

# **Télétravail et mobilité : pour le meilleur et pour le pire ?**

## **Etude de cas en Suisse**

Emmanuel Ravalet<sup>1</sup>  
Patrick Rérat<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Institut Géographie et Durabilité, Université de Lausanne.  
Batiment Géopolis  
CH – 1015 Lausanne

Les questions de mobilité sont au cœur des défis auxquels sont confrontés les territoires du monde entier. L'augmentation du trafic génère une congestion croissante des infrastructures, participe à une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Le télétravail représente indiscutablement un outil prometteur pour réduire les déplacements quotidiens. Il peut permettre en effet de réduire la congestion des infrastructures, lisser les heures de pointe et limiter les impacts environnementaux de la mobilité (Ravalet & Rérat, 2017). En Suisse, le télétravail est largement accepté. Il transcende les partis politiques dans la mesure où il ne supporte pas de coûts pour la communauté et n'implique pas de nouvelles taxes. Il va au-delà de l'opposition entre les partisans de la mobilité motorisée, des transports en commun et de la mobilité active. Il est finalement perçu comme un choix supplémentaire pour les employés et un moyen de mieux concilier carrière et vie privée.

Les pratiques de télétravail s'accroissent dans plusieurs régions du monde (Zhu et Mason, 2014; Kim et al., 2015; Confédération suisse, 2016; e Silva et Melo, 2018). Les récentes innovations dans les technologies de l'information et de la communication ont conduit à une ère de la mobilité et de l'accès généralisés, qui caractérise l'hypercapitalisme (Rifkin, 2001). Il fait également référence à la transition vers une économie postindustrielle avec l'expansion des activités fondées sur la connaissance. La montée en puissance de tiers-lieux, comme les espaces de co-working, fait également partie de ce développement. Certaines critiques du télétravail ont porté sur sa faisabilité (il ne s'applique pas à de nombreux secteurs exigeant la présence simultanée de facteurs de production) et sur son opportunité à la fois du point de vue des employeurs (problèmes de confiance et de contrôle, par exemple) et des employés (problèmes de lien social, par exemple) (Aguilera et al., 2016).

Le télétravail est susceptible de changer radicalement la nature de l'emploi et des déplacements quotidiens. À première vue, il s'agit d'un moyen simple d'éviter les déplacements quotidiens - en particulier pendant les heures de pointe qui mettent les infrastructures sous pression - et de substituer les mouvements spatiaux aux interactions virtuelles. Mais pouvons-nous vraiment

nous satisfaire d'une telle considération? Y a-t-il des effets-rebond spatio-temporel ? En économie, un effet-rebond est une augmentation de la consommation qui compense partiellement ou totalement les gains réalisés en utilisant une nouvelle technologie. Des effets-rebond importants ont été identifiés dans le domaine des transports et de la mobilité. Ainsi, Zahavi et Talvitie (1980) ont montré une stabilité historique des budgets-temps de déplacement en dépit des gains de vitesse enregistrés du côté de l'offre de transport. Cela signifie que le gain en temps de transport (grâce à l'augmentation de la vitesse) est généralement réinvesti dans des distances supplémentaires. Comme suggéré par Rietveld (2011), ce raisonnement pourrait-il être appliqué au télétravail?

Nous proposons de nous concentrer dans cette communication sur la question de recherche suivante : dans quelle mesure le télétravail peut-il réduire les déplacements quotidiens en termes de budget-temps et de distance totale parcourue?

Cette communication relève, dans le cas Suisse, d'une analyse exploratoire des impacts du télétravail sur les pratiques de mobilité (distances parcourues et utilisation de la voiture notamment). Elle s'appuie sur le Microrecensement Mobilité et Transports (MRMT), une enquête téléphonique réalisée tous les cinq ans en Suisse par l'Office fédéral de la statistique (OFS) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Les deux dernières éditions (2010 et 2015) sont utilisées ici. Cette base de données présente les pratiques de mobilité des résidents suisses sur la base de tous les déplacements des répondants effectués la veille de l'enquête. L'enquête est réalisée toute l'année afin d'éviter les éventuelles variations saisonnières en termes d'activités et de déplacements.

