

DP

# DOMAINE PUBLIC

**Analyses, commentaires et informations sur l'actualité suisse**

Indépendant, différent, réformiste depuis 1963

*En continu, avec liens et commentaires, sur [domainepublic.ch](http://domainepublic.ch)*

DP2246

Edition du  
27 mai 2019

DANS CE NUMÉRO

---

**Accord CH-UE et banques cantonales: bon pour les contribuables** (Jean-Daniel Delley)

Les réserves émises par les cantons sont injustifiées

**Duel de géants pour le duo orange** (Yvette Jaggi)

Coop et Migros rivalisent d'abord pour leur propre bien, et ensuite pour celui des consommateurs

**Liaisons TGV France-Suisse: deux concepts s'affrontent** (Michel Béguelin)

Le marché européen du transport ferroviaire entre intérêts commerciaux et rapports entre Etats

**Les effets ambivalents du télétravail sur la mobilité** (Michel Rey)

Les nouvelles pratiques diversifient les choix, mais s'ajoutent aux anciennes sans les supplanter

**Expresso**

Les brèves de DP, publiées sur le site dans le Kiosque

# Accord CH-UE et banques cantonales: bon pour les contribuables

Les réserves émises par les cantons sont injustifiées

Jean-Daniel Delley - 21 mai 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34992>

Les résultats de la consultation sur le projet d'accord institutionnel avec l'Union européenne a mis en évidence plusieurs points de contestation.

L'affaiblissement des mesures d'accompagnement a suscité dès le départ l'opposition catégorique des syndicats. [Les cantons](#) par contre craignent surtout l'interdiction des aides d'Etat, une exigence de l'UE concernant au premier chef leurs banques. Une crainte abusive dans la mesure où la garantie qu'ils leur accordent n'a plus de raison d'être.

La création des premières banques cantonales remonte au début du 19e siècle. Pour les nouvelles majorités libérales, il s'agit alors de s'émanciper de l'emprise des financiers de l'Ancien Régime. Dès les années 1850, on assiste à une deuxième vague qui voit tous les cantons se doter d'une, voire de deux banques publiques, une réaction des démocrates à la domination financière des barons radicaux.

Les banques cantonales devaient répondre aux besoins locaux et faciliter l'accès au crédit de la classe moyenne et des petites entreprises. Jusqu'en 1999, la loi fédérale sur les banques obligeait les cantons à garantir les

engagements de leurs établissements.

Les turbulences du marché hypothécaire à la fin du 20e siècle – les banques cantonales y étaient fortement engagées – ont conduit à la disparition des banques cantonales de Soleure et d'Appenzell Rhodes-Extérieures, à des fusions dans les cantons de Berne, Vaud et Genève qui chacun disposait de deux banques. Depuis lors, ces trois cantons, échaudés par le coût du sauvetage de leur établissement, renoncent à une garantie de l'Etat. Et leurs banques ne semblent pas s'en porter plus mal.

Aujourd'hui, 21 des 24 banques cantonales bénéficient toujours de la garantie publique. Cette garantie peut les inciter à prendre plus de risques que si elles étaient seules responsables de leur gestion, ce que les économistes appellent l'aléa moral. Par ailleurs, elles profitent d'un coût de financement plus faible grâce à une notation favorable que leur vaut cette garantie, un avantage concurrentiel indu. [Avenir Suisse](#) note que cette garantie fait monter la notation des banques cantonales de Zurich et Saint-Gall de plusieurs crans et les place dans une meilleure situation de solvabilité qu'UBS et Credit Suisse.

Les ambitions et la palette des activités que déploient les banques cantonales dépassent largement les objectifs initiaux ayant justifié leur création. Depuis le début du siècle, elles accordent des crédits hypothécaires hors de leurs frontières cantonales et ouvrent des succursales en Suisse et à l'étranger.

Ainsi la Banque cantonale de Genève est présente à Lausanne et à Zurich, dispose de représentations à Dubaï et à Hong Kong, d'une filiale française à Lyon et d'un bureau à Paris. Celle de Zurich (ZKB) est active depuis bientôt dix ans dans la gestion de fortune en Autriche avec quelque 70 employés. Et ne manque pas de [rappeler](#) que sa maison-mère est «*la banque universelle la plus sûre de la planète*», notée au maximum de l'échelle par l'agence Moody's, notamment grâce à la garantie du canton. Son slogan «*Une banque de proximité*» montre qu'elle interprète largement les distances.

