

DOSSIER

APRÈS LE CORONA



Les Cahiers
d'EspaceSuisse –
Section romande

05.11.2021, depuis 1983

EspaceSuisse

Association pour l'aménagement
du territoire

Section romande

APRÈS LE CORONA

3

ÉDITORIAL

APRÈS LE CORONA : UNE ACCÉLÉRATION DES MUTATIONS EN MARCHÉ

Marielle Savoyat

8



LE TÉLÉTRAVAIL ET SES EFFETS SUR LES MOBILITÉS : QUELQUES ENSEIGNEMENTS SUR LA BASE D'UNE ÉTUDE DES BUDGETS-TEMPS DE TRANSPORT

Emmanuel Ravalet, Yann Dubois, Marc Antoine Messer, Vincent Kaufmann

16



L'EXPÉRIENCE « CORONA », UN RÉVÉLATEUR CONCRET DE LA TRANSITION SOCIO-ÉCOLOGIQUE ?

Marine Villaret

26



LES EFFETS DE LA CRISE DU CORONAVIRUS SUR LE TERRITOIRE VALAISAN

Lucien Barras

4



L'ÈRE POST-CORONA

Alain Beuret, Heidi Haag

12



L'ESPACE PUBLIC, UN GAGNANT DE LA CRISE ? QUELQUES IMPRESSIONS DE LUGANO

Nicoletta Crivelli, Tom Steiner

22



LAUSANNE, UNE VILLE EN MOUVEMENT

Juliette Montavon

Rencontre avec Florence Germond, conseillère municipale en charge des finances et de la mobilité à la Ville de Lausanne

Propos recueillis par Juliette Montavon

31

AGENDA

30

ACTUALITÉS

ÉDITORIAL

APRÈS LE CORONA : UNE ACCÉLÉRATION DES MUTATIONS EN MARCHÉ

Si la pandémie a jeté division, pression et expériences négatives inédites sur la société dans son ensemble, elle a également été un moteur d'innovations et de durabilité. Elle a indéniablement joué un rôle d'accélérateur des mutations profondes d'ores et déjà en marche. Ce Cahier prend le parti de se pencher sur les enjeux et les perspectives territoriaux ouverts par cette expérience humaine hors du commun. Quels effets et quelles influences la pandémie a-t-elle eu sur le développement urbain et territorial en Suisse ?

Au seuil d'une nouvelle ère « post-corona », plusieurs experts et spécialistes nous livrent dans ce Cahier leurs observations, leurs recherches et leurs expériences à travers plusieurs régions suisses, de Lausanne à Lugano, en passant par le Valais, sans oublier un clin d'œil sur Delémont. Au printemps de cette année, EspaceSuisse a publié « Post-corona - un bref éclairage sur les répercussions de la pandémie de coronavirus sur le développement territorial en Suisse ». Alain Beuret et Heidi Haag présentent un résumé de son contenu, étoffé de quelques observations inédites et complémentaires à Delémont. En parallèle, Vincent Kaufmann, Professeur EPFL, co-signe un article avec Emmanuel Ravalet, Yann Dubois et Marc Antoine Messer sur leurs récentes analyses des effets du télétravail sur la mobilité. Marine Villaret confronte ses recherches sur la transition écologique avec le rôle d'accélérateur que joue la pandémie : un regard nuancé et innovant sur les modes de vie actuels et à venir, quelques pistes sur de nouvelles manières de penser la ville et le territoire. Les exemples des villes de Lausanne et de Lugano apportent les visions et les expériences récentes de deux communes urbaines dans deux régions sensiblement différentes. Quels effets le confinement et les différentes contraintes sanitaires ont-ils eu sur le développement urbain et l'utilisation des espaces publics notamment ? Les zones de montagnes ne sont pas en reste ; elles aussi ont subi de profonds changements d'usages, avec toutes les problématiques et opportunités qui en découlent. Le cas du Valais en particulier permet d'observer les tendances et de dresser une base de réflexion pour valoriser ces territoires tout en les préservant.

