



Position Paper

Le travail à domicile et le télétravail post-covid :

une aubaine pour la mobilité et la sécurité routière.

Table des matières

- 1. Introduction « non-retour à la normale » 3
- 2. Chiffres : effets du télétravail sur la mobilité durant la crise du coronavirus..... 3
 - 2.1. La tendance observée durant la crise du coronavirus va-t-elle se poursuivre en 2021 ? 5
- 3. Le télétravail et la mobilité post-covid..... 5
 - 3.1. Un télétravail n'est pas l'autre 6
 - a. Horaires de travail flexibles..... 7
 - b. Coworking..... 7
 - c. Bureaux satellites..... 7
 - 3.2. Cas pratiques..... 8
- 4. S'attaquer aux effets négatifs 8
 - 4.1. Le dilemme des embouteillages 8
 - 4.2. Le dilemme des transports en commun 9
 - 4.3. Le dilemme de la localisation..... 9
 - 4.4. Le dilemme des avantages fiscaux..... 9
- 5. Le télétravail, nouveau paysage de la mobilité 10
- 6. L'après-covid : tirer les leçons et aller au-delà du télétravail 11
- 7. Sources..... 12



1. INTRODUCTION « NON-RETOUR À LA NORMALE »

La crise du coronavirus touche tout doucement à sa fin. Dans notre pays, les chiffres en matière de contamination évoluent favorablement et plus de 6,5 millions de nos compatriotes ont déjà reçu au moins une première dose de vaccin. Les règles s'assouplissent. Depuis le 9 juin, les travailleurs à domicile et les télétravailleurs peuvent reprendre le chemin du travail 1 fois par semaine et, à partir du 1^{er} juillet, le télétravail sera seulement « recommandé ».

Mais cela ne signifie pas que les entreprises vont nécessairement revenir à la normale de sitôt. Le travail à domicile et le télétravail se sont imposés plus rapidement chez de nombreux employeurs à la suite de la crise du coronavirus, et les travailleurs ont également découvert leurs avantages (et inconvénients). Les sondages et les études montrent que la pandémie aura un effet durable sur l'organisation du travail dans de nombreuses entreprises. Et cela sera également perceptible dans notre mobilité, sur les routes et dans les transports en commun.

Mais cela ne se fera pas tout seul. Pendant le confinement et les périodes où seuls les déplacements essentiels étaient autorisés, il faisait particulièrement calme sur les routes et dans les centres des villes et des villages. En 2020, les embouteillages ont diminué de moitié (par rapport à 2019) et on comptait 18 % de trafic en moins sur nos autoroutes. Mais depuis l'assouplissement des mesures pour les commerçants et le secteur Horeca, le trafic a repris et, depuis quelques semaines, il semble que nous retrouvions notre mode de déplacement traditionnel et la congestion des routes. Comment empêcher la disparition du télétravail obligatoire et comment éviter que tout le monde ne retourne en masse dans sa voiture et soit à nouveau coincé dans les embouteillages aussi longtemps qu'avant la crise ? Que peuvent faire les employeurs pour maintenir la tendance amorcée pendant la crise ? Et comment le télétravail peut-il changer la donne pour la transition vers un système de mobilité plus sûr et plus durable ?

2. CHIFFRES : EFFETS DU TÉLÉTRAVAIL SUR LA MOBILITÉ DURANT LA CRISE DU CORONAVIRUS

Les embouteillages quotidiens coûtent à notre pays jusqu'à 2% du PIB national par an, nuisent à notre économie et à la santé (mentale) des Belges. Le travail à domicile et le télétravail sont cités à plusieurs reprises, tant par l'institut Vias que par d'autres experts, comme une partie de la solution à notre problème de congestion.