Avec une somme de bilan de 170 milliards, la ZKB figure dans le club très fermé des banques systémiques, ces banques trop importantes pour faire faillite, en compagnie d'UBS, de Credit Suisse, de Raiffeisen et de Postfinance. En cas de crise grave, les

contribuables zurichois devraient passer à la caisse. Un risque minime, mais dont il ne convient pas de faire porter les conséquences à la collectivité.

Cette situation paraît certes fort éloignée alors que des bénéfices substantiels alimentent chaque année les caisses publiques. Ce qui

n'encourage pas les autorités à renoncer à la garantie. D'autant moins que la ZKB permet le recyclage de politiciens en fin de carrière: les trois membres de la présidence que se partagent l'UDC, le PLR et le PS touchent un salaire de 400'000 francs.

Toutes proportions gardées, les

autres banques cantonales bénéficiant de la garantie de l'Etat présentent les mêmes risques. Le rôle joué par ces établissements, fort éloigné des objectifs qui leur furent assignés à l'origine, ne justifie plus cette garantie. Les banques cantonales, proches de leur clientèle, mais trop proches des contribuables.

## Duel de géants pour le duo orange

Coop et Migros rivalisent d'abord pour leur propre bien, et ensuite pour celui des consommateurs

Yvette Jaggi - 26 mai 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35007>

Bataille de chefs autour d'un trophée: les présidents des groupes Coop et Migros ont cherché tous deux à gagner une administratrice de choc en la personne de Doris Leuthard. Dès le début de mars dernier, on apprenait qui avait le mieux manœuvré: l'ancienne conseillère fédérale se réjouissait d'entrer dans les conseils d'administration des sociétés Coop et Bell, présidées par le très habile [Hansueli Loosli](#).

Ce joli coup couronne une série d'avancées prises ces dernières années par les séculaires Sociétés coopératives de Bâle sur celles dont Gottlieb Duttweiler a jeté les fondements en 1925. Pour la première fois l'an dernier, le chiffre d'affaires consolidé du [groupe Coop](#) a passé la barre des 30 milliards de francs, dont [Migros](#) s'approche régulièrement sans l'avoir

encore franchie (28,5 milliards en 2018).

### Le duopole à l'œuvre

La rivalité des deux géants de la distribution en Suisse ([DP 2141](#)), qui forment ensemble un duopole unique dans le monde occidental, tourne depuis quelques années à [l'avantage de Coop](#). Certes, les deux groupes ont pris, avec succès le plus souvent, les virages voulus par l'évolution du commerce de détail: concentration des structures, intégration des chaînes d'approvisionnement en Suisse et à l'étranger, gestion automatisée des flux et des stocks, développement d'activités de production et de services à l'étranger, marketing de plus en plus raffiné grâce au *big data* commercial, sans oublier les ventes en ligne, bien sûr.

Ces dernières engendrent un produit net relativement minime par rapport au commerce stationnaire, mais non négligeable en valeur absolue, de l'ordre de 1,2 milliard à Migros et de plus de 2 milliards chez Coop qui pratique aussi la vente en ligne à partir de ses installations de production et de dépôts.

L'un et l'autre groupe comptent sur le marché du travail: 106'000 collaborateurs dont 90'000 en Suisse et 3'800 apprentis chez Migros, premier employeur de Suisse. De son côté, Coop recense 70'000 postes équivalent plein temps, dont environ 45'000 en Suisse et 3'750 apprentis.

Mais cette puissance affichée cache des risques et des faiblesses. A l'échelle suisse, les marges demeurent insuffisantes pour Migros; la [rentabilité globale](#) s'en ressent.

Dans ses sociétés [coopératives romandes](#), les ventes au détail ont baissé entre 2000 et 2018 et les marges s'effritent. Certaines acquisitions s'avèrent des poids lourds à porter, tels les [magasins Globus](#), qui ont provoqué de gros amortissements, et auxquels il ne reste que deux ans pour redresser la barre et mettre fin aux pertes d'exploitation.

De manière générale, Migros attire l'attention de la presse économique: la réduction des effectifs en Suisse alémanique - mais aussi à [Genève](#) - n'ayant pas suffi, le géant orange exerce de fortes [pressions](#) sur les fabricants et autres fournisseurs, y compris sur les producteurs du terroir pourtant mis en si rémunératrice évidence au rayon bio.