À travers ces différentes contributions, ce Cahier souhaite ouvrir le champ des possibles, rebondir sur une situation sanitaire hors du commun pour ouvrir quelques pistes de réflexions positives tournées vers l'avenir de notre planète et de notre humanité. Les mutations sociétales, urbaines et territoriales d'ores et déjà en marche ont bénéficié d'un processus d'accélération hors pair. Un mal pour un bien ?

Marielle Savoyat, rédactrice en chef

LE TÉLÉTRAVAIL ET SES EFFETS SUR LES MOBILITÉS : QUELQUES ENSEIGNEMENTS SUR LA BASE D'UNE ÉTUDE DES BUDGETS-TEMPS DE TRANSPORT

Emmanuel Ravalet, Yann Dubois, Marc Antoine Messer, Vincent Kaufmann

Depuis le mois de mars 2020, le monde est plongé dans une crise sanitaire aux conséquences sans précédent sur les mobilités spatiales. Avec des restrictions de déplacement dans de nombreux pays, une part importante des actifs a dû revoir son organisation quotidienne et, lorsque cela était possible, recourir au télétravail à domicile. Si cette pratique était déjà en augmentation avant la crise, notamment grâce aux développements du numérique, elle s'est intensifiée avec la crise.

Une pandémie qui transforme durablement les mobilités

En concentrant la plupart des activités de la vie quotidienne dans le logement, le confinement a redistribué spatialement les activités dans l'espace domestique, nécessitant de nombreux réaménagements, et a modifié la succession temporelle des activités en faisant disparaître les transitions que sont les déplacements ou les attentes. La substitution des déplacements par la télécommunication a été massive pour le travail, les achats, les loisirs ou encore la santé. Il devient alors nécessaire d'envisager la manière dont ces transformations génèrent des modifications dans les modes de vie des personnes et font apparaître des effets rebonds en matière de mobilité.

De fait, la croissance du recours au télétravail nous donne l'occasion d'analyser les arbitrages réalisés par les individus lorsque des infrastructures, des services ou des technologies numériques permettent d'éviter certains déplacements. Aussi, cette question dépasse le seul cas du télétravail. Ces changements de pratiques, expé-

mentés à grande échelle, ouvrent la voie à des transformations possibles des modes de vie, mais ces transformations relèvent de la modification de règles collectives et doivent être soutenues par des politiques publiques ambitieuses, non seulement dans le domaine des transports mais dans tous les domaines qui touchent à la mobilité : aménagement du territoire, travail, loisirs, tourisme, famille, santé, etc.

Si l'exercice de prospective est toujours difficile, un certain nombre de signaux suggère des transformations de la mobilité à moyen terme suite au confinement, pour autant que ces éléments s'appuient sur des politiques ambitieuses visant à transformer les normes sociales en matière de mobilité et de modes de vie. Il s'agit en particulier de la croissance du télétravail et de la mobilité résidentielle :

- Télétravail.

Si l'expérience du confinement a été douloureuse en termes de santé mentale et de creusement des inégalités, elle a été appréciée sous certains aspects. L'apaisement des rythmes de vie, la redécouverte de la proximité, le télétravail ont été pour beaucoup une expérience positive.

- Mobilité résidentielle.

Parmi les conséquences de la pandémie sur la mobilité du futur, notons également les envies de migration résidentielle. Elles sont centripètes et concernent l'habitat urbain dans des contextes de forte densité, plus mal vécus depuis le confinement. Cela se traduit dans toute l'Europe par un marché du logement redynamisé dans les petites villes et le périurbain.

