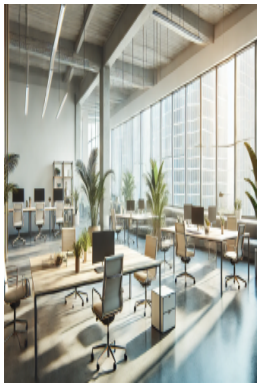
1. Articles



Le télétravail et la promesse fragile de mobilités plus durables

14 janvier 2025

Anne Aguiléra, Leslie Belton Chevallier, Julie Perrin, Éléonore Pigalle, Laurent Terral

Avec les confinements liés à la pandémie de Covid-19, nombreux ont été les Français à connaître leur première expérience de télétravail. Au-delà de la mesure d'urgence, celui-ci s'est inscrit dans les pratiques d'une part importante des travailleurs, ouvrant la porte à une révision profonde de leurs déplacements. Ces travailleurs n'étant plus sur la route, la logique voulait que ce bouleversement se fasse dans le sens d'une mobilité plus écologique, mais la réalité est bien sûr plus complexe. Cinq ans après la pandémie, où en sont les promesses du télétravail en termes de réduction des déplacements carbonés ?

Avec les confinements liés à la pandémie de Covid-19, nombreux ont élé les Français à connaître leur première expérience de télétravail. Au-delà de la mesure d'urgence, le télétravail s'est inscrit dans les pratiques d'une part importante des travailleurs et a ouvert la porte à une révision profonde de leurs déplacements. Celle-ci pourrait se faire dans le sens d'une mobilité plus écologique, puisque ces travailleurs ne sont plus sur la route, mais la réalité est bien sûr plus complexe. Cinq ans après la pandémie, où en sont les promesses du télétravail en termes de réduction des déplacements carbonés ?

La pandémie de Covid-19 a suscité un développement rapide et inédit du télétravail. En France, près de 20% des salariés ont déclaré au moins un jour de télétravail par semaine en 2023 (Pénicaud, 2024). Le chiffre avoisine même 50% en Île-de-France (Forum Vies Mobiles, 2023 et 2024). La pratique semble désormais adoptée durablement, même si le rythme hebdomadaire est moins intense qu'auparavant. Si les trois-quarts des salariés français télétravaillent un ou deux jours par semaine (à part égale entre ces deux modalités) en 2024, ils étaient deux-tiers en 2022, lorsque le rythme de trois jours par semaine était plus répandu (Pénicaud, 2024).

Cet essor rapide relance autant d'attentes qu'il suscite de débats. Dès les années 1970 aux États-Unis, les pouvoirs publics faisaient du télétravail un instrument de réduction du

trafic et de la congestion automobiles. L’argument perdure aujourd’hui, comme en témoignent en France plusieurs lois sur les transports évoquant le télétravail (Grenelle de l’environnement et loi sur la transition énergétique pour la croissance verte), ou encore son inscription dans de nombreux plans de mobilité d’entreprises. À l’objectif de fluidification du trafic s’ajoute désormais celui de la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution de l’air. Sur ce plan, l’espoir est que le télétravail conduise à une réduction pure et simple des déplacements pendulaires. Or, toutes choses étant rarement égales par ailleurs, les travaux académiques constatent d’autres évolutions, contraires aux objectifs de décarbonation des mobilités. Elles concernent l’organisation des activités quotidiennes et la géographie des lieux de résidence et d’emploi, avec un risque d’augmentation des distances parcourues et de l’usage de la voiture, pour les trajets domicile-travail comme pour les autres déplacements.

Cet article propose d’approfondir ces constats et d’identifier des pistes d’action pour mettre le développement du télétravail au service de la décarbonation des mobilités. Il s’appuie sur une revue de littérature et sur les résultats de deux recherches récentes : l’une sur les télétravailleurs (Aguiléra et al., 2023) et l’autre sur les entreprises franciliennes (Perrin et al., 2023), dans le cadre du programme Smart Lab Lability financé par la région Île-de-France.

Le risque d’un accroissement des distances domicile-travail

La capacité du télétravail à modifier l’organisation des territoires continue d’interroger. Qu’il n’y ait pas eu d’exode urbain massif généré par la pandémie (Atkinson-Clement et Pigalle, 2021; Cattan et al., 2023) ne signifie pas que le sujet soit clos. Si la littérature scientifique n’apporte pas de réponse définitive, elle met en garde contre les risques d’accroissement de l’étalement urbain et d’éloignement entre habitat et emploi.

En moyenne, les télétravailleurs habitent plus loin de leur emploi que les actifs « classiques ». Si les causes sont probablement plurielles, les recherches s’accordent sur le fait que le télétravail crée, à moyen ou plus long terme, de nouvelles opportunités résidentielles pour une partie des ménages (Pigalle, 2024). Il permet d’étendre les zones de recherche d’emploi ou de résidence (Hostettler Macias et al. 2022), en périphérie de grandes villes ou en faveur de villes moyennes et petites, quitte à augmenter les distances à parcourir (Ravalet et Rérat, 2019). Il peut aussi pérenniser des situations, envisagées initialement comme provisoires, de grand éloignement du lieu de travail, ou rendre plus fréquente la bi-résidentialité (Forum Vies Mobiles, 2023). Les résultats de Lability poitent aussi une tendance à l’élargissement des bassins de recrutement des entreprises franciliennes, alimentant l’extension des navettes domicile-travail (Perrin et al., 2023).

