

D'ici à 2050, 40 % des actifs à domicile ?

Le télétravail dépend de l'âge, du revenu, du niveau de formation, du domicile, du lieu de travail et du secteur d'activité. D'ici à 2050, sa part du travail à domicile pourrait augmenter sensiblement et décharger le trafic pendulaire. *Matthias Balmer, Antonin Danalet, Nicole A. Mathys*

Abrégé La crise sanitaire a particulièrement touché le domaine de la mobilité, l'obligation temporaire de travailler à domicile bouleversant les habitudes de transport des actifs. L'évolution de l'option du télétravail est donc un indicateur important à considérer pour évaluer les flux de transport actuels et futurs. Le présent article se penche sur les facteurs d'influence de ce modèle de travail. La part des actifs en télétravail devrait passer de 28 % en 2015 à 39 % en 2050. Dans le même temps, les déplacements entre le domicile et le lieu de travail pourraient reculer de 20 %, dont une partie sera compensée par une augmentation du trafic de loisirs.

Le ralentissement de la vie sociale et l'obligation temporaire de travailler à domicile ont profondément modifié la mobilité des Suisses durant la pandémie¹. C'est ce que révèle une comparaison des habitudes de mobilité au début de 2020, avant la pandémie, et la situation prévalant un an plus tard, au moment du deuxième confinement².

En raison des mesures liées au Covid-19, les personnes interrogées ont parcouru un tiers de kilomètres en moins. Si la baisse a été particulièrement marquée dans les transports publics (-52 %), elle l'a été beaucoup moins dans le trafic individuel motorisé (-27 %). Dans le trafic pendulaire, les distances parcourues ont diminué de 29 %. Les trajets domicile-travail des personnes qui avaient la possibilité de travailler à distance ont même diminué de près de moitié par rapport à l'année précédente. De fait, l'acceptation du télétravail a considérablement augmenté pendant la crise sanitaire et renforcé une tendance déjà perceptible avant la crise³.

Quelle part de la population active pourra travailler à domicile à l'avenir ? Travaillons-nous souvent à distance ? Et quel sera l'effet du télétravail sur notre mobilité ? Pour planifier les besoins d'infrastructures, la Confédération élabore périodiquement des Perspectives d'évolution du transport⁴. Ces évaluations s'appuient sur le microrecensement mobilité et transports⁵, des données de postes de comptage et des hypothèses sur les évolutions futures, comme le télétravail.

Importance de la branche

La part des actifs occupés à même d'exercer leur activité professionnelle depuis chez eux est une variable importante pour comprendre et prévoir les comportements de transport. Logiquement, les personnes qui travaillent davantage à domicile effectuent moins de déplacements professionnels. L'effet sur les trajets dus aux loisirs est encore incertain. De fait, le télétravail pourrait déclencher un effet rebond, avec des déplacements de loisirs qui compensent ceux liés au travail⁶. Selon les prévisions actuelles, une partie seulement des trajets domicile-travail serait compensée par l'augmentation du trafic de loisirs⁷. Il est donc important de mieux comprendre l'évolution

et l'impact du télétravail pour pouvoir prédire le nombre de trajets jusqu'au lieu de travail et la charge générale du trafic, en particulier aux heures de pointe.

Un modèle statistique a été établi pour estimer, sur la base du microrecensement mobilité et transports 2015, les facteurs qui influencent le choix de télétravailler⁸. L'étude montre que ce choix est déterminé par l'âge, le revenu, le niveau de formation, le domicile, le lieu de travail et le secteur d'activité.

On constatera sans grande surprise que les agriculteurs travaillent le plus souvent à la maison, puisque le domicile et l'exploitation coïncident généralement. De même, les personnes actives dans l'administration publique et dans l'enseignement avaient déjà la possibilité de travailler à domicile avant la pandémie. Le télétravail est aussi répandu parmi les actifs ayant un niveau élevé de formation et un haut revenu. Ces caractéristiques sont plus répandues dans le secteur des services. Les employés du tertiaire qui n'ont aucun contact direct avec la clientèle peuvent plus facilement exercer leurs tâches depuis la maison.