La taille des échantillons permet une analyse statistique relativement précise. 10'982 personnes occupées réparties dans toute la Suisse en 2010 et 8'573 personnes en 2015 ont répondu au module dans lequel plusieurs questions sur le télétravail à domicile ont été posées. Dans chacun des ménages interrogés, une seule personne a enregistré tous les voyages qu'il avait effectués la veille. Un coefficient de pondération, calculé par l'Office fédéral de la statistique, est appliqué pour ajuster l'échantillon. L'utilisation des deux dernières éditions permet de mesurer l'évolution de la pratique du télétravail.

Les résultats auxquels nous aboutissons peuvent être synthétisés autour de quatre messages principaux: la prévalence du télétravail, sa sélectivité (parmi les groupes sociaux et les secteurs économiques), ses inconvénients potentiels en termes de mobilité globale et les défis méthodologiques à relever.

Nous montrons que la proportion d'actifs qui effectuent partiellement le télétravail (moins de 30% de leur temps de travail) est en augmentation en Suisse. Les horaires de travail flexibles et l'appartenance à certains secteurs d'activité parmi lesquels l'information et la communication, l'éducation ou le domaine scientifique favorisent largement les pratiques de télétravail. Parallèlement, le télétravail est davantage utilisé par les personnes les mieux rémunérées et les plus instruites. La présence d'enfants dans le ménage est également un élément qui motive le recours au télétravail.

Nos résultats confirment que les distances domicile-travail des employés qui font du télétravail sont plus élevées que celles des employés qui ne le font pas. Le télétravail et les déplacements sur de longues distances vont souvent de pair. Parallèlement, des déplacements non professionnels sont effectués les jours de télétravail et compensent en partie le déplacement évité entre le domicile et le travail.

Il existe aujourd'hui une vision très partielle du télétravail qui peut être tirée des données disponibles. Tout d'abord, nous savons si la personne télétravaille chez elle de temps en temps, mais n'avons qu'une vision réduite des pratiques de mobilité (sur un jour seulement) et de la nature des tâches accomplies (qui s'inscrivent en complément ou en remplacement du temps de travail conventionnel). La deuxième lacune dans les données disponibles concerne la vision obsolète du télétravail, qui n'est abordée que dans sa composante de télétravail à domicile. Pourtant, le télétravail peut prendre trois formes différentes: le télétravail à domicile, dans un tiers-lieu et pendant les voyages (télétravail nomade ou mobile).

## **Bibliographie**

Aguilera A., Lethiais V., Rallet A. & Proulhac L., 2016, Home-based telework in France: Characteristics, barriers and perspectives. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 92, pp. 1-11.

e Silva J.D.A. & Melo P.C., 2018, Home telework, travel behavior, and land-use patterns: A path analysis of British single-worker households, In: *Journal of Transport and Land Use*, Vol. 11, No. 1, pp. 419-441.

Kim S.N., Choo S. & Mokhtarian P.L., 2015, Home-based telecommuting and intra-household interactions in work and non-work travel: A seemingly unrelated censored regression approach, In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 80, pp. 197-214.

Ravalet E. & Rérat P., 2017, Les Technologies de l'Information de la Communication (T.I.C.) peuvent-elles limiter nos déplacements ? L'exemple du télétravail, In: Bierlaire M., Kaufmann V. & Rérat P. (dir.), *La mobilité en questions*, Série Enjeux mondiaux, Presses Polytechniques Universitaires Romandes.

Rietveld P., 2011, Telework and the transition to lower energy use in transport: On the relevance of rebound effects. In: *Environmental Innovation and Societal Transitions*, vol. 1, no. 1, pp. 146-151.

Rifkin J., 2001, *The age of access: The new culture of hypercapitalism*. Penguin.

Swiss Confederation, 2016, Conséquences juridiques du télétravail, Rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat 12.3166 Meier-Schatz, 16 novembre 2016.

<https://www.bj.admin.ch/dam/data/bj/aktuell/news/2016/2016-11-16/ber-br-f.pdf>

Zhu P. & Mason S.G., 2014, The impact of telecommuting on personal vehicle usage and environmental sustainability, In *International Journal of Environmental Science and Technology*, vol. 11, no. 8, pp. 2185-2200.