

LES FICHES DE L'ORT

IMPACTS DU TÉLÉTRAVAIL SUR LES TRANSPORTS

1. NOTIONS ET RÉFÉRENCES JURIDIQUES SUR LE TÉLÉTRAVAIL

« **La notion de télétravail est apparue aux États-Unis en 1950** » et « **dans les années 80 en France** » à travers un rapport d'Alain Minc et de Simon Nora paru en 1978 ¹ sur « *l'informatisation de la société* » sur commande du gouvernement de l'époque.

« **La Loi n° 2012-387 du 22 mars 2012 relative à la simplification du droit et à l'allégement des démarches administratives a introduit la notion de télétravail dans le Code du travail** », notion qui a été précisée par la suite (notamment par une Ordonnance de 2017²).

Le télétravail est régi aujourd'hui par « **les articles L1222-9 à L1222-11 du Code du travail** ».

« **Selon les termes de l'article L1222-9, 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 de façon volontaire en utilisant les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC)** ».

Source : www.legifrance.gouv.fr pour consulter l'article dans son intégralité.

2. EVOLUTION DE LA PRATIQUE DU TÉLÉTRAVAIL DE 2017 À 2021

- En 2017, « **3 % des salariés télétravaillaient au moins un jour par semaine** »³.
- Pendant le premier confinement, « **le télétravail était d'environ 22 %** »³.
- À la fin du premier confinement : « **le télétravail était d'environ 10,9 % sur l'ensemble des secteurs d'activités** »⁴.
- En 2021 (janvier) : **27 % des salariés télétravaillaient**⁵.

¹ <https://www.vie-publique.fr/rapport/34772-linformatisation-de-la-societe>

² www.legifrance.gouv.fr

³Source : <https://www.vie-publique.fr/>

⁴ Source : DARES/août 2020 : <https://www.dares.travail-emploi.gouv.fr/>

⁵ Source : DARES/2022 « télétravail durant la crise sanitaire, quelles pratiques en janvier 2021 ? Quels impacts sur le travail et la santé ? » : <https://www.dares.travail-emploi.gouv.fr/>

3. QUELS SONT LES IMPACTS DU TÉLÉTRAVAIL SUR LES TRANSPORTS ET LA MOBILITÉ ?

Le télétravail a des impacts sur les Gaz à effet de serre (GES) émis par le secteur des transports et sur la congestion routière.

Selon une étude de l'ADEME : « **2,9 jours télétravaillés en moyenne par semaine permettraient de réduire d'environ 30 % les conséquences environnementales des trajets entre le domicile et le lieu de travail, à l'origine de 3,7 % des émissions de GES. Cela conduirait à une baisse de 0,5 % des émissions de GES, soit l'équivalent des émissions annuelles de 366 000 Français** »⁶.

« *L'effet modal de la diminution des trajets domicile bureau, entraînait en 2015 un bénéfice environnemental moyen de **271 kg.EqCO₂ annuels par jour de télétravail hebdomadaire** ».*

Selon une étude de P. Tissandier et S. Mariani-Rousset : « **le télétravail représente un réel potentiel d'action pour la réduction de l'usage de la voiture, mais il doit être associé avec d'autres actions afin d'obtenir des effets notables** »⁷.

Selon le Cerema « **le décompte des kilomètres de trajets pendulaires évités grâce au télétravail a été évalué par certains employeurs** ». « **Des modélisations ont été faites afin de quantifier les effets plus globaux d'une augmentation du télétravail sur les émissions de GES, sur la congestion routière.**

Il en résulte que cela conduirait à réduire de 3 000 kilomètres par an et par télétravailleur, à éviter 150 000 kilomètres chaque année et à éviter 1,2 t CO₂ en 6 mois »⁸.

Le télétravail permet de limiter la mobilité quotidienne liée au travail d'un quart des déplacements.

Cette affirmation est à relativiser. En effet, sur ce quart des déplacements, tous les emplois ne sont pas télétravaillables et tous les déplacements domicile-travail ne se font pas en voiture. Le télétravail se pratique en général à temps partiel (1 ou 2 jours/semaine.).

Toutefois, cet impact peut être considéré, car les déplacements domicile-travail sont les plus longs et sont générateurs de fatigue. Ils ont lieu aux heures de pointe et participent fortement à la congestion des infrastructures⁷.