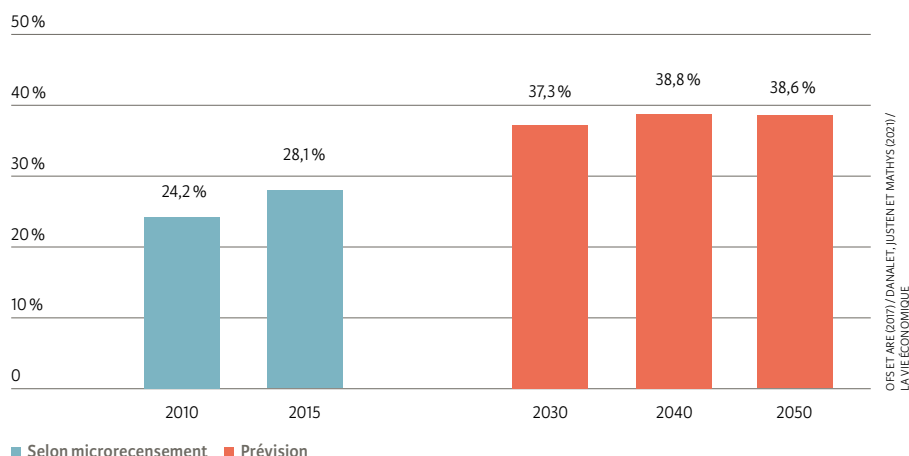
Il en va autrement pour les employés de la restauration, de la production et des activités scientifiques et techniques, secteurs

6 Ravalet et Rérat (2019).

7 ARE (2021).

8 Danalet, Justen et Mathys (2021a).

Part des actifs travaillant partiellement à domicile (2010–2050)



1 Erath et Mesaric (2021).

2 OFS et ARE (2021).

3 OFS et ARE (2021); OFS (2021); Weichbrodt, Bruggmann et Folie (2020).

4 ARE (2021).

5 OFS et ARE (2017).



Tous les métiers ne se prêtent pas au travail à domicile. Une jeune maître-nageuse pendant le confinement au printemps 2020.

dans lesquels il est difficile, voire impossible d'exercer sa profession en télétravail.

La probabilité de pouvoir travailler à domicile augmente entre 20 et 34 ans. Ce résultat suggère que la possibilité de passer au télétravail augmente avec l'expérience. Dès le milieu de la trentaine, le lien entre l'âge et la possibilité de travailler à distance n'était toutefois plus perceptible.

Les facteurs territoriaux ont eux aussi une influence significative: les personnes qui vivent loin de leur lieu de travail, dans des régions mal desservies ou à la campagne sont les plus susceptibles de travailler à domicile. De futures études devront montrer si ce lien de causalité peut être inversé, à savoir si les télétravailleurs ont tendance à s'installer à la campagne.

Le télétravail en progression

Les facteurs d'influence ainsi identifiés ont été appliqués à des prévisions démographiques pour 2050⁹, lesquelles prennent aussi en compte l'évolution de l'appartenance à la branche. Selon les calculs, la part des

actifs occupés susceptibles de travailler à la maison et qui font usage de cette possibilité passera de 28 % en 2015 à 39 % en 2050 (voir *illustration*, p. 46). L'urbanisation et le renforcement du secteur des services seront les moteurs de cette évolution¹⁰.

Comme les prévisions se fondent sur des facteurs d'influence identifiés en 2015, un éventuel bond du télétravail lié au coronavirus n'a pas été pris en compte. Il n'est pas encore possible de dire avec certitude dans quelle mesure la progression du télétravail liée à la pandémie sera durable. Il n'a de même pas été tenu compte du développement de la technique et de la facilitation subséquente du télétravail, à l'exemple du «métavers» promis par Microsoft ou Facebook pour le développement d'Internet. Des calculs plus actuels seront possibles avec le microrecensement mobilité et transports 2021¹¹.

Utilité des modèles de prévision

Les prévisions relatives au développement de la mobilité se fondent sur des scénarios et des modèles de trafic. Les estimations d'experts servent souvent de données d'entrée. Dans les dernières Perspectives d'évolution

du transport¹², la part attendue du télétravail en 2050 est similaire à celle de l'estimation statistique des auteurs de la présente étude. En vertu de l'hypothèse selon laquelle la moitié des tâches susceptibles d'être effectuées à domicile le seront effectivement, les Perspectives d'évolution du transport arrivent à la conclusion que le nombre moyen de trajets vers le lieu de travail diminuera de 20 % et que les déplacements de loisirs augmenteront de 15 % d'ici à 2050.

