés pour poursuivre la réduction de la quantité globale et de la longueur des déplacements. Le télétravail a fait sa part. »*

Le chemin permettant de tendre vers un territoire des « courtes distances » devra être poursuivi, en jouant sur l'aménagement du territoire, une meilleure implantation des différents services, des équipements et lieux de loisirs, etc., en ayant conscience que le potentiel du télétravail ne pourra plus y contribuer de manière significative.

# Bibliographie

Pour une bibliographie complète, veuillez vous référer aux sources citées dans le document ci-joint :

[Dubois Y., Guillaume-Gentil S., Hostettler-Macias L., Pitton Y., Ravalet E., Rérat P., Rudaj A. \(2025\), \*Nouvelles formes de travail et effets sur la demande de transport\*. Projet de recherche VPT\\_20\\_03F\\_01 sur demande de l'Office fédéral des routes](#)

Contact :  
Transitec Ingénieurs-Conseils  
Avenue Auguste-Tissot 4  
CH-1006 Lausanne  
[sylvain.guillaume-gentil@transitec.net](mailto:sylvain.guillaume-gentil@transitec.net)