Du côté des lieux d’emploi, l’incertitude règne tout autant. Au-delà des bouleversements que subissent actuellement les quartiers d’affaires, les effets du télétravail sur la géographie des activités économiques demeurent très peu documentés. Depuis la pandémie, les observateurs des stratégies immobilières confirment l’accélération de tendances antérieures, notamment une attractivité renforcée des espaces centraux (ou situés à proximité de nœuds de transport) et multifonctionnels. Ils constatent aussi l’émergence de nouveaux acteurs autour des locations temporaires d’espace de travail et du coworking. Notre enquête montre toutefois qu’en Île-de-France il est pour l’instant moins question de déménager – et lorsque c’est le cas, avec des critères de centralité et d’accessibilité toujours privilégiés, voire renforcés – que de réfléchir à la taille des locaux

et à leurs agencements intérieurs, dans le sens d’espaces plus flexibles et collaboratifs. Ces changements récents dans l’organisation spatiale des lieux d’emploi et leur incidence sur les mobilités domicile-travail des salariés restent largement à creuser.

Une augmentation des déplacements privés

En diminuant la fréquence des trajets domicile-travail et en augmentant le temps passé au domicile, l’adoption du télétravail tend à faire générer plus de déplacements pour des motifs privés (Aguiléra et al. 2023). Ce surcroît de trajets, qui augmente avec la fréquence du télétravail, compense voire annule la diminution hebdomadaire des trajets domicile-travail. L’effet global sur les distances parcourues par les télétravailleurs reste cependant variable. Il dépend beaucoup des contextes individuels (composition familiale, équipement en voiture(s), etc.) et surtout résidentiels, notamment en termes de proximité aux commerces et services du quotidien (Aguiléra et al., 2003; Pigalle, 2024).

Il faut malgré tout se garder de conclusions hâtives. Les travaux disponibles se placent rarement à une échelle hebdomadaire, laissant de côté de possibles substitutions de trajets entre week-end et semaine qui pourraient annuler ou amoindrir le constat d’une augmentation des trajets privés. Les retombées sur les mobilités des autres membres du ménage constituent un autre angle mort de ces réflexions. Le surcroît des déplacements privés des télétravailleurs pourrait n’être que le reflet du fait que d’autres membres du ménage (par exemple le conjoint) réduisent d’autant leurs trajets, notamment en matière d’accompagnement des enfants ou d’achats. Pour traiter ces sujets, actuellement étudiés en France sur un seul jour de la semaine et un seul individu par ménage, des évolutions des enquêtes de mobilité et des investigations plus qualitatives sont indispensables.

Peu de changements dans les modes de transport

On sait par ailleurs encore peu de choses sur les conséquences des changements des programmes d’activité des télétravailleurs et des membres de leur foyer sur l’usage des modes de transport. Il semble néanmoins, par rapport au travail sur site, rester chez soi en télétravail est globalement favorable aux modes actifs (Elldér, 2020). Malgré tout, à l’échelle de la semaine, les télétravailleurs ne diminuent pas forcément leur usage de la voiture. Sa place résiste en général dans les déplacements pendulaires (Aguiléra et al. 2023), et peut même augmenter pour certains déplacements privés (Cerqueira et al. 2020). La plupart des enquêtes sur les intentions de changement modal réalisées pendant la pandémie soutenaient d’ailleurs plutôt le scénario d’un report vers la voiture que vers les transports collectifs. Le télétravail peut aussi, une ou plusieurs fois par semaine, rendre disponible une voiture pour les besoins des autres membres du ménage. Les liens entre le télétravail et l’usage des modes de transport sont loin d’avoir été élucidés. Ils dépendront aussi des coûts des carburants et des politiques de transport et d’aménagement aux échelles nationale et locales.

Conclusion

Le développement du télétravail offre des opportunités autant qu’il fait peser des risques sur les objectifs de mobilités plus durables. La menace d’un renforcement de l’étalement urbain porte en germe une dépendance accrue à l’automobile et une augmentation des distances parcourues par ce mode très polluant. Mais le télétravail peut aussi favoriser un accroissement des déplacements courts, en faveur des commerces, des services et des activités de loisirs à proximité du domicile. Il pourrait dès lors contribuer à mieux concilier

les politiques publiques en matière de dynamiques urbaines et de mobilités décarbonées. Si les politiques à mettre en œuvre pour y parvenir n'ont pas radicalement changé par rapport à la période antérieure, elles pourraient, à la faveur de cette nouvelle organisation du travail désormais d'importance pour une partie des actifs, être mieux acceptées par les pouvoirs publics et mieux correspondre aux attentes des citoyens. On pense notamment à la densification et au développement de l'offre de commerces et de services locaux (y compris itinérants), aux aménagements en faveur des modes actifs (pistes cyclables, aménagements destinés à la marche) et au déploiement de nouveaux services de transport performants pour relier les lieux de domicile et d'emploi (covoiturage et cars sur voie réservée, vélos et trottinettes en libre-service).