Le télétravail induit « des effets rebonds » sur les « chaînes modales » et les « nouvelles mobilités quotidiennes ».

Selon le Cerema, « **un des effets rebonds est la compensation des déplacements vers le travail par de nouveaux déplacements** ».

⁶ Source : <https://www.vie-publique.fr/>

⁷ Extraits de l'étude sur les bénéfices du télétravail, publiée à la Revue francophone sur la santé et les territoires : Mobilité modérée – réduction du stress et des émissions de gaz à effets de serre : <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02372764>

⁸ Source : <https://www.cerema.fr/fr>. 4 décembre 2020 Webinaire du CEREMA – Télétravail et mobilité – The Shift Project (2017) – Ademe (2016) – CGET (2015).

Par exemple, le télétravail peut conduire à un accroissement des autres déplacements pour les personnes concernées : déplacements personnels ou vers les espaces de coworking, à une augmentation des trajets des autres membres du ménage, le moyen de transport du télétravailleur étant disponible⁹.

Un autre effet rebond est « **le risque de voir les télétravailleurs choisir une localisation résidentielle plus éloignée de leur lieu de travail habituel** »¹⁰, même si « à court terme le travail est rapproché du domicile ». « **Si le télétravail permet de gagner en moyenne 1h10 sur le temps de transport par journée télétravaillée, à plus long terme, le télétravail pourrait favoriser l'étalement urbain, les individus n'étant plus soumis au trafic quotidien et décidant de s'installer en périphérie des centres-villes. Cet effet rebond peut apparaître dès lors que le télétravail est suffisamment développé** ».

En outre, « **le télétravail peut contribuer à l'équilibre démographique des territoires qui se désertifient aujourd'hui faute de services suffisants et de dessertes par des transports collectifs en amenant les actifs à repenser la nécessité de leur déplacement.** »¹¹.

La croissance du nombre de déplacements induite par le télétravail se caractérise par « une modification des comportements de mobilité ».

Selon l'étude sur de P. Tissandier et S. Mariani-Rousset⁶ : « **le nombre de déplacements effectués en voiture particulière se réduit, dans un degré moindre celui des transports en commun, ceci au profit de la marche** ».

En outre, « **une inadéquation serait constatée entre l'organisation des réseaux de transports en commun, qui relie le plus souvent la périphérie au centre-ville, et la demande en déplacements locaux, qui reste interne à la même commune** ».

Le télétravail a des impacts dans le secteur des transport de marchandises et de la logistique.

Selon une étude de l'AGAM¹², le télétravail a induit **une augmentation importante du nombre de colis envoyés** depuis les plateformes logistiques du fait de la hausse des commandes liée au **développement du e-commerce qui a vu sa part de marché passée à environ 15 %**. Cela a conduit à « **repenser la gestion des stocks** » de produits et celle de **l'envoi des colis en flux tendu avec moins de surface de vente, plus de logistique et une mutation des zones commerciales**.

La gestion du dernier kilomètre a dû être repensée afin de « limiter la congestion dans la ville et les problèmes de stationnement ». Le recours à de nouveaux modes de transport s'est accentué. Ainsi, par exemple, le vélo a depuis un certain nombre d'années été considéré comme un moyen de transport logistique et « **depuis mai 2021, le gouvernement soutient des initiatives de livraison de colis à vélo, dans un objectif de réduction des émissions de GES : en effet, un vélo cargo triporteur comportant une caisse de 1 500 litres émet 85 % de CO2 en moins qu'un véhicule thermique de la même capacité** ».

9 <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2020/11/19/que-savons-nous-aujourd-hui-des-effets-economiques-du-teletravail>

10 <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/3776-caracterisation-des-effets-rebond-induits-par-le-teletravail.html>

11 Source : THE SHIFT PROJECT – DÉCARBONER LA MOBILITÉ DANS LES ZONES DE MOYENNE DENSITÉ – SEPTEMBRE 2017 : <https://theshiftproject.org/>.

12 Source : <https://www.agam.org/-Regards> SOCIÉTÉ JUIN 2021 | N°106 © Axel Le Bolzer. L'impact de la crise sanitaire sur le e-commerce Extension du domaine de l'immatériel