En 2019, les 17 % de télétravailleurs (au moins un jour par semaine) ont évité 5 % de déplacements domicile-travail, soit 7 % de kilomètres parcourus en moins. En doublant ce chiffre (pour atteindre le niveau de nos voisins néerlandais), on pourrait éviter chaque année jusqu'à 7 % des kilomètres effectués dans le cadre des déplacements domicile-travail. Au total, ce sont près de 25 millions de kilomètres en moins qui seraient parcourus sur les routes belges. Dans la pratique, cela signifierait, par exemple, que le temps de trajet sur l'E40 entre Ternat et Grand-Bigard serait réduit d'environ 8 % et sur la E411 entre La Hulpe et le carrefour Leonard de 12 %.

Les résultats de l'enquête nationale sur le télétravail en 2020 indiquent que pendant l'épidémie du COVID19, 45 % des personnes ont télétravaillé, dont 22 % à temps plein (5 jours/semaine). En outre, le taux d'occupation des espaces de travail dans l'ensemble de la Belgique a diminué de 43 % au printemps (mars, avril, mai 2020) après l'annonce du confinement national et du travail à domicile obligatoire. La plus forte baisse a été observée à Bruxelles (52,5%), tandis que l'impact était quasiment similaire en Flandre (41%) et en Wallonie (42%).¹

A cause du confinement obligatoire, les changements dans les habitudes de déplacement et la forte réduction des déplacements domicile-travail ont été considérables. En Belgique, on a constaté une baisse de 65,4% des déplacements, à Bruxelles près de 70%. La longueur moyenne du trajet a diminué par rapport à 2019 pour passer de 24,4 km à 15,8 km, avec de légères différences entre les Régions. La distance parcourue a diminué de 40,9% en Wallonie, de 34,8% en Flandre et de 47% à Bruxelles.²

1. Source : Google; période de référence 3 janvier - 6 février 2020
 2. Mars avril mai 2019 vs. 2020

Impact sur le trafic automobile

La distance moyenne parcourue en voiture a diminué de 40%, et près de 30% des trajets en moins ont été effectués en voiture par rapport à la même période l'année précédente. Le schéma des suggestions d'itinéraires envoyées par Apple Maps reflète bien les changements intervenus dans la répartition modale. Le nombre de demandes d'itinéraires en voiture a diminué de 35 % au printemps 2020 (mars, avril, mai) par rapport à un jour de référence l'année précédente. Par conséquent, seuls 6,3 % des conducteurs ont subi des retards dans la circulation et les chiffres de la sécurité routière se sont améliorés de façon spectaculaire.

Ce bénéfice pour la sécurité routière résultant du télétravail est clairement démontré par l'évolution du nombre d'accidents en Belgique entre 2019 et 2020. Sur la réduction totale des accidents en 2020, un quart (25%) se situe à l'heure de pointe du matin (entre 7h et 10h) alors qu'en 2019, seuls 11% des accidents ont eu lieu à cette même heure de pointe du matin. Cela montre que l'effet le plus important sur les accidents a été observé dans les déplacements domicile-travail (évités). La plus grande différence au niveau du nombre d'accidents par rapport à l'année précédente est également visible en mars, avril et novembre, mois durant lesquels les instances fédérales avaient imposé le télétravail pour de nombreux secteurs. Ces 3 mois ont représenté 52% des accidents évités en 2020.

Impact sur les transports en commun

L'impact de la crise du coronavirus et des mesures imposées a été particulièrement important pour les transports en commun. Via Apple Maps, on a enregistré 55 % de demandes d'itinéraires en moins pour les transports en commun au printemps 2020 (mars, avril, mai) en comparaison avec l'année précédente. En termes d'occupation, la situation en 2021 s'est améliorée par rapport à l'année dernière. Cependant, la différence significative est encore observée dans tout le pays (-27% en moyenne). Bruxelles reste la plus touchée (-36% en 2021 contre -59% en 2020), suivie par la Flandre (-29% en 2021 contre -48% en 2020). En Wallonie, l'utilisation des transports en commun repart plus rapidement à la hausse que dans les autres Régions (-21% en 2021 contre -47% en 2020).



