

ATELIER D'EXPERTS DE L'ORT

IMPACT DU TÉLÉTRAVAIL SUR LES TRANSPORTS

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

L'Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur a organisé un atelier d'experts ayant pour thématique l'impact du télétravail sur le secteur des transports. Cet événement, qui s'est tenu le 15 décembre 2022 de 14 h à 16 h, a été animé par **Emmanuel RAVALET**, associé co-fondateur, chef de projet et membre de la direction du bureau **Mobil'Homme**.

L'objectif de cet atelier d'experts est double :

- réunir des experts pour réfléchir et anticiper sur les impacts du télétravail sur les transports,
- programmer le lancement d'une étude sur cette thématique en 2023.

À cette occasion, Emmanuel RAVALET nous a présenté la littérature existante et les résultats de ces recherches menées en Suisse et pour la Métropole lyonnaise. Il a précisé que nous disposons d'une importante littérature notamment suite au télétravail généré par la pandémie de la Covid-19 mais que cette littérature doit faire l'objet d'une actualisation sur le long terme.

Il a souligné qu'il est important de mutualiser les connaissances actuelles en créant une bibliographie sur le sujet pour pouvoir opérer d'autres déclinaisons régionales que celles qui ont eu lieu jusqu'à présent et constater de réels résultats post-études sur le terrain.

Les résultats des recherches menées en Suisse et pour la Métropole lyonnaise ne sont pas forcément reproductibles en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cette réflexion a amené une série de questions qui ont suivi cette présentation, dont les grandes lignes sont retracées ci-après.

Effet saisonnier et déterminants sociétaux des pratiques de télétravail

L'organisation du télétravail se fait davantage sur la semaine que sur la journée. Par rapport à ce constat, la sensibilité aux effets saisonniers est plus ou moins importante. Cette affirmation est à mettre en lien avec l'offre des modes de transport pour les télétravailleurs.

Des déterminants sociétaux sont ancrés sur la culture du travail plus que sur l'offre de transport et ses conséquences sur le télétravail. Le recours au télétravail se fera différemment dans les pays du Nord et dans les pays du Sud. Les collectifs de travail y sont différents.

Il est nécessaire d'associer des questions d'ordre privé ; des questions d'organisations des cellules familiales qui sont différentes selon les pays.

Possibilité de duplication de l'étude présentée pour région Provence-Alpes-Côte d'Azur

L'enquête suisse reste très utile même si elle porte sur un autre champ d'analyses.

Concernant la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, il serait nécessaire d'une analyse assez fine sur les effets du télétravail sur les modes de transports, en l'absence de quoi il sera difficile d'offrir une offre de mobilité davantage adaptée aux secteurs. En effet, la dynamique n'est pas la même selon la zone étudiée. Les pratiques et les enjeux sont différents entre les secteurs Azuréens, Alpains ou autour d'Aix-Marseille.

Il existe beaucoup de littérature depuis 2020 sur le télétravail. Il convient d'inclure de l'objectivité, de se référer aux travaux des Agences d'urbanisme. Le télétravail n'impacte qu'une partie des déplacements d'une partie de la population.

L'Enquête Mobilités Certifiée Cerema (EMC²) reste une base de données très intéressante pour analyser les mobilités et disposer de quelques billes concernant le télétravail. Les Agences d'Urbanisme travaillent sur ces enquêtes. Des études ont été menées, pour savoir voir comment traiter les données et faire des analyses à partir de ces enquêtes. Fin 2023, les EMC² couvriront une grande partie du territoire régional. Toutefois, les EMC² nécessitent d'être complétées par d'autres outils de recueil afin de mesurer l'impact du télétravail sur les mobilités.

Il semble nécessaire :

- de bien identifier les objectifs attendus en amont,
- de dresser un bilan des éléments (données et bibliographie) à notre disposition,
- de déterminer les éléments manquants,
- de réaliser, le cas échéant, la collecte des données manquantes.