### **Le jeu des rabais non démontrés**

De son côté, Coop aurait tort de se croire à l'abri des critiques. Car ses coopératives se livrent elles aussi au jeu équivoque des rabais

continuels, comme le font Migros et sa filiale Denner, ou les discounters Aldi et Lidl de plus en plus présents en Suisse romande.

Certes, il paraît que les consommateurs adorent chercher le bon *deal*, celui que l'on trouve en scrutant son smartphone ou en surfant sur son petit écran. Ou celui que promettent, sans donner de références, les rabais de 20 à 59% annoncés par les hebdomadaires largement diffusés des chaînes de détaillants, de A comme Aldi à M comme *Migros Magazine* en passant par *Coopération* et *HebdoDenner*.

Il serait grand temps que les associations de consommateurs soumettent à Monsieur Prix le résultat de leurs observations à ce sujet. Et que ce dernier se prononce au nom la loi contre la [concurrence déloyale](#).

L'économie libérale voit dans le libre jeu de la concurrence un mécanisme favorable aux consommateurs. Un beau principe dont la mise en œuvre laisse fort à désirer dans la

pratique des affaires en général et sur le front du commerce en particulier.

Certes, Coop et Migros peuvent à bon droit périodiquement rendre compte des actions que leur inspirent leurs préoccupations sociales affichées. Le duo cite aussi les initiatives exemplaires en matière de durabilité des produits, de qualité des services à la clientèle, de contribution à la protection de l'environnement. Pour ne rien dire de la santé, un marché prospère sur lequel Migros s'avance audacieusement - avec l'espoir secret d'améliorer ses marges.

Mais on devrait pouvoir aussi compter sur ces grands distributeurs pour appliquer en tous points une *«politique d'entreprise reposant sur l'idéal coopératif, l'ancrage national et régional, et la volonté de s'engager avec passion pour la clientèle, de façon crédible, responsable et toujours dans une optique de la performance»*, selon les termes proclamés par Migros dans son rapport annuel.

## **Liaisons TGV France-Suisse: deux concepts s'affrontent**

Le marché européen du transport ferroviaire entre intérêts commerciaux et rapports entre Etats

---

Michel Béguelin - 22 mai 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34995>

En 1984 s'ouvre la première ligne TGV hors frontières françaises, exploitée avec des rames spécifiques franco-

suisse tri-courants. Elle relie Paris à Lausanne.

A l'époque, la collaboration

entre SNCF et CFF était totale, pour le plus grand bien des voyageurs. Or voici que la société [TGV Lyria](#), devenue le

1er janvier 2019 simple sous-traitant commercial de la SNCF en charge du lucratif marché suisse, veut changer les règles du jeu et imposer son concept du «*remplissage optimisé*» aux quinze rames TGV Euroduplex qui remplaceront les 21 compositions actuelles (dont deux à deux étages). C'est à prendre ou à laisser.

Cet ultimatum est en contradiction formelle avec les engagements pris par la France et la Suisse «*pour que les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires coordonnent leur action afin d'améliorer le service sur les liaisons entre les deux pays*». Ainsi le veut l'article 6 de la [convention franco-suisse](#) exemplaire signée en 1999, suite à la construction de la première étape du TGV Rhin-Rhône.

Cette ligne, dont le tracé longe en gros la frontière suisse de Vallorbe à Bâle offre, combinée avec l'axe Lausanne/Neuchâtel-Dijon, toutes les possibilités de retombées «*gagnant-gagnant*» pour les deux pays. Un double avantage que la SNCF n'hésite pas à sacrifier. Elle s'apprête en effet, tout en préservant les marchés de Bâle-Zurich et Haute Savoie/Genève, à dégrader ses prestations sur le marché central de la Suisse occidentale comptant plus d'un million d'habitants.

Le canton de Vaud a été le premier à réagir, suivi par Neuchâtel et Berne. Quant aux sept cantons de Suisse occidentale (VD, GE, VS, BE,

NE, FR, JU), ils ont décidé d'unir leurs efforts au sein de l'association Oustrail. Le patron des CFF se tait. L'Office fédéral des transports fait son travail de garant de la convention franco-suisse.