Nous nous sommes déplacés sur de plus courtes distances et moins souvent. Selon les données de Facebook, au printemps 2020, 34 % des Belges passaient la plupart de leur temps chez eux ou dans un rayon très restreint autour de leur domicile. Ces distances plus courtes sont facilement faisables par un groupe plus important de personnes à pied ou à vélo et ont donc entraîné une augmentation significative des marcheurs et des cyclistes dans la répartition modale. La proportion de kilomètres parcourus à pied dans la répartition modale a plus que doublé au printemps 2020 par rapport à l'année précédente (5,8 % contre 12 %). En termes de kilomètres parcourus, le vélo ordinaire a augmenté de 58,3% (de 3,4% à 8%) et le vélo électrique a augmenté de 67,2% (de 1,7% à 5,2%).³

2.1. LA TENDANCE OBSERVÉE DURANT LA CRISE DU CORONAVIRUS VA-T-ELLE SE POURSUIVRE EN 2021 ?

Nous devons malheureusement admettre que l'effet positif du télétravail et du travail à domicile sur le trafic automobile diminue plus vite que le télétravail et le travail à domicile.

Le nombre de demandes d'itinéraires en voiture dans Apple Maps est déjà plus élevé au printemps 2021 qu'un jour de référence en 2020 (+3%), même si le télétravail est resté obligatoire. La différence au niveau de l'occupation des espaces de travail au printemps est estimée à -22,5% par rapport à la période de référence.

La part d'automobilistes dans la répartition modale continue de croître en Wallonie (+5,4%). A Bruxelles, où le télétravail est plus répandu, la part d'automobilistes continue de baisser (-1,8% par rapport à 2020). Une situation similaire a été observée en Flandre (-1,9%) bien que le taux d'occupation des espaces de travail soit similaire à celui de la Wallonie. En revanche, la proportion de passagers voyageant en voiture est passée de 4,5% à 17,6% sur la même période à Bruxelles (+7% en Flandre ; +2,5% en Wallonie). De surcroît, l'analyse du nombre de trajets confirme l'intérêt accru pour les déplacements en voiture, surtout en Wallonie, où la part de voyages effectués en tant qu'automobiliste ou passager de voiture a augmenté de 10,6% (en Flandre +7,2%).

Non seulement les Belges conduisent plus mais ils voyagent également moins de manière active que l'année précédente – la part de kilomètres à pied à Bruxelles a baissé de 20,5% à 11,7% (-4,7%

en Wallonie ; -3,1% en Flandre), tandis que la différence au niveau du nombre de déplacements à pied est minime (-1,4% à Bruxelles, + 0,8% en Wallonie, -0,8% en Flandre). Toujours en ce qui concerne l'utilisation du vélo, nous constatons qu'en moyenne 10 % de déplacements en moins sont effectués à vélo en 2021 (5,8 % contre 6,5 % l'année dernière). Les petits trajets sur un vélo électrique augmentent toutefois légèrement (+2%) mais leur part dans l'ensemble des kilomètres parcourus régresse, c'est également le cas pour les vélos ordinaires (respectivement -24% et -29%).

Il est intéressant de noter que la part de kilomètres parcourus avec des speed pedelecs est plus de 4,5 fois supérieure à celle de l'année dernière et cette valeur est encore plus impressionnante pour les trottinettes électriques. Les Belges ont parcouru 5,7 fois plus de kilomètres en trottinette électrique que l'année dernière. Cela reflète une nouvelle tendance claire dans la mobilité urbaine électrique.

Les transports en commun se remettent lentement du recul initial. Tant les kilomètres parcourus que le nombre de voyages ont quasiment chuté de moitié par rapport à 2019. La durée du trajet en transports en commun en ville (métro, tram et bus) a augmenté en moyenne de 43%, tandis que la durée des trajets en train a augmenté de 11%.

La tendance est donc clairement dans la bonne direction : les déplacements en voiture reprennent et le vélo, qui avait gagné beaucoup en popularité pendant la crise du coronavirus, perd généralement de son intérêt (à l'exception des vélos électriques) par rapport à son utilisation durant la pandémie.

