



HAL
open science

L'adoption du télétravail change-t-elle nos pratiques de mobilité ?

Anne Aguilera-Belanger, Eléonore Pigalle, Leslie Belton Chevallier

► To cite this version:

Anne Aguilera-Belanger, Eléonore Pigalle, Leslie Belton Chevallier. L'adoption du télétravail change-t-elle nos pratiques de mobilité?. Université Gustave Eiffel. 2023. hal-04183000

HAL Id: hal-04183000

<https://hal.science/hal-04183000>

Submitted on 18 Aug 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Copyright

L'ADOPTION DU TELETRAVAIL CHANGE-T-ELLE NOS PRATIQUES DE MOBILITE ?

Anne Aguiléra, Eléonore Pigalle, Leslie Belton Chevallier

Laboratoire Ville Mobilité Transport à l'Université Gustave Eiffel, Ecole des Ponts, F-77454 Marne-la-Vallée, France

CONTEXTE

Le télétravail¹ est souvent présenté comme un outil de régulation des mobilités qui permettrait de diminuer la fréquence des trajets domicile-travail, les embouteillages et les émissions de CO₂. Cependant, des études institutionnelles et académiques pointent le risque, à moyen ou plus long termes, d'effets rebonds venant amoindrir, voire annuler, les gains associés à la réduction des déplacements domicile-travail [1 et 2] : déplacements supplémentaires pour motifs personnels (loisirs, accompagnement des enfants, etc.), choix résidentiels conduisant à une augmentation de la distance au lieu d'emploi et augmentation de l'usage de la voiture individuelle.

Le contexte actuel nécessite de réactualiser ces réflexions, afin d'identifier dans quelle mesure la « révolution » du télétravail ouvrirait la voie à de nouvelles pistes d'action pour les acteurs en charge des mobilités et de l'aménagement des territoires. Suite à la pandémie de Covid-19, le télétravail s'est beaucoup développé : il est pratiqué par une proportion plus importante de salariés, de manière plus régulière et sur un nombre de jours plus important. Il a aussi été étendu à des catégories d'actifs peu ou pas concernés auparavant (professions intermédiaires ou employés). En 2022, un quart des salariés français pratiquaient le télétravail de manière régulière et juridiquement formalisée, contre 3% en 2019 [3]. Par rapport au reste du territoire national [4 et 5], l'Île-de-France affiche une proportion très élevée de télétravailleurs réguliers (43% en moyenne contre 22% en moyenne pour le territoire national).

La pandémie a aussi favorisé des transformations des pratiques de mobilité (baisse de la fréquentation des transports en commun, augmentation des modes actifs et de la voiture) et des modes de vie (recours accru aux commerces de proximité), que la pérennisation du télétravail régulier pourrait renforcer. Enfin, les phases de télétravail intensives (notamment pendant les confinements) semblent avoir déclenché ou accéléré des projets de déménagement, vers la périphérie de Paris ou/et hors Île-de-France [6 à 8].

PROBLEMATIQUE

Dans le cadre du SmartLab Lability financé par la Région Île-de-France, cette recherche a porté sur les liens entre le télétravail et les pratiques de mobilité de salariés franciliens. Elles ont été appréciées en termes de fréquence hebdomadaire des déplacements selon les motifs (travail et hors travail), de répartition entre les jours, de niveau de fréquentation du territoire à proximité du lieu de résidence et des modes de transport utilisés. Leurs aspirations résidentielles et de lieux d'emploi ont également été investigués.

METHODE ET TERRAIN

Une enquête par questionnaire en ligne a été administrée entre mars et juin 2022, période où le télétravail n'était plus obligatoire en France. Elle a d'abord été testée sur un échantillon réduit, puis diffusée plus largement *via* des réseaux professionnels et personnels, des listes de diffusion d'associations, de partis politiques, d'entreprises et de journaux.

L'enquête a pour périmètre les salariés (du public et du privé), en télétravail ou non. Afin de pouvoir comparer l'Île-de-France et le reste du territoire national, la collecte de données a porté sur l'ensemble de la France métropolitaine.

Le traitement statistique des données a été mené à l'aide du logiciel libre R, destiné aux statistiques et à la science des données. Des tests Chi² ont été réalisés pour tester la dépendance entre les variables. Le seuil de significativité a été fixé à 5%.

