

Télétravailler plus pour circuler moins ? Utile, mais insuffisant

Dans un scénario volontariste d'augmentation du télétravail en Belgique, le Bureau Fédéral du Plan estime comme marginale (- 1,2%) la diminution globale des kilomètres parcourus par les personnes sur le territoire belge. Les effets locaux seraient eux beaucoup plus marqués, avec une baisse de plus de 20% du nombre quotidien de navettes entrantes à Bruxelles, un fort recul de l'usage du train pour les déplacements domicile-travail, et une augmentation des déplacements de proximité en journée pour d'autres motifs comme les loisirs, les services ou le shopping. L'impact sur la congestion serait perceptible surtout sur les grands axes autour de Bruxelles en période de pointe, où la vitesse moyenne serait plus élevée de 8% que dans la projection de référence.

Le télétravail au-delà de l'effet COVID-19

Le télétravail bénéficie d'un regain d'intérêt dans le débat public, en particulier depuis le début de l'épidémie de COVID-19. Les circonstances exceptionnelles créées par les mesures sanitaires de gestion de l'épidémie ont amené plus d'un tiers des employés à télétravailler à temps plein durant les périodes de confinement. Ce laboratoire grandeur nature du télétravail permet de confirmer son potentiel et de convaincre de nouveaux employeurs et employés de sa pertinence. Les circonstances exceptionnelles de ce test ne permettent cependant pas d'en déduire directement le potentiel de long terme du télétravail : quelle serait l'intensité réaliste et soutenable pour les différents acteurs de la pratique du télétravail ? avec quel impact sur la demande de transport ? La présente étude vise à prendre le recul méthodologique nécessaire pour aborder de manière structurelle le lien entre télétravail et demande de transport.

Un scénario volontariste, où le nombre de télétravailleurs est plus que doublé, pour un nombre de jours de télétravail par semaine plus important

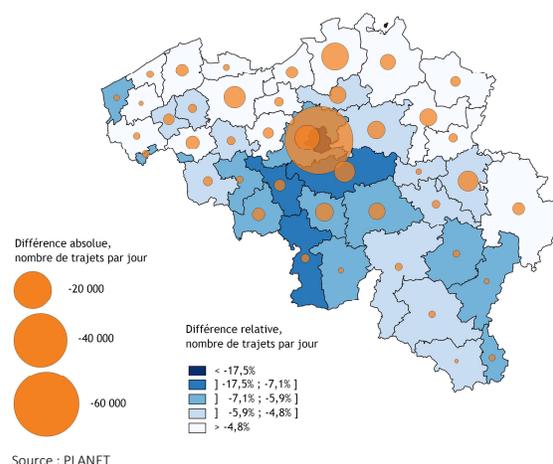
L'exploitation de l'enquête Télétravail permet de définir un scénario d'augmentation volontariste du télétravail en Belgique, postulant un développement significatif de cette pratique pour atteindre son plein potentiel. Il se fonde sur l'étude des liens objectifs entre d'une part les caractéristiques des employés, de leur emploi, et de leur navette domicile-travail, et d'autre part leur propension à télé-travailler. A la fin de la période de projection (2040), près de 40 % des employés pratiqueraient le télétravail, en moyenne deux jours par semaine (contre 17% de pratiquants pour 1,4 jour par semaine en moyenne en 2017 selon l'enquête). Ce scénario considère également un

déplacement supplémentaire pour « autres motifs » (achats, services, loisirs...) induit par chaque jour télétravaillé supplémentaire.

Une redistribution des déplacements plutôt qu'une large diminution, au détriment de l'usage du train.

Ce scénario volontariste entraîne une réduction de seulement 1,2% des passagers-kilomètres parcourus en Belgique en 2040 par rapport à la projection de référence. A l'horizon 2040, ceci représente une croissance totale de 8,4% des kilomètres parcourus, contre 9,7% pour la projection de référence. Cet effet global modeste est cependant obtenu par compensation entre deux effets plus significatifs. D'une part, une baisse plus marquée (- 5,8%) de la demande de transport au motif de la navette domicile-travail. D'autre part, une augmentation (+1,3%) de la demande de transport pour « autres motifs ».

