

DESTINATAIRE : Bureau d'audiences publiques sur l'environnement

DATE : 9 juillet 2020

OBJET : Télétravail et les besoins en déplacement

Augmentation du télétravail

Le contexte de la pandémie se poursuivra tant que celle-ci ne sera pas maîtrisée et qu'il n'y aura pas de vaccin. Les responsables de la santé publique considèrent tout à fait probable l'arrivée d'une deuxième vague à l'automne et, en mars 2020, les spécialistes internationaux indiquaient qu'un vaccin ne pourrait être disponible qu'entre 18 mois et deux ans. Les mesures sanitaires, dont le confinement, ont forcé le télétravail. Cependant, la réduction des déplacements observée dans les derniers mois est due davantage à l'arrêt des activités dans tous les secteurs (sauf ceux liés aux services essentiels) qu'au seul télétravail.

L'augmentation du télétravail est actuellement forcée. Comme nous ne connaissons pas la durée de la pandémie, il est difficile de prévoir quels seront les changements de comportement qui en découleront. Il est trop tôt pour pouvoir évaluer si le télétravail est une réponse conjoncturelle à la situation de pandémie ou si cela aura des effets structurels à long terme sur les comportements de mobilité des travailleurs. Cela dépend de beaucoup de facteurs, dont la volonté des entreprises de poursuivre les mesures de télétravail, lorsque possible, et le fait que certaines fonctions ne se prêtent pas au télétravail (notamment dans le secteur de la construction, des services à la personne, la restauration, etc.).

La littérature¹ permet de souligner plusieurs variables qui impactent l'implantation et la réalisation du télétravail et, en conséquence, impactent la mobilité. Parmi ces variables :

- La nature et le nombre d'emplois adaptés pour le télétravail dans la région
- Les politiques des entreprises et le cadre législatif² qui favorisent le télétravail
- La disponibilité des infrastructures adaptées à accomplir et à transmettre les tâches réalisées adéquatement

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

² Selon l'organisme Télétravail Québec, le Québec ne dispose pas encore le cadre législatif qui favorise le télétravail à domicile, <https://www.journaldemontreal.com/2019/04/02/repenser-les-lois-pour-encourager-le-teletravail>

- Les règles concernant la durée et les horaires de télétravail (à temps partiel, à temps plein, horaires réguliers, horaires fixes, horaires variables)
- Le lieu de la réalisation du télétravail, par exemple à partir du domicile, à partir d'un lieu adapté ou hybride.

Lors de son webinaire du 10 juin dernier, Vivre en ville a souligné plusieurs limites au télétravail en tant que solution de mobilité durable. Par exemple, il a été indiqué lors de ce webinaire que :

- si la fonction publique offre 2 jours de télétravail par semaine aux fonctionnaires dont les tâches le permettent, on pourrait diminuer de 10 % des déplacements en heure de pointe, mais cette diminution pourrait créer une demande induite (comme toute mesure qui fluidifie la circulation) d'autant plus que les télétravailleurs ont tendance à habiter plus loin de leur lieu de travail et seraient donc susceptibles de se rendre au travail en voiture;
- des études démontrent que les trajets en voiture domicile-travail "économisés" par le télétravail seraient réinvestis par le télétravailleur en déplacement pour les loisirs ou autres (mais pas forcément à l'heure de pointe), ce qui suggère que le bilan carbone des déplacements totaux ne serait que faiblement influencé.

Aucun lien entre le télétravail et le transport en commun n'a été mentionné, mais à 2 jours par semaine en télétravail, les télétravailleurs vont bien réfléchir avant de prendre leur abonnement mensuel de transport en commun.

Influence du télétravail sur les déplacements

Le Ministère ne dispose pas de scénarios de demande en transport qui prennent en considération le télétravail spécifiquement. Effectivement, avant la pandémie, le télétravail était un phénomène plutôt marginal qui tarde depuis plusieurs années à prendre son envol. Bien que les grandes enquêtes de mobilité réalisées par le Ministère et ses partenaires en milieu urbain captent le télétravail, celui-ci est si marginal qu'il n'est pas possible de broser un portrait de la mobilité quotidienne typique du télétravailleur.

Cependant le Ministère dispose des outils de modélisation qui lui permettront, dans les mois à venir, de réaliser de tels scénarios. Comme il est impossible de prévoir à ce stade-ci ce qu'il restera du télétravail après la pandémie, une série de scénarios contrastés avec différentes hypothèses, quant au niveau de télétravail, pourront être examinés ainsi que leurs impacts sur la dynamique urbaine des déplacements.

Tendances ici et ailleurs dans le monde

Il n'est pas possible de parler de tendances à ce stade-ci, nous sommes encore en contexte de pandémie et c'est, aussi le cas, ailleurs dans le monde. Un constat majeur émane cependant de cette période de confinement que nous venons de vivre : le télétravail à grande échelle est réalisable et il fonctionne. C'est certainement le plus grand projet-pilote sur le télétravail jamais réalisé. D'où l'importance de profiter de la période actuelle pour mesurer ce qui se passe. À cet égard c'est ce qu'on trouve beaucoup dans les expériences étrangères en ce moment. Voici une liste d'articles d'intérêts à consulter sur la question :

- Impacts in the Life of Angelenos of COVID-19: Evidence from 1000 participants in the GeoTrans May 2020 survey (K. Goulias , Chaire mobilité, 2020)
- How much will COVID-19 affect travel behavior? (TRB Webinar, 2020):
 - How our transportation behaviors are affected during the COVID-19 pandemic: Abolfazl (Kouros) Mohammadian, University of Illinois at Chicago
 - Results of the Chicago COVID-19 survey: Ali Shamshiripour, Ehsan Rahimi, and Ramin Shabanpour, University of Illinois at Chicago
 - How travel behavior in America may look after the pandemic: Abolfazl (Kouros) Mohammadian, University of Illinois at Chicago
 - Summary and further research: Rebekah Anderson, Ohio Department of Transportation
 - Questions and answers: Moderated by Monique Stinson, Argonne National Laboratory

Il est intéressant de mentionner aussi que le gouvernement mène actuellement un sondage sur l'appréciation du télétravail auprès de ses employés et gestionnaires. Ce sondage ne concerne cependant pas les enjeux de mobilité qui y sont reliés.

La chaire de recherche Mobilité de Polytechnique Montréal a mené une enquête sur la mobilité en pleine période de confinement (Enquête de semaine, COVID et impacts (C. Morency, Chaire Mobilité, 2020)). Bien que l'échantillon (1387 personnes, dont 912 travailleurs) ne soit pas contrôlé, on y tire des informations intéressantes quant aux préférences des répondants sur le télétravail et leur mobilité post-pandémie. Notamment :

- la part des travailleurs ne faisant jamais de télétravail passe de 39% (avant COVID) à 14% (post-COVID);
- le télétravail occasionnel (<3 fois/sem) passe de 12% (avant COVID) à 38% (post-COVID);

- enfin, 38% des travailleurs estiment qu'ils feront MOINS de dépl./semaine et que le mode TC serait plus délaissé que le mode auto.