Les transformations de la mobilité qui viennent d'être évoquées auront probablement des effets de long terme sur le partage modal pour les déplacements de personnes, mais aussi sur la portée spatiale de la mobilité. Le développement du télétravail peut alors avoir des effets très différents sur les pendularités de longue distance, qui pourraient décroître avec l'augmentation du nombre de jours télétravaillés, mais qui pourraient tout aussi bien profiter de l'affaiblissement des contraintes de localisations permises par le télétravail (en faisant moins souvent le trajet vers le lieu de travail, la proximité domicile-travail est moins importante à assurer...). Les impacts sur le recours à la voiture et au train sont directement liés à ces transformations à venir sur la manière dont les Suisses vont travailler (et télétravailler) à l'avenir.

Pour approfondir ces questions dans une logique prospective, l'étude des budgets-temps de transport (BTT) de la vie quotidienne permet de rendre compte des effets du télétravail et de la transformation des mobilités résidentielles. C'est ce que nous proposons en deuxième partie de cet article.

Quelques enseignements à partir d'une analyse des budgets-temps de transport

Les travaux de Yakov Zahavi durant les décennies 1970 et 1980 suggèrent que les gains de temps réalisés lors de déplacements sont réinvestis en déplacements sup-



plémentaires à l'horizon d'un budget-temps moyen qui est constant. La logique d'arbitrage individuel qui sous-tend la conjecture de Zahavi mérite d'être examinée dans le contexte sociétal actuel. Le budget-temps de transport pensé à l'échelle de la journée reste-il encore pertinent pour analyser les arbitrages individuels à une autre échelle temporelle? Se déplacer moins fréquemment pour le motif travail permet-il de se déplacer plus loin, que ce soit pour le travail ou pour d'autres motifs? Se déplacer moins la semaine implique-t-il un surplus de déplacements le week-end ou pendant les vacances? Mieux occuper le temps de transport permet-il d'accroître la tolérance des personnes en matière de temps de transport et participe-t-il ainsi à une croissance des distances parcourues?

En Suisse, l'analyse des données depuis les années 1990 montre que le budget-temps alloué aux déplacements quotidiens a progressivement crû puis s'est stabilisé. En comparant les données par modes, pour les années 2005 à 2015, il est possible de faire apparaître des croissances différenciées. Le train, et dans une moindre mesure les transports publics, ont une croissance soutenue sur 15 ans. D'une manière générale, ces évolutions suggèrent que la conjecture de Zahavi doit être requestionnée, ce qui peut se faire de trois manières :

1. Prendre en compte un budget-temps hebdomadaire (uniquement jours

ouverts) et non plus quotidien. Avec l'apparition de nouvelles mobilités professionnelles non entièrement réversibles à l'échelle de la journée, la pertinence d'un budget-temps qui soit calculé sur 24 heures est fortement remise en question. L'expansion de la pratique du télétravail ou l'émergence de pendularités de longue distance différencient les pratiques de mobilité selon les jours de la semaine.

2. Prendre en compte un budget-temps annuel et non plus quotidien. La deuxième option repose sur les travaux relatifs à la mobilité compensatoire liée au cadre de vie. L'hypothèse ici est qu'un cadre de vie dense et urbain peut produire, à l'échelle de l'année, un besoin d'évasion - de compensation - plus fort qu'un cadre de vie périurbain riche en espaces verts privatifs et en lieux de délasserment. Cette mobilité compensatoire, avec un possible recours fort à l'avion, n'est visible qu'en considérant l'échelle de l'année.
3. Prendre en compte le temps ressenti plutôt que le temps horaire. Avec l'internet mobile, le rapport au temps de déplacement évolue. D'un temps interstitiel entre deux activités, le temps de déplacement devient, pour autant que les conditions s'y prêtent, un temps utile. Dans cette optique, la prise en compte de la valeur du temps et du temps ressenti dans le budget-temps devient pertinente. Elle ouvre des perspectives différenciées selon les modes de transport.