Variation du nombre de trajets quotidiens à destination de chaque arrondissement belge pour les déplacements du lieu de domicile vers le lieu de travail - scénario Télétravail par rapport à la projection de référence





Ce sont les navettes à destination de l'agglomération bruxelloise qui enregistrent les plus grandes diminutions. Concernant le choix modal, les déplacements en train baissent le plus en termes relatifs. Ces deux aspects sont liés aux facteurs corrélés avec la pratique du télétravail : les télétravailleurs réalisent en moyenne de plus longues navettes, plus souvent en train, et sont employés plus largement dans les administrations et les services financiers et aux entreprises plus présentes dans la capitale. Ainsi, la navette entrante à destination de la Région de Bruxelles-Capitale depuis le reste de la Belgique diminuerait de plus de 23% en projection. En nombre de kilomètres cumulés, c'est cependant l'usage de la voiture solo pour se rendre sur son lieu de travail qui diminuerait le plus dans un tel scénario avec 6,3 millions de kilomètres quotidiens en moins par rapport à la projection de référence.

Les déplacements induits pour « autres motifs » lors des jours télétravaillés se produisent principalement en voiture, en heures creuses, et proche des lieux de domicile des télétravailleurs.

Un impact local positif sur la congestion vers Bruxelles, peu significatif ailleurs, et trop faible pour compenser l'augmentation prévue de la demande de transport.

Le scénario étudié implique une moins grande concentration des déplacements sur le territoire et dans le temps. Il en

résulte, par rapport à la projection de référence, une moindre congestion du réseau routier entraînant une différence modeste mais positive des vitesses moyennes sur ce réseau en 2040. L'amélioration est plus sensible autour de Bruxelles, dans la zone RER, où les vitesses moyennes en fin de projection sont pour le scénario étudié près de 8% supérieures sur les grands axes à celles de la projection de référence. Même pour la zone RER, cette différence n'est pas suffisante pour compenser l'augmentation projetée de la demande. Le niveau de congestion augmenterait partout en Belgique malgré l'impact positif de ce scénario, avec des vitesses moyennes en baisse partout.

Un outil important et structurel de gestion de la mobilité, mais pas un remède miracle.

Ainsi, si le télétravail représente bien une piste d'amélioration de la mobilité sur notre territoire, sa pratique accrue ne peut être considérée comme un remède suffisant aux problèmes engendrés par la congestion routière en heure de pointe, et doit faire partie d'un ensemble plus large de mesures jouant sur la demande totale, mais aussi sur la répartition modale et temporelle de cette demande.

Les dix arrondissements de destination (lieu de travail) enregistrant les différences en nombre de trajets « domicile-travail » les plus marquées – scénario Télétravail par rapport à la projection de référence

Trajets par jour

Arrondissement de destination	Trajets quotidiens en 2015	Trajets quotidiens en 2040		Croissance 2040/2015	
		Référence	Scénario Télétravail	Référence	Scénario Télétravail
Bruxelles	349632	372389	306882	6,5 %	-12,2 %
<i>Dont navette entrante</i>	<i>205774</i>	<i>204471</i>	<i>157332</i>	<i>-0,6 %</i>	<i>-23,5 %</i>
Anvers	222789	230384	220101	3,4 %	-1,2 %
Hal-Vilvorde	122522	135705	126891	10,8 %	3,6 %
Gand	130029	142325	135792	9,5 %	4,4 %
Nivelles	71056	75554	69419	6,3 %	-2,3 %
Liège	111108	115580	109832	4,0 %	-1,1 %
Charleroi	69782	70056	65412	0,4 %	-6,3 %
Louvain	83909	86064	81641	2,6 %	-2,7 %
Hasselt	92317	90814	86612	-1,6 %	-6,2 %
Malines	69027	73844	69723	7,0 %	1,0 %

Source : PLANET

« Télétravail et demande de transport : une évaluation dans le modèle PLANET », Working Paper 6-20

Le Working Paper peut être consulté et téléchargé via le site www.plan.be.

Pour plus d'informations:

Benoît Laine, +32.2.507.74.38, bl@plan.be; Coraline Daubresse, +32.2.507.74.41, cd@plan.be