Les modèles de données décrits dans cet article constituent une approche alternative aux enquêtes d'experts. Ces estimations sur le télétravail montrent comment les données d'enquête permettent d'identifier les facteurs importants qui influencent le choix du télétravail. Le modèle permet de faire ressortir les liens de cause à effet et identifie les principaux facteurs d'influence, comme l'appartenance à la branche ou la localisation du domicile et du lieu de travail.

Les conséquences du télétravail sur d'autres motifs de déplacement, comme les loisirs, devront être analysées de manière approfondie. La relation entre la possibilité de travailler à domicile, la part effective de télétravail et le nombre de trajets parcourus doit continuer à être étudiée en Suisse. Cela

9 ARE (2019).

10 Danalet, Justen et Mathys (2021b).

11 Publication prévue au printemps 2023.

12 ARE (2021).

permettra de mieux comprendre les effets du télétravail sur les habitudes de mobilité et, par exemple, de quantifier l'effet rebond entre la diminution des trajets domicile-travail et l'augmentation des déplacements de loisirs.

L'effet du télétravail sur les pics de trafic présente un intérêt particulier pour le dimensionnement des infrastructures de transport. Si, dans l'ensemble de la Suisse, toutes les séances d'équipe sont organisées simultanément les mardis et les jeudis, ou si

les employés sont en route en fin d'après-midi les jours de télétravail pour leurs activités de loisirs, les pics du matin et du soir ne pourront pas être aplanis ces jours-là.

On ne peut pas encore tirer de conclusions définitives sur les répercussions à long terme de la pandémie sur les habitudes de mobilité. Des modèles comme celui utilisé pour estimer les possibilités de travailler à domicile aident cependant à identifier les leviers pertinents et à calculer des ordres de grandeur. Ils permettent en outre

d'évoquer les mesures à prendre de manière ciblée. S'il est bien réparti sur les jours ouvrables, le télétravail peut contribuer à lisser les pics de trafic et à mieux utiliser les infrastructures de transport. L'Office fédéral du développement territorial (ARE) continuera à analyser les données disponibles et à actualiser les modèles de prévisions afin de pouvoir fournir la meilleure base de décision possible pour la planification des transports et de l'aménagement du territoire.



Matthias Balmer

Collaborateur scientifique, Section Bases, Office fédéral du développement territorial (ARE), Ittigen



Antonin Danalet

Collaborateur scientifique, Section Bases, Office fédéral du développement territorial (ARE), Ittigen



Nicole A. Mathys

Cheffe de la section Bases, Office fédéral du développement territorial (ARE), Ittigen (BE), professeure titulaire en économie de l'environnement, Université de Neuchâtel

Bibliographie

Office fédéral du développement territorial (ARE) (2021). *Perspectives d'évolution du transport 2050*. Novembre.
Office fédéral du développement territorial (ARE) (2019). *Modèle national d'utilisation des surfaces*. Septembre.
Office fédéral de la statistique (OFS) et Office fédéral du développement territorial (ARE) (2021). *Conséquences de la pandémie de Covid-19 sur les habitudes de mobilité*. Octobre.

Office fédéral de la statistique (OFS) et Office fédéral du développement territorial (ARE) (2017). *Microrecensement mobilité et transports 2015*. Mai.
Office fédéral de la statistique (OFS) (2021). *Travail à domicile pendant la crise du Covid-19*. Octobre.

Danalet A., Justen A. et Mathys N. (2021a). *Working from home in Switzerland, 2015-2050*. 21st Swiss Transport Research Conference. Septembre.
Danalet A., Justen A. et Mathys N. (2021b). *Trip generation in Switzerland, 2015-2030*. 21st Swiss Transport Research Conference. Septembre.

Erath A. et Mesaric R. (2021). *Long-term impact of COVID-19 on commuting patterns of employees*. 21st Swiss Transport Research Conference. Septembre.
Ravalet E. et Rérat P. (2019). «Teleworking: Decreasing Mobility or Increasing Tolerance of Commuting Distances?». *Built Environment*, 45 (4), 582–602.