Bibliographie

Aguiléra, Anne, Pigalle, Eléonore et Belton-Chevallier, Leslie. 2023. « L'adoption du télétravail change-t-elle nos pratiques de mobilité ? », in La résilience du territoire francilien en sortie de crise sanitaire, Smart Lab LABILITY, p. 8-13.

Atkinson-Clement, Cyril et Pigalle, Eléonore. 2021. « What can we learn from Covid-19 pandemic's impact on human behaviour? The case of France's lockdown », Humanities and Social Sciences Communications, vol. 8, n° 8, p. 1-12, https://doi.org/10.1057/s41599-021-00749-2

Caldarola, Bernardo et Sorrell, Steve. 2022. « Do teleworkers travel less? Evidence from the English National Travel Survey », Transportation Research Part A: Policy and Practice, vol. 159, p. 282-303, https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.03.026

Cattan, Nadine, Telle, Olivier, Vacchiani-Marcuzzo, Céline, Béraud, Joséphin et Chalonge, Ludovic. 2023. « Le mythe de l'exode urbain parisien : quelles mobilités en temps de crise sanitaire ? », Métropolitiques, publié le 04/12/2023, https://metropolitiques.eu/Le-mythe-de-l-exode-urbain-parisien-quelles-mobilites-en-temps-de-crise.html

Cerqueira, Eugênia Dória Viana, Motte-Baumvol, Benjamin, Chevallier, Leslie Belton et Bonin, Olivier. 2020. « Does working from home reduce CO2 emissions? An analysis of travel patterns as dictated by workplaces », Transportation Research Part D: Transport and Environment, vol. 83, 102338, https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102338

Elldér, Erik. 2020. « Telework and daily travel: New evidence from Sweden », Journal of Transport Geography, vol. 86, 102777, https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102777

Forum Vies Mobiles, 2024. « La croissance des mégapoles percutée par la révolution du télétravail (Paris, Londres, New York) », 12 p., https://forumviesmobiles.org/recherches/16065

Forum Vies Mobiles, 2023. « Qui sont les télétravailleurs d'Île-de-France? », 16p.

Hostettler Macias, Laura, Ravalet, Emmanuel et Rérat, Patrick. 2022. « Potential rebound effects of teleworking on residential and daily mobility », Geography Compass, vol. 16, n° 16, 12657, https://doi.org/10.1111/gec3.12657

Pénicaud, Émilie. 2024. « Une photographie du marché du travail en 2023 ». Insee Première, n° 1987, https://www.insee.fr/fr/statistiques/7936590

Perrin, Julie, Aguiléra, Anne et Terral, Laurent. 2023. « Lieux et espaces de travail dans les organisations hybrides du travail. Une analyse des répercussions spatiales du télétravail sur les entreprises franciliennes », in La résilience du territoire francilien en sortie de crise sanitaire, Smart Lab LABILITY, p. 33-37, https://shs.hal.science/halshs-04013012v1/document

Pigalle, Eléonore. 2024. « What are the impacts of teleworking on activity-travel behaviour? A text mining study », Articulo - Journal of Urban Research, n°24, https://doi.org/10.4000/articulo.5601

Ravalet, Emmanuel et Rérat, Patrick. 2019. « Teleworking: Decreasing Mobility or Increasing Tolerance of Commuting Distances? », Built Environment, vol. 45, n° 45, p. 582-602, https://doi.org/10.2148/benv.45.4.582

Lockdown

The lockdown measures implemented throughout 2020 in the context of the Covid-19 crisis, while varying from one country to the next, implied a major restriction on people's freedom of movement for a given period. Presented as a solution to the spread of the virus, the lockdown impacted local, interregional and international travel. By transforming the spatial and temporal dimensions of people's lifestyles, the lockdown accelerated a whole series of pre-existing trends, such as the rise of teleworking and teleshopping and the increase in walking and cycling, while also interrupting of long-distance mobility. The ambivalent experiences of the lockdown pave the way for a possible transformation of lifestyles in the future.

En savoir plus x

Mobility

For the Mobile Lives Forum, mobility is understood as the process of how individuals travel across distances in order to deploy through time and space the activities that make up their lifestyles. These travel practices are embedded in socio-technical systems, produced by transport and communication industries and techniques, and by normative discourses on these practices, with considerable social, environmental and spatial impacts.

En savoir plus x

Teleworking

The remote performance of a salaried activity outside of the company's premises, at home or in a third place during normal working hours and requiring access to telecommunication tools.

En savoir plus x

Other publications

Saudi Arabia: How is Mobility Being Transformed in the Oil Kingdom?

Aniss Mouad Mezoued, Mobile Lives Forum

Transport for Suburbia: Beyond the Automobile Age, by Paul Mess

Javier Caletrío

Geopolitics and electric vehicles: the rise of climate protectionism

Xabier Gangoiti, Graham Parkhurst

Can universities learn to leave behind air travel?

Tamara Ben Ari, Parke Wilde