RESULTATS

Profil des télétravailleurs franciliens

1 412 salariés ont répondu au questionnaire, dont 512 habitent et ont leur lieu de travail principal en Île-de-France. Parmi eux, 70,5% (soit 409 personnes) télétravaillent régulièrement ou occasionnellement, contre un peu plus de 53% pour le reste du territoire national (Tableau 1). 54% des télétravailleurs franciliens interrogés ont adopté le télétravail depuis la pandémie de Covid-19 (mars 2020). En moyenne, le nombre moyen de jours de télétravail hebdomadaire est plus élevé parmi les « anciens » télétravailleurs (Tableau 2). Enfin, 98% des salariés interrogés pratiquent le télétravail depuis leur domicile. Toutefois, 42% des Franciliens déclarent qu'il leur arrive de télétravailler depuis un lieu de vacances ou une résidence secondaire, contre 31% hors Île-de-France.

Parmi les salariés franciliens,

41% télétravaillent 2 jours par semaine et

98% à leur domicile

Tableau 1 : Pratique du télétravail (%)

	En Île-de-France n=512	Hors Île-de-France n=900
Jamais ou presque	20.1	31.0
Occasionnelle	9.4	15.7
1 jour/sem.	18.8	20.0
2 jours/sem.	40.8	22.7
3 jours ou plus/sem.	10.9	10.7

Tableau 2 : Ancienneté du télétravail avant et après Covid-19 (%)

	En Île-de-France n=409		Hors Île-de-France n=621	
	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens
Occasionnelle	14.4	8.6	24.9	19.1
1 jour/sem.	28.4	17.7	35.6	18.2
2 jours/sem.	45.1	58.3	30.1	37.3
3 jours ou plus	12.2	15.5	9.4	25.4

L'échantillon des 409 télétravailleurs franciliens, sur lequel portent les analyses présentées ici, comporte 57% de femmes. 74% des répondants ont un bac+5 ou plus, 38% sont des cadres du privé, 40% du public, avec une moyenne d'âge de 43 ans. 36% ont moins de 45 ans et sont sans enfant à charge, 25% ont plus de 45 ans et sont sans enfant à charge, et 23% des ménages comptent des enfants âgés entre 0 et 10 ans. Aucune de ces variables socio-démographiques ne différencie les télétravailleurs d'Île-de-France de ceux habitant en dehors.

A l'échelle du territoire régional, 30% des télétravailleurs franciliens interrogés habitent à Paris, 38% en petite couronne et 32% en grande couronne. Parmi les répondants vivant en couple, avec ou sans enfants, 69% ont un conjoint qui télétravaille (régulièrement ou occasionnellement). Enfin, l'immense majorité des répondants sont satisfaits de leur nombre de jours de télétravail, voire souhaiteraient l'augmenter (Tableau 3).

Tableau 3 : Satisfaction vis-à-vis des fréquences de télétravail (%)

Pratique idéale	Pratique actuelle du télétravail			
	Occasionnelle	1 jour	2 jours	3 jours et plus
Ne sait pas	14,6	2,1	1,0	7,1
Arrêter	2,1	2,1	1,0	0,0
Occasionnelle	35,4	5,2	1,0	0,0
1 jour/sem.	27,1	38,5	1,9	1,8
2 jours/sem.	14,6	41,7	49,8	21,4
3 jours/sem.	6,3	10,4	37,3	39,3
4 ou plus/sem.	0,0	0,0	8,1	30,4

Une diminution des déplacements pour le travail inégale selon les jours et impactant fortement les transports en commun

En moyenne, les télétravailleurs franciliens, anciens comme nouveaux, habitent plus loin de leur lieu de travail principal que le reste des actifs (25 km contre 8 km). Ces chiffres varient beaucoup selon le lieu de résidence : à Paris et en petite couronne, les télétravailleurs habitent en moyenne à 18 km de leur emploi, mais 28 km en grande couronne. Par ailleurs, la distance moyenne à l'emploi augmente avec l'ancienneté du télétravail : 41 km pour les anciens télétravailleurs (plus de 2 ans) contre 21 km pour les nouveaux.