Quelle que soit la manière retenue, il est certain que le fait de télétravailler libère du temps de transport dans le budget-temps pour d'autres motifs de déplacements ou pour déménager plus loin de son lieu de travail. Nous avons étudié cette question pour la Suisse, sur la base des données du microrecensement mobilité et transport 2015. Nous avons ainsi pu comparer les temps de déplacements des actifs selon qu'ils recourent ou non au télétravail, pour pouvoir rendre compte des dynamiques éventuelles de compensation associées. Voici ce qui en ressort :

Les actifs qui ont l'habitude de pratiquer le télétravail ont un BTT plus élevé, malgré le fait qu'ils se rendent moins souvent sur leur lieu de travail. Cela montre que penduler moins souvent entre le domicile et le

travail est compensé par l'importance de la distance domicile-travail parcourue (fig. 2).

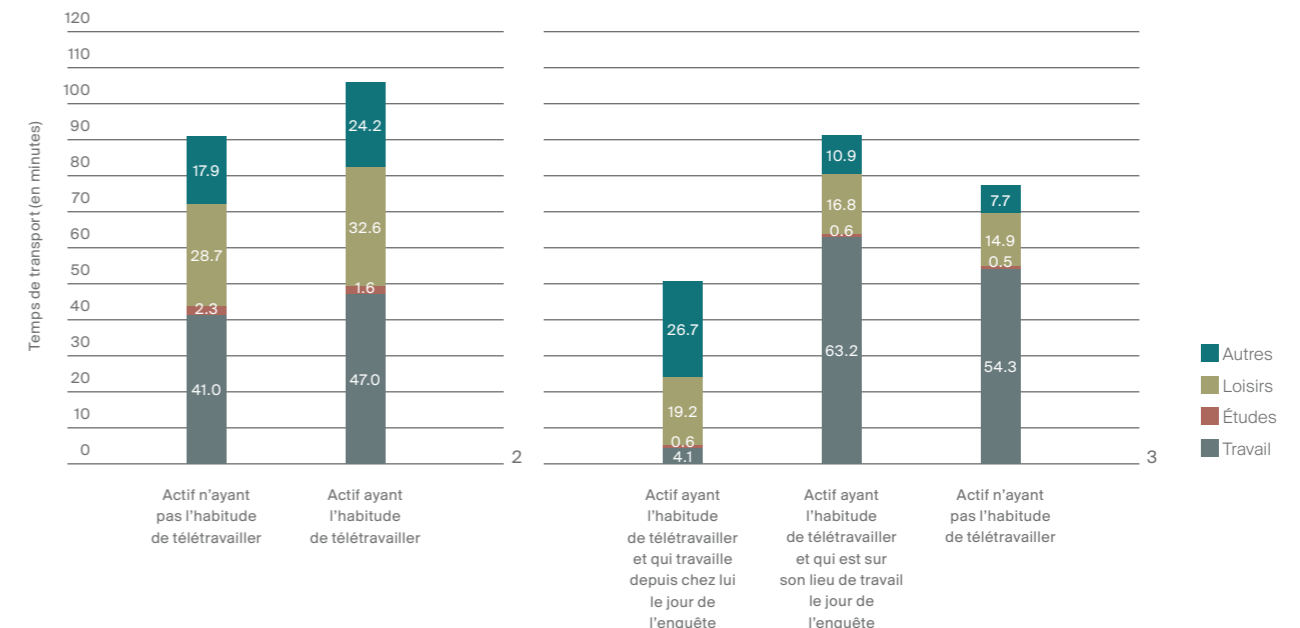
Les actifs qui travaillaient à leur domicile le jour de l'enquête se sont déplacés pendant 77.5 minutes, contre 91.5 minutes pour les actifs qui ont l'habitude de pratiquer le télétravail mais qui, le jour de l'enquête, étaient sur leur lieu de travail (fig. 3).