3. LE TÉLÉTRAVAIL ET LA MOBILITÉ POST-COVID

Nous constatons donc que la mobilité reprend vigueur, mais cela ne signifie pas pour autant que nous tenons tous à retourner au bureau à temps plein.

La crise a eu le mérite de ne pas nécessiter de grands programmes de gestion du changement pour convaincre les organisations et les travailleurs de passer à la nouvelle façon de travailler. La pandémie et les mesures imposées nous ont simplement contraints de nous adapter à la nouvelle situation. Mais au cours de cette péri-

3. Source : Facebook ; période de référence : du 2 au 28 février 2020

ode, tant les travailleurs que les employeurs ont découvert les avantages du travail à domicile et du télétravail, et certains préjugés, plutôt bien ancrés, ont fondu comme neige au soleil. À l'inverse, le télétravail obligatoire a également fait prendre conscience à certains travailleurs de ses inconvénients et les a forcés à revoir leur vision optimiste sur la question.

En septembre 2019, 22 % des répondants à l'enquête nationale sur le télétravail ont indiqué qu'ils travaillaient à domicile et télétravaillaient généralement 1 jour par semaine. La moitié des répondants a toutefois déclaré être intéressée par le télétravail, principalement pour lutter contre le stress et la fatigue liés aux déplacements domicile-travail. Cependant, après la mise en place du télétravail obligatoire, plus de 30 % des Belges interrogés qui ont été contraints de télétravailler ont déclaré vouloir le réduire à nouveau après la crise, voire retourner au bureau à temps plein.⁴ Globalement, nous nous attendons donc à ce que la tendance au télétravail se poursuive positivement après la crise du coronavirus. Les travailleurs travailleront plus à domicile et feront plus de télétravail qu'avant la crise mais nous nous attendons à ce régime de travail se cantonne à 2-3 jours par semaine.

Une récente enquête de StepStone & Acerta montre que près de la moitié des répondants souhaiteraient retourner au bureau à temps partiel dès que possible.⁵ Le régime de télétravail le plus populaire avant le COVID-19 était celui du télétravail occasionnel ou du télétravail limité à 1 ou 2 jours par semaine. Selon un sondage réalisé en avril 2021 par l'institut Vias, ce régime reste intéressant après la crise pour 20% des répondants.⁶ Le télétravail à plein temps (5 à 6 jours par semaine) s'est révélé attrayant pour un nombre équivalent de répondants. 56 % des personnes interrogées ont indiqué qu'elles souhaitaient continuer à télétravailler entre 3 et 4 jours par semaine à l'avenir. Une étude menée en mai par BDO a confirmé une tendance analogue : 84 % des Belges veulent continuer à travailler à domicile deux jours par semaine ou plus.⁷

Selon les résultats de cette même étude BDO, 72% des gens veulent retourner au bureau pour revoir leurs collègues. Malgré les progrès opéra-

tionnels et techniques réalisés dans de nombreuses entreprises en un court laps de temps pour permettre le télétravail, cette interaction numérique avec les collègues reste insuffisante pour de nombreux travailleurs. Les bureaux ont donc le potentiel de devenir un lieu d'échange d'idées, de travail créatif et de brainstorming, tandis que le travail individuel est de plus en plus susceptible d'être effectué à domicile. Tous les chiffres et les enquêtes vont dans le sens de cette nouvelle normalité.