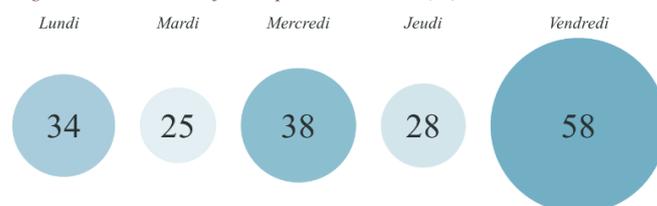
Lorsqu'ils se rendent sur leur lieu de travail principal, les télétravailleurs utilisent principalement les transports en commun, en lien avec leurs distances domicile-travail élevées : 35% prennent le train (RER et TER), 21% le bus, tram, métro ou car, 21% le vélo ou la trottinette. Seuls 17% utilisent la voiture pour leur trajet domicile-travailⁱⁱ. Le covoiturage est anecdotique.

Le vendredi est, de loin, le jour le plus fréquemment télétravaillé (58% des répondants), suivi du mercredi et du lundi (Figure 1). L'immense majorité des télétravailleurs franciliens interrogés (89%) télétravaille par journée entière, donc évite un aller-retour vers son lieu de travail principal une ou plusieurs fois par semaine.

Ces différents chiffres donnent une mesure de l'ampleur des réductions de trajets domicile-travail liées au télétravail à l'échelle de la région. Ils rendent aussi compte de l'existence de fortes variations en fonction des jours, en cohérence avec les mesures de trafic sur les routes et dans les transports collectifs, où le mardi et le jeudi sont les journées les plus chargées en Île-de-France depuis la pandémie.

Corrélativement, nos résultats indiquent que le télétravail contribue de façon importante à la réduction de la fréquentation des transports en commun, ce que corrobore une étude récente montrant que 55% des actifs clients Transilien sont des télétravailleurs, soit 12 points de plus que la moyenne régionale [5]. Cette baisse du trafic (réseau routier et transports en commun) sera à analyser avec attention dans le futur : elle peut augmenter si la proportion de télétravailleurs croît, et/ou si le nombre de jours moyens de télétravail continue de progresser. C'est du reste une hypothèse raisonnable eu égard au fait que les télétravailleurs nouveaux ont, pour l'instant, un nombre moyen de jours de télétravail inférieur à celui des télétravailleurs plus anciens (ayant commencé cette pratique avant la pandémie). Toutefois, les entreprises pourraient aussi décider de revenir en arrière et diminuer le télétravail, ce qui provoquerait un retour à la hausse du trafic aux heures de pointe.

Figure 1 : Vendredi, le jour le plus télétravaillé (%)



11% seulement télétravaillent par demi-journées

Notre enquête montre aussi que la montée du télétravail ne devrait pas bouleverser, au moins à court terme, l'usage des modes de transport des salariés concernés lorsqu'ils se rendent sur leur lieu de travail principal. En effet, seuls 6% des personnes interrogées envisagent un changement (et 5% hésitent). Parmi ces 6% de télétravailleurs, 43% ne savent pas quel sera leur futur mode de transport, 38% envisagent de passer au vélo ou à la trottinette, et seulement 7% à la voiture. Le basculement vers le vélo et la trottinette concerne principalement des Parisiens, et la voiture la petite couronne. Enfin, seuls 3% des télétravailleurs interrogés déclarent que l'adoption du télétravail les a conduits à résilier leur abonnement de transport en commun.

Un recentrage des déplacements hors travail sur la proximité du domicile

Cette recherche montre que les enjeux de décarbonation des mobilités liées à l'essor du télétravail portent aussi sur les motifs non professionnels, et renvoient à des problématiques d'aménagement local : proximité aux aménités et accès par des modes de transport décarbonés.

Notre enquête ne montre pas une augmentation significative des mobilités hors travail après adoption du télétravail, mis à part pour les courses dans les petits commerces de proximité que 32% des télétravailleurs enquêtés estiment avoir diminué, mais 21% avoir augmenté (Tableau 4). Une partie de cette hausse semble imputable à des reports entre membres du ménage (Tableau 5) : 24% des télétravailleurs estiment qu'ils font plus souvent les courses que leur conjoint(e) (sans différence statistique entre hommes et femmes). Les trajets liés aux activités personnelles et à l'accompagnement des enfants (aux activités scolaires et périscolaires) sont, par ailleurs, plus souvent en augmentation après adoption du télétravail que les autres motifs, comme les achats en supermarché ou hypermarché (Tableau 4). Ces constats font écho au fait que 38% des répondants associent le télétravail à un gain de temps (sur les trajets pendulaires) ouvrant de plus grandes possibilités de faire des activités souhaitées : activités personnelles, liées aux enfants ou aux achats chez les commerçants de proximité.