Seules 26% des personnes travaillant depuis chez elles le jour de l'enquête n'ont pas quitté leur domicile. Le télétravail n'implique donc pas une absence de déplacement. Le temps épargné par le télétravail est réinvesti en partie dans les loisirs, mais les différences sont limitées pour ce motif. En revanche, ne pas avoir besoin de se déplacer pour le travail permet la réalisation de toute une série de tâches comme les achats, se rendre à la banque ou dans différentes administrations ou encore amener/rechercher les enfants à la crèche/école : la différence pour le motif « autres » est en effet bien plus importante. À ce titre, le télétravail ouvre de larges potentiels pour mieux concilier vie familiale et vie professionnelle.

Synthèse et enseignements

Il ressort de nos analyses que si le télétravail permet d'éviter des déplacements entre le domicile et le lieu de travail certains jours de la semaine, il ne réduit pas le budget-temps de déplacements, tenu compte du fait d'un lieu de résidence plus éloigné. De plus, des déplacements pour d'autres motifs que le travail sont aussi réalisés les jours de télétravail. Tel qu'il est pratiqué aujourd'hui, le télétravail semble donc ne pas remettre en cause l'existence d'un budget-temps hebdomadaire stable pendant les jours ouvrés.

Ce premier enseignement sur l'extension de la notion de stabilité des budgets-temps doit être complété avec des analyses spécifiques fines sur les deux autres perspectives, à savoir d'une part les logiques compensatoires liées au cadre de vie et les mobilités associées de loisirs le week-end et pendant les vacances, et d'autre part la stabilité éventuelle des budgets-temps ressentis. Nous ne présentons pas d'analyses spécifiques dans cet article mais les premiers résultats obtenus par notre équipe montrent que les populations urbaines suisses ont bel et bien un budget-temps les jours de semaine plus faible que les populations périurbaines ou rurales et que cette tendance s'inverse le week-end. Parallè-



lement, les populations qui se déplacent le plus longtemps sont également celles qui ont un usage des transports publics - surtout interurbains - le plus élevé. Cela confirme a priori la pertinence d'un budget-temps ressenti, bien que cette notion reste très difficile à mesurer.

Finalement, les quelques analyses effectuées permettent de confirmer la pertinence d'une approche articulée autour des logiques de compensation et la pertinence d'une approche temporelle de ces logiques. Leur description plus fine et leur compréhension sont d'une grande importance pour que les politiques des transports et d'aménagement des territoires atteignent plus facilement leurs objectifs en matière d'évolution des pratiques.

Emmanuel Ravalet, ingénieur, Dr ès Sciences en économie des transports (Université de Lyon) et PhD en études urbaines (INRS Montréal), est chargé de cours à l'EPFL et associé co-fondateur, chef de projet et membre de la direction chez Mobil'homme, bureau de sciences sociales actif en maîtrise d'usage, dans les domaines de l'urbain et de la mobilité, en Suisse et en Europe. Il est également Chercheur FNS Senior à l'Institut de géographie et durabilité à l'Université de Lausanne.

Yann Dubois est géographe, Dr ès Sciences de l'EPFL. Il est collaborateur scientifique chez Mobil'homme.

Marc Antoine Messer, urbaniste FSU et Dr ès Sciences EPFL, est chargé de cours à l'EPFL et à l'Université de Louvain-la-Neuve. Il est directeur du bureau Mobil'homme et en est l'un des associés.

Vincent Kaufmann, Dr ès Sciences EPFL et Professeur EPFL de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité, dirige le Laboratoire de sociologie urbaine à l'EPFL et est associé co-fondateur et président du bureau Mobil'homme. Il est également directeur scientifique du Forum Vies Mobiles à Paris.