Il convient d'apporter une nuance importante : ces sondages et études se concentrent principalement sur les « cols blancs » pour lesquels le travail individuel peut être effectué à domicile (ou dans un bureau satellite ou un espace de coworking). La présence physique des « cols bleus » dans les secteurs de la fabrication et de la production est bien entendu, dans une large mesure, requise sur le lieu de travail. Cela se traduit également par l'effet attendu sur la mobilité et la sécurité routière. Les chiffres du diagnostic fédéral des déplacements domicile-travail⁸ montrent que les travailleurs des secteurs de « l'industrie », « du transport », de « la construction » et des « équipements d'utilité publique » utilisent principalement la voiture pour effectuer leurs déplacements domicile-travail. Quand, lors du confinement au printemps 2020, plusieurs de ces entreprises ont également dû fermer temporairement leurs portes, l'impact sur le trafic automobile a été énorme. Mais en nous limitant uniquement à viser plus de télétravail à l'avenir, nous ne ferons pas la différence pour ce groupe de travailleurs sur le plan de la mobilité et de la sécurité routière.

3.1. UN TÉLÉTRAVAIL N'EST PAS L'AUTRE

La crise du corona et l'enquête (de mobilité) menée pendant cette période ont montré que le travail à domicile, le télétravail et le travail flexible pouvaient contribuer à la réduction du trafic automobile et des accidents de la route, d'autant que les travailleurs et les entreprises y étaient favorables. Mais quelles sont les possibilités ? Quelles alternatives peuvent être introduites et quel effet peut-on en retirer ?

A. HORAIRES DE TRAVAIL FLEXIBLES

L'introduction d'un travail moins lié à des horaires fixes peut déjà réduire une partie de la pression sur notre système de transport. Il va de soi que les embouteillages aux heures de pointe peuvent être réduits en permettant aux travailleurs de commencer leur journée de travail plus tôt ou plus tard.

Pendant la crise du coronavirus, nous avons également pris davantage conscience de la pression exercée sur les transports en commun. La capacité des bus, des trams et des trains a été réduite afin de pouvoir maintenir une distance suffisante et d'éviter la contamination. L'on espère qu'au moins une partie des travailleurs empruntant les transports en commun pour leurs déplacements domicile-travail et/ou leurs déplacements de service seront moins tentés de remonter dans des bus ou des trains bondés aux heures de pointe après la crise.

B. COWORKING

Selon les chiffres de BDO, une entreprise qui autorise deux jours de télétravail par défaut a besoin en moyenne de 30 % d'espaces de travail en moins. L'on s'attend, sur le long terme, à ce que les espaces de bureaux diminuent de 35% dans le monde et que les espaces de coworking gagnent grandement en popularité. Un espace de coworking permet de ne pas avoir à se rendre au bureau et de travailler de manière productive sur une tâche individuelle mais signifie la perte de contacts sociaux. Dans les villes offrant une meilleure accessibilité multimodale que les habituels parcs de bureaux en Belgique, les bureaux paysagers ou les espaces de travail flexibles ont commencé à devenir populaires avant même que la pandémie n'éclate, en particulier parmi les jeunes générations. Les espaces de coworking offrent une certaine flexibilité, tant en termes d'horaires de travail que de mobilité, et sont moins chers à la location que les espaces traditionnels. Pour les entreprises, l'abonnement à un tel service pourrait devenir à l'avenir un avantage fiscal populaire pour les travailleurs.

Pendant la crise, les espaces de coworking ont été durement touchés car ils n'ont pas été autorisés à être utilisés pendant une longue période. Cependant, avec la levée des restrictions et la gestion de la crise du coronavirus, nous prévoyons maintenant une forte recrudescence.

Il existe peu de chiffres sur le marché belge, mais selon une étude internationale menée par Coworker Insight, 31% des personnes qui

télétravaillaient dans le monde travaillaient dans des espaces de coworking avant la pandémie. Il s'agissait principalement de freelances, de start-ups et de professions créatives. Parmi eux, 71 % ont l'intention de retourner dans ces espaces après la crise. Mais, par ailleurs, 55 % des travailleurs qui continuent à travailler à distance envisagent de recourir à de tels espaces de coworking. Après des années de démarrage difficiles pour le secteur des espaces de coworking (en 2018, 88% des espaces de coworking en Belgique étaient encore déficitaires), plusieurs sources parlent d'une croissance attendue de 15 à 22% par an. Le secteur se professionnalise considérablement et passe du statut de propriétaire de mètres carrés à celui de prestataire de services complets pour tous les types de travailleurs. De plus en plus de fournisseurs de services de coworking proposent des modèles hybrides qui vous permettent de passer de la location d'un espace flexible à la construction d'un bureau satellite complet pour votre entreprise.