Si la fréquence des déplacements hors travail des télétravailleurs franciliens interrogés n'admet pas de changement d'ampleur, notre enquête indique que l'adoption du télétravail permet des réorganisations des agendas individuels et familiaux. Elles amènent certains télétravailleurs à modifier les jours de réalisation de ces déplacements, avec une montée des jours de télétravail au détriment du week-end : ainsi 42% des franciliens interrogés estiment que le télétravail leur permet de faire en semaine des déplacements qu'ils faisaient auparavant le week-end.

Mais la principale transformation concerne la spatialité des déplacements hors travail, en faveur de plus de proximité au lieu de résidence. En effet, 62% des répondants estiment que l'adoption du télétravail les a conduits à augmenter les déplacements autour de leur domicile (Tableau 4). En termes d'horaires, les trajets réalisés les jours de télétravail semblent assez similaires à ceux des jours de travail : matin, pause méridienne et fin d'après-midi (ou soir). En effet, une part non négligeable (53%) des télétravailleurs déclare ne pas sortir de chez soi les jours de télétravail.

Tableau 4 : « Depuis que vous télétravaillez, diriez-vous que la fréquence à laquelle vous faites les activités suivantes a : » (%)

	Diminué	Est la même	Augmenté
Achats en grandes surfaces, hypermarché	21	68	11
Achats dans petits commerces de proximité	32	47	21
Achats au marché, fermes, AMAP	28	63	9
Enfants (école, activités périscolaires)	6	66	28

Activités de loisirs, culturelles, associatives	11	65	24
Visites aux amis ou à la famille	8	82	10
RDV personnels (médecin, coiffeur...)	4	73	23
Partir en week-end	7	79	14
Se déplacer autour de chez soi (faire une course, aller à un rdv...)	3	35	62
Faire des activités que vous avez envie de faire (loisirs, promenades...)	7	55	38
Utiliser votre voiture pendant la semaine	44	50	6

Tableau 5 : Réorganisation individuelle et familiale des déplacements et des usages de la voiture (%)

	Pas d'accord	Indiff.	D'accord
Le télétravail me permet de faire en semaine des déplacements que je faisais auparavant le week-end	43	15	42
Depuis que je télétravaille, je fais plus souvent les courses que mon/ma conjoint(e)	49	27	24
Les jours de télétravail, la voiture est utilisée par une autre personne du ménage	66	18	16
Je fais moins de kilomètres en voiture pendant la semaine	32	22	46
Je trouve qu'il me manque une voiture	89	10	1
J'envisage de vendre ma voiture	79	14	7
Je n'utilise pas la voiture les jours de télétravail	14	16	70

Moins de kilomètres en voiture, mais pas de volonté de démotorisation

La diminution de la fréquence des déplacements vers le lieu de travail principal, couplée au recentrage des activités non professionnelles hors du domicile et à une non utilisation tout à fait massive de la voiture les jours de télétravail (pour 70% des répondants), favorise une baisse de l'usage de la voiture et des kilomètres parcourus en semaine pour la moitié des répondants, tous motifs confondus (Tableaux 4 et 5). Elle est, logiquement, plus prononcée en grande couronne qu'à Paris et en petite couronne. Toutefois, cette baisse est partiellement compensée à l'échelle du ménage dans la mesure où 16% des répondants estiment que la voiture est utilisée par un autre membre du ménage les jours où ils télétravaillent. Enfin, la moitié des télétravailleurs enquêtés estime que leur usage global de la voiture pendant la semaine (pour les motifs travail et hors travail) est resté inchangé, et seulement 7% envisagent de vendre leur voiture, proportion qui ne varie pas avec le lieu de résidence.

46% des télétravailleurs font moins de kilomètres en voiture en semaine

7% envisagent de vendre leur voiture depuis qu'ils télétravaillent

Notre enquête infirme, comme d'autres études récentes [8 à 10], l'hypothèse d'un exode urbain massif lié au télétravail. Seuls 5% des répondants font un lien entre le fait d'avoir déménagé depuis la pandémie et le télétravail.