Cela nous permettrait de dresser un portrait des impacts du télétravail sur les transports en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Impact du télétravail sur la fréquentation des trains

Les trajets en train sont théoriquement les plus impactés par le télétravail. En effet, les trajets longue distance se réalisent préférentiellement en train.

Il serait donc intéressant d'avoir un aperçu de l'évolution des fréquentations depuis 2019 sur les TER, et avoir un lissage sur les captages. Il est nécessaire d'élaborer des recueils de données pour savoir :

- pourquoi un segment de population s'oriente vers le train,
- quels sont les éléments qui font défaut afin que les télétravailleurs s'orientent vers le mode de transport ferroviaire.

Derrière ces incertitudes, il existe de réels enjeux notamment en termes d'intermodalité.

Les données sur la fréquentation des TER montrent, dans les grandes lignes, que les abonnements aux TER sont identiques en 2022 à 2019 et cela malgré la mise en œuvre du télétravail.

On constate un manque de connaissance sur les effets du télétravail sur le réseau ferroviaire régional en raison d'absence d'enquêtes. Le télétravail offre davantage d'opportunité professionnelle, mais il a un impact sur les heures de pointe dans les trains. Certaines lignes vont peut-être intéresser des personnes qui recherchent le confort, qui sont prêtes à perdre du temps pour le confort.

Cela complique la mise en place d'une offre de TER qui puisse répondre à des usagers moins réguliers et surtout un usage plus aléatoire.

Impact du télétravail sur la circulation routière

On ne dispose pas encore de connaissances suffisantes sur l'effet du télétravail sur l'heure de pointe. Il convient d'opérer une distinction entre le réseau autoroutier, le réseau secondaire, donc en fonction de la hiérarchie des réseaux. Les impacts y seront différents.

Les gains mesurés à l'heure actuelle semblent faibles (de l'ordre d'1 à 2 %). Il est tout de même à noter que la congestion peut être résorbée avec une baisse de trafic de l'ordre de 10 % (cf. l'étude du Cerema sur les autoroutes du secteur Aix-Marseille).

En outre, il convient de comprendre, d'interpréter ce qui est lu, ce qu'il y a derrière les flux. Pour obtenir une vision, il convient de produire un recueil de données afin d'analyser les hausses ou les diminutions. Ces données seront annuelles et il faut aussi des données d'avant la Pandémie Covid 19.

Sur le Comté genevois, un suivi GPS a été mis en place avec des points pour les déplacements. La limite est que l'application ne reconnaît que les lieux « domicile » et « travail ». Les autres déplacements ne sont pas référencés. Dans les faits, comprendre les caractéristiques des flux s'avère être difficile.

Impact du télétravail sur la planification territoriale

Une question se pose à savoir s'il convenait de réadapter les programmes d'investissements en termes d'offres d'infrastructures et de services de transports à l'aulne de cette nouvelle donne et si les enjeux territoriaux restent les mêmes.

Il est encore assez tôt concernant la prise en compte du télétravail. Les territoires qui ont bénéficié de ces travaux de recherche n'ont pas encore adapté leur schéma de service après les résultats d'études.

Télétravail et organisation de la journée

Il semble nécessaire de creuser pour savoir ce que font les gens :

- qui télétravaillent,
- qui ne télétravaillent pas.

Le temps passé à se déplacer n'évolue pas ce qui signifie que d'autres déplacements sont réalisés lors de la journée. Ces déplacements se font le plus souvent autour du domicile et à pied.

Par ailleurs, 40 % des télétravailleurs questionnés affirment ne pas bouger pendant le télétravail.

Télétravail et organisation de travail

Il convient aussi d'analyser la façon dont les conventions de télétravail sont passées, sur quels critères elles ont été prises. D'autres éléments sont à prendre en compte tels que l'ergonomie des postes sur les lieux de travail.

Par ailleurs, il existe très peu de données sur le lien entre télétravail et covoiturage. La question du covoiturage est surtout traitée dans le contenu des Plans de Déplacements Mobilité des AOM et des Employeurs. Ce point doit être pris en compte par les organismes.