C. BUREAUX SATELLITES

Ces bureaux satellites contraignent habituellement les travailleurs à se déplacer davantage qu'un espace de coworking proche, mais ils sont situés plus près du siège social et tendent à être plus accessibles par des modes de transport plus durables.

Le travail à l'étranger est une exception. Cela peut aussi être un moyen pour les entreprises d'attirer des profils intéressants sans les obliger à voyager beaucoup. Mais il s'accompagne de règles très spécifiques en matière de sécurité sociale, d'impôts et d'assurances, ce qui constitue un défi pour les services HR.



4. Enquête nationale sur le télétravail 2020

5. www.acerta.be/fr/a-propos-dacerta/dans-la-presse/pres-de-la-moitie-des-travailleurs-retourneront-a-mi-temps-sur-le-lieu-de-travail-des-quils-auront-le-feu-vert

7. Omnibus Vias, N=1000, but this question n~400 (people that their job allows to do telework)

7. www.bdo.be/fr-be/actualites/2021/8-belges-sur-10-sont-loin-d%E2%80%99etre-las-du-teletravail

8. SPF Mobilité. https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite_en_chiffres/enquete_deplacements_domicile_travail

3.2. CAS PRATIQUES

Les PME, les start-ups et les scale-ups sont souvent plus réactives et parviennent à s'adapter aux situations fluctuantes. Ce contexte ne déroge pas à cette règle. The New Drive est une société de consultance spécialisée dans les solutions de mobilité durable. Bon nombre de leurs clients ont manifesté le désir de profiter de ces conditions de crise pour rendre leur comportement en matière de déplacements plus durable à l'avenir. The New Drive a procédé de la même manière en interne. Ils ont délibérément choisi d'intégrer le travail à domicile dans l'organisation et de profiter de l'occasion pour remplacer la voiture de société par un budget mobilité et un plan caféteria avec d'autres avantages en nature pour leurs travailleurs.

Il y a aussi de grandes entreprises qui ont profité de cette évolution pour décider de mettre définitivement en œuvre et de maintenir un certain nombre de mesures après la crise du coronavirus. Proximus a conclu une CCT permettant de travailler au maximum 2 à 3 jours depuis le bureau et les autres jours depuis chez soi et a décidé de réduire l'espace de bureaux et de le réaménager.

Le SPF est en train de modifier sa réglementation pour permettre le télétravail régulier jusqu'à un maximum de trois cinquièmes du temps de travail au lieu de deux cinquièmes. Dans sa note stratégique 2.0, le ministre de la fonction publique propose de passer à une moyenne de deux cinquièmes du temps de travail pour le télétravail, tout en conservant le seuil de trois cinquièmes maximum sur une base annuelle. En outre, un nouveau mémo a été rédigé et sera bientôt distribué au sein de l'organisation. On y retrouve des informations, des échanges de bonnes pratiques et un soutien aux responsables et aux équipes qui le souhaitent.

4. S'ATTAQUER AUX EFFETS NÉGATIFS

Comme décrit ci-dessus, le travail à domicile et le télétravail sont susceptibles d'avoir un impact positif sur notre mobilité, notre comportement en matière de déplacements et la sécurité routière. Mais certains effets négatifs sont également à prévoir. Comment les contrer pour que le télétravail en ressorte tout à fait « gagnant » sur le plan de la mobilité ?