5% des télétravailleurs ont déménagé depuis la pandémie en lien avec le télétravailⁱⁱⁱ

Malgré tout, notre recherche signale que le télétravail devient progressivement un élément pris en compte dans les choix résidentiels et peut pousser, à moyen ou long termes, à des déménagements. Si seuls 1% des télétravailleurs affirment que le processus de déménagement est en cours au moment de l'enquête, 17% l'envisagent de déménager. Il n'y a pas de différence avec les télétravailleurs hors Île-de-France. Par contre, les nouveaux télétravailleurs sont plus nombreux à envisager de déménager (Tableau 6). Notre enquête ne permet toutefois pas de déterminer si déménagement signifie ou non un changement de commune de résidence, voire de département ou de région.

Tableau 6 : Projet de déménagement selon l'ancienneté du télétravail pré & post Covid-19 (%)

	En Île-de-France (n=409)		Hors Île-de-France (n=621)	
	Nouveaux	Anciens	Nouveaux	Anciens
Non	77	87	79	87
J'envisage	22	12	18	11
En cours	1	1	3	2

L'adoption du télétravail semble néanmoins contribuer à un éloignement au lieu de travail principal (actuel ou futur) : en effet, plus d'un quart des télétravailleurs franciliens interrogés estiment qu'ils pourraient habiter plus loin de leur lieu d'emploi ou postuler à un emploi plus éloigné (Tableau 7). Une autre recherche menée dans le cadre de Lability [11] confirme du reste qu'une part importante des entreprises franciliennes a, depuis la pandémie, élargi son bassin de recrutement (principalement l'intérieur de l'Île-de-France).

Tableau 7 : « Depuis que je télétravaille, ... » (%)

	Pas d'accord	Indiff.	D'accord
Je pourrais habiter plus loin de mon lieu de travail actuel	60	13	27
Je pourrais postuler à un emploi plus loin de mon domicile actuel	54	17	29

ORIGINALITE

Cette recherche est originale à plusieurs titres :

1. L'une des toutes premières enquêtes menées sur le sujet depuis le début de la pandémie. Contrairement à la majorité des études disponibles, les données recueillies concernent une période de quasi retour à la normale du point de vue des restrictions de mobilité et des injonctions gouvernementales à télétravailler.
2. L'approche par les activités quotidiennes, à l'échelle d'une semaine constitue sa deuxième originalité.
3. Alors que l'immense majorité des études disponibles se basent sur la comparaison des mobilités des télétravailleurs avec celles des non télétravailleurs, notre recherche s'appuie sur des données permettant de comparer les pratiques des télétravailleurs avant et après l'adoption du télétravail.

IMPLICATIONS OPERATIONNELLES

Les enjeux de décarbonation des mobilités liées à l'essor du télétravail portent des enjeux différents, mais tout aussi importants, sur les motifs professionnels et non professionnels.

La baisse des mobilités domicile-travail est importante en Île-de-France du fait du niveau élevé de salariés concernés et du rythme hebdomadaire de télétravail, bien supérieurs à ceux observés en province. Mais, les télétravailleurs étant peu utilisateurs de la voiture pour aller au travail, cette baisse semble concerner plus les transports que commun que le réseau routier, et donc jouer pour l'instant seulement à la marge sur la décarbonation des trajets pendulaires.

La baisse des mobilités domicile-travail liée au télétravail reste fragile. Elle dépend, d'une part, du comportement modal futur des télétravailleurs : à cet égard, nos travaux ne montrent pas, pour l'instant, de menace de basculement massif vers la voiture. D'autre part, la baisse des trajets pendulaires dépend des stratégies des entreprises pour les années à venir (un retour en arrière sur la question du télétravail ne peut être exclu, même s'il semble pour l'instant très peu probable). Si la part des télétravailleurs est élevée en Île-de-France, et a peut-être atteint un plafond, il semble que des marges de manœuvre existent en matière d'augmentation du nombre de jours de télétravail des personnes ayant commencé cette pratique après le début de la pandémie (qui télétravaillent moins souvent en moyenne que les plus anciens télétravailleurs). Cela aurait des conséquences importantes sur la décongestion des réseaux, mais aussi la baisse de fréquentation des réseaux de transport en commun et de leur financement.