### **Le TGV Rhin-Rhône: développement et investissements**

Jean-Pierre Chevènement, alors maire de Belfort, a joué dès 1985 le rôle de promoteur éclairé du TGV Rhin-Rhône. Son idée de base était de le réaliser en trois étapes, afin de créer progressivement, outre l'incontournable liaison parisienne, un axe à grande vitesse européen Francfort/Strasbourg-Marseille.

Une carte européenne met vite en évidence l'importance stratégique de cette vision pour notre pays. Actuellement sont en service: le tronc commun Paris-Dijon et les deux branches s'ouvrant vers la Franche-Comté et la Suisse, soit d'une part celle du TGV Rhin-Rhône et, d'autre part, celle de la ligne Dijon-Lausanne/Neuchâtel.

La ville de Lausanne et les trois cantons de la chaîne du Jura ont défendu ces développements avec constance. Par l'intermédiaire du grand Neuchâtelois Gérard-F. Bauer, qui fut le premier «*ministre*» de Suisse auprès de l'OCDE après la guerre, les gouvernements des deux cantons de Bâle et de Zurich ont d'emblée compris l'importance de l'enjeu.

Au niveau fédéral, il fut dès lors clair que la Suisse devait contribuer financièrement, hors principe de territorialité, aux investissements. A ce jour, de part et d'autre de la frontière, soit directement à travers la convention franco-suisse, soit sur les tronçons suisses des lignes d'accès, la Suisse a investi un montant de l'ordre de [500 millions](#) de francs. Les contribuables, comme il se doit, escomptent un retour sur investissements. Or, de toute évidence, Lyria 2020 ne répond pas à cette légitime exigence.

### **Sur fond d'ouverture à la concurrence**

En 2010, l'Europe a ouvert à la concurrence les lignes à grande vitesse, cabotage compris. L'Italie joue le jeu. Pour la France, la SNCF s'engage sur quelques marchés étrangers en prenant des participations financières, alors que, sur le plan intérieur, tout est fait pour retarder l'ouverture. Cette stratégie semble prévaloir dans le cas de Lyria SNCF - société dont la SNCF détient 74% du capital et les CFF 26% - qui manifeste très fort sa volonté d'accaparer la part du marché franco-suisse qui lui semble la plus profitable et de laisser tomber le reste.

Heureusement, la convention franco-suisse existe! Le principe de concurrence ne la contredit pas, dans la mesure où la primauté de l'intérêt collectif global est préservé. Comme il se doit, l'intérêt des entreprises ferroviaires reste subordonné.



## Lyria SNCF doit rester à sa place

Lyria, dorénavant simple sous-traitant de SNCF, veut imposer son concept dès 2020. Deux marchés sont visés. En premier, l'axe Zurich-Bâle qui offre, grâce à une desserte par deux lignes quasi parallèles à doubles voies, une liaison fiable à long terme. Le second, l'axe TGV Genève-Paris, en place depuis 1981, relève lui du trafic interne SNCF; mais la ligne d'apport dès Lausanne est [complètement saturée](#) en nombre de tracés au moins jusqu'en 2035.

Dès le changement d'horaire de décembre prochain, la SNCF ne mettra plus à la disposition de Lyria que 15 rames à deux niveaux offrant chacune 507 places. Pour les rentabiliser, Lyria veut supprimer une liaison Lausanne-Vallorbe-Frasne/Neuchâtel-Paris et l'unique liaison Berne-Bâle-Paris.

En guise de remplacement, trois liaisons Lausanne-Genève (Paris) sont prévues, en occupant des sillons déjà attribués, soit en trafic interne suisse (Interregio Genève-Sion), soit en accaparant des tracés Eurocity Milan-Lausanne-Genève. Pour la clientèle du marché naturel suisse via Lausanne-Vallorbe et Neuchâtel-Frasne, le détour par Genève signifie des liaisons allongées, avec des risques élevés de changements de trains au retour à Genève, en cas du moindre retard sur la ligne SNCF.

En effet, au nom de la «rentabilité par train», rien de plus facile, pour quelques minutes de retard, que de faire descendre à Genève les voyageurs pour Lausanne et au-delà, en les priant d'utiliser le réseau CFF! Double bénéfice pour la SNCF: une meilleure rentabilité de sa ligne Paris-Genève d'une part et, d'autre part, le blocage par cette même SNCF du tracé Genève-Lausanne (Milan) que le concurrent Trenitalia ne pourrait dès lors pas revendiquer. Ce genre de dérives dues à la concurrence débridée entre grandes compagnies ferroviaires commence à prendre de l'ampleur en Europe, pour la plus grande joie des compagnies aériennes.