Bibliographie

- Crozet Y., Joly I., *De l'hypothèse de la constance du budget-temps de transports à sa remise en cause: une double interpellation des politiques de transports urbains. La «Loi de Zahavi»: Quelle pertinence pour comprendre la construction et la dilatation des espaces-temps de la ville?* Rapport final de recherche préparé pour le PUCA, Décembre 2003.
- Drevon G., Dubois Y., Ravalet E., Kaufmann V., «L'importance croissante de la qualité des temps de déplacement», dans Kaufmann, V. & Ravalet E., (dir.), *L'urbanisme par les modes de vie*, Éditions MétisPresses, Genève, 2019, chap.7, pp.159-170.
- Mokhtarian P. L., «Defining telecommuting», *Transportation research record* 1305: 273-81, 1991.
- Munafò S., «Forme urbaine et mobilités de loisirs: l'«effet barbecue» sur le grill», *Cybergeo: European Journal of Geography*, 2017.
- Ravalet E., Rérat P., «Teleworking: decreasing mobility or increasing tolerance of commuting distances?» *Built Environment*, 45(4), 2019, pp.582-602.
- Ravalet E., Vincent-Geslin S., Kaufmann V., Viry G., Dubois Y., *Grandes mobilités liées au travail*, Éditions Economica, Paris, 2015.
- Zahavi Y., Talvitie A., «Regularities in Travel Time and Money Expenditures», *Transportation Research Record* 750, 1980, pp.13-19.

- 2 Budgets-temps de transport (en minutes) par motif, selon le fait d'avoir l'habitude de télétravailler ou non (lundi-vendredi).
- 3 Budgets-temps de transport par motif, selon le lieu de travail le jour de l'enquête et le fait de télétravailler (lundi-vendredi).

ACTUALITÉS

VILLE-TERRITOIRE
SANS VOITURE

Publication. Peut-on envisager la ville-territoire sans voiture? En plein bouleversement des modes de pensée et des habitudes quotidiennes, *Post-Car World*, dans un contexte de transition écologique, propose d'explorer des possibles. Cette publication résonne particulièrement bien avec le thème de ce Cahier: elle propose des pistes et des expériences vers des futurs plausibles. Largement illustré par de grandes photos et des cartes analytiques, ce livre propose des textes pertinents qui parlent à tout un chacun. Il met le doigt sur d'autres leviers d'action que la prise de conscience pour envisager concrètement le changement. Il questionne les points de résistance. Il cherche à aller au plus proche des expériences quotidiennes, des émotions et des aspirations, pour mieux les comprendre et commencer à bâtir des scénarios plausibles et plus seulement utopiques. Un portrait étoffé de la métropole lémanique durant le siècle de la voiture est mis en résonance avec une analyse des changements de comportements en marche en Europe. À la croisée de l'architecture, de l'urbanisme et de la sociologie, les regards exposés dans cet ouvrage esquissent quatre scénarios: une exploration prospective des multiples transitions auxquelles les villes sont confrontées.

Post-Car World - Futurs de la ville-territoire, Elena Cogato Lanza, Farzaneh Bahrami, Simon Berger, Luca Pattaroni, MetisPresses, Genève, 2021, 224 pages.

FEMMES DANS
L'ESPACE PUBLIC

Publication. Redonner une place aux femmes dans l'histoire, la société et l'espace urbain; sortir de l'ombre ces femmes méconnues et pourtant pionnières qui ont façonné le développement et l'aura de la ville de Lausanne: tels sont les nobles objectifs de cet ouvrage collectif. Florence Germond, conseillère municipale en charge des finances et de la mobilité à la Ville de Lausanne, dans l'entretien publié dans les pages de ce Cahier, évoque déjà cet ouvrage et ce travail de visibilité des femmes dans l'espace public et de mémoire collective mené par la Municipalité. Richement illustré par l'illustratrice Hélène Becquelin, Lausannoise d'adoption, ce livre présente cent femmes au destin hors du commun et de tous les horizons, qui ont toutes d'une manière ou d'une autre joué un rôle prépondérant dans le développement de la ville. Un bel hommage à toutes ces «oubliées» de l'histoire! Rendre légitime la place des femmes dans l'espace public: un engagement de la Ville de Lausanne à saluer!