Des stratégies de coordination à l'échelle régionale pourraient permettre une meilleure répartition de la baisse des mobilités domicile-travail entre les jours de la semaine. Les conséquences sur les pratiques modales des non télétravailleurs, qui pourraient basculer vers la route si le trafic est fluide, restent

toutefois un point de vigilance. L'augmentation des prix de l'énergie devrait toutefois contribuer à modérer ce type de changements.

Le télétravail va être intégré progressivement aux stratégies résidentielles d'une partie des ménages. Il devrait, à ce titre, contribuer à augmenter la distance domicile-travail. Si un exode métropolitain ne semble pas à l'ordre du jour, les enjeux de décarbonation des mobilités domicile-travail mais aussi hors travail (voir ci-après) nécessitent de continuer à mettre en place des politiques qui favorisent, en particulier en grande couronne, des choix résidentiels en faveur de territoires bien desservis par les transports collectifs et aussi bien dotés en aménités locales (commerces, services, etc.).

L'adoption du télétravail s'avère très favorable à un recentrage des mobilités hors travail (loisirs, affaires personnelles, etc.) autour du lieu de résidence. Cette dynamique doit être confortée car elle offre un fort potentiel de décarbonation de ces mobilités (diminution de l'usage de la voiture et peut-être à terme, de l'équipement automobile des ménages), qui constituent une part tout à fait importante des trajets quotidiens en voiture. Ce constat rejoint celui fait au point précédent concernant l'enjeu que constituent pour les pouvoirs publics les choix résidentiels des télétravailleurs, notamment en grande couronne.

L'augmentation des prix de l'énergie devrait, par ailleurs, jouer en faveur d'une plus forte demande pour des territoires moins dépendants de la voiture aux échelles locales et métropolitaines.

BIBLIOGRAPHIE

- [1] Greenworking et ADEME, 2020. *Caractérisation des effets rebond induits par le télétravail*, Rapport, 60 p.
- [2] Hostettler Macias L, Ravalet E and Rérat P., 2022. "Potential rebound effects of teleworking on residential and daily mobility", *Geography Compass*, Vol. 16, n° 9. [En ligne]
- [3] Gouyon M, Malard L and Baron A, 2022. *Activité et conditions d'emploi de la main-d'œuvre pendant la crise sanitaire Covid-19 - Synthèse*, DARES.
- [4] Jauneau Y, 2022. « En 2021, en moyenne chaque semaine, un salarié sur cinq a télétravaillé », *Insee Focus*, n°263.
- [5] Brajon, D., Leroy, P., 2022. « Le télétravail s'installe durablement », *Note Rapide de l'Institut Paris Région*, n°930, 6 p.
- [6] Bouba-Olga O., 2022. « Un « exode métropolitain » ? Une comparaison des inscriptions scolaires et des réexpéditions définitives du courrier », DATAR, 4p.
- [7] Forum Vies Mobiles et Obsoco, 2022. *Enquête Télétravail : vers un exode des Franciliens ?* [En ligne].
- [8] Programme PopSu Territoire, 2022 *L'exode urbain ? Petits flux, grands effets. Les mobilités résidentielles à l'ère (post)co-vid*, Rapport Réseau Rural Français et PUCA, 12p. [En ligne]
- [9] Nguyen-Long D. et al. 2022. « Le mass transit à l'heure du télétravail et de la sobriété énergétique », *Note Rapide de l'Institut Paris Région*, n°958, 6 p.
- [10] Pigalle E. & Atkinson-Clement C. 2023. « Le télétravail est-il synonyme d'exode urbain ? Les enseignements du premier confinement en France », *Espace, Population, Société*.
- [11] Perrin J., 2023. « Organisation du travail et lieux de travail : les entreprises françaises et le bureau de demain », *Note de Synthèse Lability*. [En ligne].

ⁱ Le télétravail désigne toute forme d'organisation du travail dans laquelle un travail qui aurait également pu être exécuté dans les locaux de l'employeur est effectué par un salarié hors de ces locaux.

ⁱⁱ Alors que la voiture est sur-représentée pour les trajets domicile-travail des télétravailleurs hors Île-de-France (38% contre 17%).

ⁱⁱⁱ 2 % avant la pandémie et ce peu importe la zone de résidence.