A noter que ce concept de rentabilité par train est parfaitement contradictoire avec celui de la gestion d'une flotte. On ne comprend pas que Lyria SNCF, une société dite «commerciale», veuille abandonner un bassin de clientèle vers la France et Paris de plus d'un million d'habitants – toute la partie centrale de la Suisse occidentale et le Valais – qui bénéficient d'une meilleure desserte par Lausanne-Vallorbe et Neuchâtel-Frasne que via Genève.

Autre option surprenante: même si son patron le rappelle expressément, TGV Lyria semble oublier que l'EPFL prévoit une augmentation de 25% du [trafic Suisse-Paris](#) d'ici cinq à dix ans. Autant de clients potentiels qui pourraient préférer l'avion –

tous les trains Intercity vont à l'aéroport – d'autant qu'on les encourage à passer par Genève.

## Vers une bataille durable de part et d'autre de la frontière

Du côté français, dans les régions Bourgogne et Franche-Comté, des élus et surtout la société civile bien représentée par la Fédération nationale des usagers des transports ([Fnaut](#)) se démènent et protestent. Avec des hauts et des bas selon les contacts. Mais Lyria SNCF, par ailleurs prête à revoir ici ou là une amélioration de correspondance TER, persiste à démontrer sa toute-puissance et adoucit ses choix en brandissant le susucre habituel: on vous supprime des trains, mais on vous installe le wifi gratuit dans ceux qui restent!

Pour l'entreprise, la convention franco-suisse ne vaut rien – elle demeure très peu connue outre-Jura. Toutefois, on relève deux signes encourageants: Guillaume Pépy, président de la SNCF, a fait une déclaration remarquée, «*Je ne crois plus au tout TGV*», citée le 24 avril dernier dans le toujours bien informé *Canard enchaîné*. Et le même président de livrer le 15 mai, dans une réunion avec des représentants de la Fnaut régionale, ce qu'il nomme lui-même un *scoop*: «*Je veux lancer un appel d'offres pour des TGV à un étage*.» Des signes vers une offre plus diversifiée pour la desserte du marché de part et d'autre du Jura?

Du côté suisse, l'OFT s'en tient fermement à la convention. Mais les CFF jouent un rôle ambigu. Si le CEO Andreas Meyer ne se prononce pas, l'entreprise a bel et bien intégré l'horaire Lyria 2000 dans son communiqué de presse sur le nouvel [horaire 2020](#), comme si l'affaire était réglée.

Bien sûr, après l'unanimité proclamée des cantons de Suisse occidentale contre Lyria SNCF, le dossier va monter au niveau politique et le Parlement va s'en emparer. Et l'OFT, qui par ailleurs assure que «*la convention ferroviaire*

*est respectée*», veut organiser une table ronde. En bref, Berne se fait fort d'arbitrer le [litige autour de Lyria](#).

Premièrement, il s'agira de trouver une solution à la fois conforme à la convention en vigueur et valorisant les liaisons transjurassiennes au même niveau que les autres. Mais, à part le matériel roulant apte à répondre à l'augmentation du trafic prévue par l'EPFL, il y a aussi la question, fondamentale dans la durée, des tarifs appliqués sur les itinéraires libéralisés. Car l'ouverture des marchés

permettra aux compagnies de moduler leurs offres et leurs prix, y compris en discriminant un itinéraire par rapport à un autre.

Deuxièmement, il faudra mener un débat de fond sur les différentes formes d'intégration du réseau national suisse au réseau européen, à l'heure de la concurrence entre les grands opérateurs du continent.

Dans cette perspective, le différend déclenché autour de Lyria 2020 donne une alerte pleine d'enseignements précieux pour l'avenir.

## Les effets ambivalents du télétravail sur la mobilité

Les nouvelles pratiques diversifient les choix, mais s'ajoutent aux anciennes sans les supplanter

---

Michel Rey - 25 mai 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35001>

Le télétravail permet-il de limiter les déplacements pendulaires? Cette possibilité offerte par les nouvelles technologies suscite beaucoup d'espoirs. Mais elle demande à être concrétisée et se révèle ambivalente.