100 femmes qui ont fait Lausanne - Dans les pas des pionnières, [Ouvrage collectif], Éditions Antipodes, Lausanne, 2021, 158 pages.

RESSOURCES
PLANÉTAIRES

Triennale d'architecture. Une consommation excessive, les changements climatiques, un système économique linéaire: autant d'aspects qui mettent sous pression les ressources planétaires. *Terra*, la sixième édition de la Triennale d'architecture de Lisbonne, propose d'explorer un modèle de système circulaire, à la recherche d'un équilibre plus durable entre les communautés, les ressources et les processus. Après un contexte de confinement lié à la pandémie, la Triennale suggère des futurs possibles, propose l'échange de connaissances et d'expériences pour aller vers des transitions écologiques viables et durables.

Terra, Triennale d'architecture de Lisbonne 2022, du 29 septembre au 5 décembre 2022. Informations: trienaldelisboa.com



Untitled, Open Space Office series, Portugal, 2011 © Tito Mouraz

AGENDA

11.11.

ALIMENTATION



Marché de la vieille-ville de Sion © Guanzini Photographie

Séminaire et Assemblée générale. L'approvisionnement alimentaire et l'alimentation jouent un rôle prépondérant dans nos vies quotidiennes et impactent fortement nos territoires de multiples façons tout en restant souvent peu abordés. Ce séminaire entend apporter un éclairage multi-orienté et dresser les perspectives dans une vision durable. En partenariat avec la Ville de Sion.

Séminaire « Perspectives territoriales et alimentation: du global au local, du rural à l'urbain, du champ à l'assiette » et Assemblée générale EspaceSuisse - Section romande - Sion VS, 11 novembre 2021, en présentiel et par zoom. Informations, programme et inscriptions sur: espacesuisse-romande.ch

IMPRESSUM

Photo de couverture: Lugano, confinement 2020 © Alessandra Meniconzi, Lugano
Rédacteur responsable: Comité d'EspaceSuisse - Section romande
Secrétariat général
Grand-Rue 38, 1260 Nyon
Tél. 022 346 83 55
info@espacesuisse-romande.ch
espacesuisse-romande.ch

20.01.

FRIBOURG

Cours. Pourquoi faut-il séparer le territoire constructible de celui qui ne l'est pas? Quelles constructions sont considérées comme conformes à la zone agricole? Dans quelle mesure peut-on modifier les constructions existantes ou changer leur affectation? Quelles sont les règles applicables à la détention de chevaux en zone agricole? Notre cours d'introduction proposera un tour d'horizon général des tenants et aboutissants et du régime juridique des constructions hors zone.

Cours Le cadre légal des constructions hors zone à bâtir, Fribourg, 20 janvier 2022. Informations, programme et inscriptions sur: espacesuisse.ch > Formation



Villarepos (FR) © Marielle Savoyat

Comité de rédaction des Cahiers:

Rédactrice en chef: Marielle Savoyat
Membre de la rédaction: Le Comité EspaceSuisse - Section romande

Maquette: Valérie Bovay, revue *TRACÉS*, Bassenges 4, 1024 Écublens

Mise en page: Marcel Deubelbeiss, revue *TEC21*

Relecture: Stéphanie Sonnette, revue *TRACÉS*

Impression: Stämpfli AG, Wölflistrasse 1, 3001 Berne

ISSN: 2673-1770

EspaceSuisse

Association pour l'aménagement du territoire

Section romande

EspaceSuisse - Section romande est l'une des 6 sections d'EspaceSuisse - l'association faitière basée à Berne. Plateforme de discussion à l'attention des communes, des cantons et des particuliers, EspaceSuisse - Section romande offre des prestations d'information et de conseils en matière d'aménagement du territoire et d'environnement. Elle favorise une utilisation rationnelle de l'espace vital et du milieu bâti.