Le télétravail, c'est l'utilisation des technologies de communication pour travailler depuis chez soi ou dans un autre lieu proche du domicile, aux heures de travail habituelles, au lieu de se déplacer vers le lieu de travail et aux heures conventionnelles.

Selon une [première analyse](#) de

l'Office fédéral de la statistique pour les années 2001 à 2015, cette pratique «*reste encore relativement marginale*». En moyenne, sur l'ensemble de la population active occupée, la proportion est de 2,7%. Elle s'observe dans les branches de l'information et de la communication, dans l'enseignement et dans la recherche ainsi que dans les activités financières et d'assurance. On comprend aisément qu'elle soit plutôt rare dans le secteur de l'industrie et surtout dans la construction et les services à la personne.

Mais l'OFS estime que ce pourcentage augmentera rapidement dans les prochaines années. Une étude de bureau Deloitte, [L'espace de travail du futur](#), a examiné comment la technologie numérique et l'économie du partage sont en train de changer les modalités de travail de la population active suisse.

En raison de l'évolution du secteur des services qui exige des emplois axés sur le savoir, un nombre croissant de personnes peuvent travailler sans être rattachées à un lieu de travail en particulier. La moitié des employés auraient

cette possibilité. Travailler en tant qu'indépendant devient de plus en plus monnaie courante. Plus les gens deviennent mobiles et indépendants, moins le fait d'avoir un espace de travail fixe est important.

## **Coworking et travail itinérant**

Les espaces de *coworking* constituent une alternative au bureau traditionnel sur un lieu de travail fixe. Ils sont complémentaires au travail à domicile. Ce sont des bureaux partagés où les gens travaillent, ensemble ou individuellement, mais pas pour la même organisation ou entreprise. Ces locaux sont disponibles sur une base horaire. Il en existe une cinquantaine en Suisse et il faut s'attendre à leur multiplication.

Généralement situés en milieu urbain à proximité des lieux d'habitat, ces espaces permettent d'éviter de se déplacer aux heures de pointe et offrent aux employés la possibilité d'optimiser leurs déplacements professionnels, familiaux et sociaux.

Il faut signaler l'initiative [Work Smart](#) qui vise à promouvoir dans l'économie suisse les formes de travail flexibles et sans contraintes de localisation. Plus de 200 entreprises et administrations ont signé une charte d'engagement dans ce but et 55 d'entre elles se sont engagées à promouvoir des modes de travail à la maison ou dans des espaces de

*coworking*.

Le télétravail itinérant ou nomade se pratique dans les transports ferroviaires. Il est en plein développement, avec une augmentation de 7% par an de 2007 à 2012. Il est pratiqué par des pendulaires qui se déplacent sur de grandes distances. Au bénéfice souvent de conditions de travail flexibles ou avec un statut d'indépendant, ils cherchent à optimiser leur temps de travail et à éviter les heures de pointe.

## **Effets incertains sur les déplacements pendulaires**

Dans leur contribution à l'ouvrage paru en 2017 sous le titre [La mobilité en questions](#), Emmanuel Ravalet et Patrick Rérat font preuve de prudence quant aux effets du travail sur la mobilité. Leurs réflexions s'appuient sur deux expériences de Swisscom et des CFF dont l'objectif est clairement d'éviter les déplacements aux heures de pointe. Les résultats sont très positifs pour les conditions de travail et pour les effets sur les déplacements pendulaires. Mais le nombre de participants relativement réduit (228) empêche de généraliser les enseignements des deux cas observés.

Les deux auteurs s'interrogent sur les promesses du télétravail, largement défendu pour ses valeurs environnementales et sociales. Ils se montrent prudents. En effet, si le télétravail permet le développement et le maintien

des relations à distance, il provoque autant qu'il évite des mobilités spatiales. Au total, les résultats s'avèrent ambivalents.

Pour lutter contre la saturation des transports aux heures de pointe, le télétravail permet de désynchroniser une partie des déplacements. Mais les personnes travaillent à distance souvent un ou deux jours par semaine et la saturation perdure les autres jours.

Il y a aussi le risque que le travail conduise à une augmentation du temps et de la distance de déplacements, en raison de leur moindre fréquence, ce qui globalement peut entraîner une extension de la pendularité annuelle. La Suisse bénéficie d'un réseau de communication très performant tant routier que ferroviaire. Les gares et entrées d'autoroute étant souvent situées en limite de localité, le télétravail pourrait ainsi contribuer à l'étalement urbain.

Et si on ajoute qu'une généralisation du travail à domicile devrait entraîner une augmentation de la surface habitable (pour des raisons de confort), alors le bilan positif du télétravail en matière d'environnement devra être nuancé.

Ces hypothèses restent à vérifier, mais elles ont leur part de probabilité. Elles rejoignent le [constat](#) de Vincent Kaufmann, spécialiste de la mobilité. Le professeur à l'EPFL observe que de nombreux Suisses deviennent



de grands mobiles tout en demeurant sédentaires. Ainsi, on habite à Sion et on trouve un job à Lausanne ou Berne, mais on ne déménage pas pour autant et on pratique le télétravail itinérant.

## **Flexibilité des horaires et mobilité**

Le télétravail contribue à la flexibilité des horaires de travail. Encore faut-il que les employés développent des pratiques de déplacement qui libèrent les heures de pointe. Ce qui est loin d'être évident.

Sur le [Forum Vies mobiles](#), l'urbaniste Emmanuel Munch analyse les effets paradoxaux de la flexibilisation des horaires, à l'exemple de milliers de cadres travaillant en Ile-de-France. D'où il résulte que ces derniers ne profitent guère de la souplesse dont ils

disposent pour modifier leur horaire ni leur organisation de travail. Ils continuent à se déplacer aux heures de pointe, car leur horaire professionnel quotidien reste déterminé par des contraintes familiales (transport des enfants à l'école, achats quotidiens à effectuer, parcours partagé avec le conjoint qui travaille). Ces cadres ont également le souci de sociabilité avec leurs collègues d'entreprise. Le café partagé en début de journée est un moment-clé pour se tenir au courant des nouvelles de l'entreprise.

Cette expérience n'est certes pas liée au télétravail. Mais elle démontre que les comportements de mobilité à un moment donné de la vie s'expliquent beaucoup par des choix anciens (un emploi plus ou moins sûr, un appartement loué ou acheté, la mise en

couple, l'éducation des enfants).

L'aménagement du temps et de l'espace entre vie privée et vie professionnelle s'avère complexe. Les nouvelles technologies ouvrent le champ des possibles, mais ne modifient ni radicalement, ni en tout cas rapidement, les pratiques de mobilité.

L'arrivée du téléphone fixe puis mobile, de la visioconférence, des équipements connectés (tablettes, ordinateurs portables) a généré un questionnement identique. Y aura-t-il une substitution des anciens moyens de communication par les nouveaux? Dans les faits, ce n'aura pas été le cas, il y a eu complémentarité. Et la mobilité des pendulaires n'a pas diminué pour autant, bien au contraire elle ne cesse de se développer.

## **Expresso**

Les brèves de DP, publiées sur le site dans le Kiosque

### **Mixité parlementaire**

Lors de leur [dernière séance](#), en pleine année féministe, les membres de la commission des affaires juridiques du Conseil des Etats ([douze hommes et une femme](#)) ont décidé par 6 voix contre 5 et une abstention de renoncer au seuil de représentation des sexes au sein des directions des sociétés cotées en bourse.

Ces messieurs sont-ils si certains d'être réélus? Gageons que nombreux seront les bulletins portant exclusivement le nom de femmes cet automne, lorsqu'il s'agira d'élire nos représentants aux Chambres... | *Danielle Axelroud Buchmann - 24.05.2019*

Ce magazine est publié par [Domaine Public](#), Lausanne (Suisse). Il est aussi disponible en édition eBook pour Kindle (ou autres liseuses) et applications pour tablette, smartphone ou ordinateur.

La reproduction de chaque article est non seulement autorisée, mais encouragée pour autant que soient respectées les conditions de notre [licence CC](#): publication intégrale et lien cliquable vers la source ou indication complète de l'URL de l'article.

Abonnez-vous gratuitement sur [domainepublic.ch](http://domainepublic.ch) pour recevoir l'édition PDF de DP à chaque parution. Faites connaître DP - le magazine PDF à imprimer, l'eBook et le site - autour de vous! Vous pouvez aussi soutenir DP par un [don](#).

## Index des liens

### **Accord CH-UE et banques cantonales: bon pour les contribuables**

[https://kdk.ch/uploads/media/Stlg-4431\\_6-20190329\\_InstA-def-f.pdf](https://kdk.ch/uploads/media/Stlg-4431_6-20190329_InstA-def-f.pdf)

<https://www.avenir-suisse.ch/fr/banques-cantonales-un-engagement-a-risque-pour-les-cantons/>

<https://www.zkb-oe.at/de/>

### **Duel de géants pour le duo orange**

<https://www.tagesanzeiger.ch/sonntagszeitung/der-cooppraesident-stach-die-migros-aus/story/11532255>

[https://report.coop.ch/app/uploads/Coop\\_GB18\\_fr.pdf](https://report.coop.ch/app/uploads/Coop_GB18_fr.pdf)

<https://report-download.migros.ch/dossier/2018/fr/ddo,ffi,dgk,e6i,doc,dob,do9,dhr,e6k,e6j,e6h,di2,doe,dof,dog,dev,d0f,d0e,d0g,d62,d0h,cru,d0i,dfd,de2,d0b,d0d,d08,ett,d0c,def,doa,dod,fe8,d09,dfo,crt,crw,d0j,cs5,cs7,cs8,cs9,csa/Migros-Report-2018.pdf>

<https://www.domainepublic.ch/articles/29736>

<https://www.republik.ch/2019/01/23/der-blockierte-riese>

<https://www.nzz.ch/meinung/migros-ein-m-zu-wenig-profitabel-ld.1421408>

<https://www.24heures.ch/economie/migros-peine-suisse-romande/story/10968471>

<https://www.tagesanzeiger.ch/wirtschaft/unternehmen-und-konjunktur/migros-leidet-im-luxusbereich/story/27502976>

<https://lecourrier.ch/?s=Migros%20optimise%20%C3%A0%20fond>

<https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/migros-lieferanten-der-saftpresse>

<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19860391/index.html>

### **Liaisons TGV France-Suisse: deux concepts s'affrontent**

<https://fr.wikipedia.org/wiki/Lyria>

<https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20002118/index.html>

[https://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/aktuell-startseite/berichte/sb\\_eisenbahn\\_ausbauprogramme/standbericht-2018-eisenbahn-](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/aktuell-startseite/berichte/sb_eisenbahn_ausbauprogramme/standbericht-2018-eisenbahn-)

[ausbauprogramme.pdf.download.pdf/P181143%20FR%20Bericht%20Eisenbahn-Ausbau\\_2018%20Web.pdf](https://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/aktuell-startseite/berichte/sb_eisenbahn_ausbauprogramme/standbericht-2018-eisenbahn-ausbauprogramme.pdf.download.pdf/P181143%20FR%20Bericht%20Eisenbahn-Ausbau_2018%20Web.pdf)

<https://www.24heures.ch/suisse/En-2019-les-trains-romands-sont-sur-la-corde-raide/story/17495060>

<https://www.24heures.ch/vaud-regions/30-places-lausanne-paris/story/20697699>

<https://www.fnaut.fr/>

<https://company.sbb.ch/fr/medias/service-de-presse/communiqués-de-presse/detail.html/2019/5/0705-1>

<https://www.24heures.ch/vaud-regions/trente-ans-lutte-tgv-via-vallorbe/story/13939927>

<https://www.letemps.ch/suisse/litige-autour-tgv-lyria-sera-arbitre-berne>

## **Les effets ambivalents du télétravail sur la mobilité**

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/culture-medias-societe-information-sport/societe-informations/indicateurs-generaux/economie-nationale/teletravail.html>

<https://www2.deloitte.com/ch/fr/pages/consumer-business/articles/workplace-of-the-future.html>

<http://www.work-smart-initiative.ch>

<https://www.ppur.org/produit/832/9782889151721/La%20mobilit%C3%A9%20en%20questions%20>

<https://www.ppur.org/produit/232/9782889141135/Les%20paradoxes%20de%20la%20mobilit%C3%A9%20>

<http://fr.forumviesmobiles.org/video/2019/04/09/flexibilite-des-horaires-travail-fin-calvaire-des-heures-pointe-12921>

## **Espresso**

<https://www.parlament.ch/press-releases/Pages/mm-rk-s-2019-05-17.aspx?lang=1036>

<https://www.parlament.ch/fr/organe/commissions/commissions-thematiques/commissions-caj>