9. Bureau fédéral du Plan – Télétravailler plus pour circuler moins ? www.plan.be/uploaded/documents/202011191524430.20201120_CP_Teletravail.pdf

4.1. LE DILEMME DES EMBOUTEILLAGES

Au cours de la crise du coronavirus, et en particulier durant les périodes où le travail à domicile était obligatoire, l'on a constaté un impact considérable sur les embouteillages et la fluidité du trafic automobile. Cela semble donc une bonne idée d'essayer de poursuivre cette tendance. Mais la recherche et l'expérience en matière de mobilité montrent que toute capacité libérée sur la route est rapidement reprise. Les faits font également apparaître que les embouteillages sur les routes belges ont fortement augmenté ces derniers temps. (voir fig.1). L'effet dit « d'aspiration » fait en sorte qu'un flux de trafic plus fluide attire un nouveau trafic et que l'effet positif disparaît relativement vite. Ce nouveau trafic automobile peut également provenir de travailleurs qui délaissent un moyen de transport plus durable au profit de la voiture, précisément en raison de la pression moindre exercée par les embouteillages et parce que le télétravail structurel leur permet de n'être confrontés à un trafic intense que quelques jours par semaine.

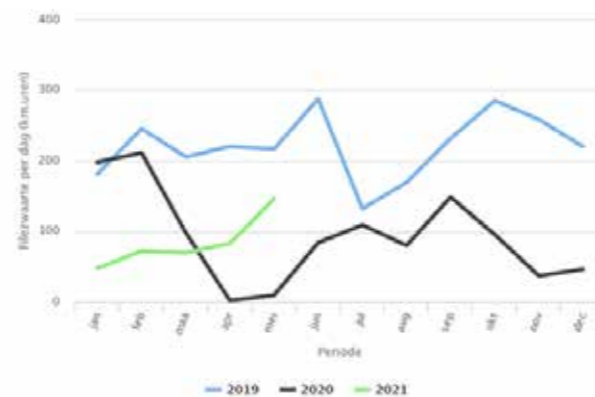


Fig 1: Taux de congestion (km.heures) dans et autour de Bruxelles

Des études de scénarii du Bureau fédéral du Plan⁹ confirment que le nombre de voyageurs-kilomètres dans le scénario de télétravail (une moyenne de 2 jours de télétravail par semaine pour 40% des télétravailleurs en 2040) ne serait inférieur que de 1,2% à celui du scénario de référence (une moyenne de 1,4 jour de télétravail pour 17% des télétravailleurs) car la diminution du trafic pour les déplacements domicile-travail est largement compensée par une augmentation des autres déplacements. Malgré l'impact positif du télétravail, la congestion augmenterait encore partout en Belgique, selon le Bureau fédéral du Plan.

Un deuxième effet potentiellement préjudiciable a été observé par l'institut Vias durant le premier confinement. Bien que, globalement, la réduction du trafic ait entraîné une diminution du nombre d'accidents en 2020, nous avons constaté que, pendant le confinement, les accidents étaient deux fois plus mortels que pendant la période précédente. Depuis 2013, les accidents n'ont jamais été aussi graves qu'au cours de ce trimestre 2020. Cette tendance est due au fait qu'on roule plus vite aux endroits où le trafic est moins dense et au fait que la gravité des accidents augmente de façon exponentielle avec la vitesse pratiquée.

Cela nous enseigne qu'il faut avant tout profiter de la tendance au télétravail pour permettre aux travailleurs de se déplacer différemment, plutôt que de leur offrir la possibilité de se déplacer en voiture. Une politique HR forte au sein de l'entreprise, visant à rendre le travail plus flexible, devrait donc aller de pair avec une politique de mobilité plus large, qui ouvre la voie à des formes de transport plus souples.

4.2. LE DILEMME DES TRANSPORTS EN COMMUN

Il est encore difficile de prédire comment l'utilisation des transports publics va évoluer, mais pendant la crise du coronavirus, nous avons observé que ce mode de transport présente certains risques. La crise a rendu de nombreux Belges plus conscients des risques sanitaires et d'hygiène liés au fait de se retrouver dans des espaces fermés. Cela pourrait dissuader certains des utilisateurs actuels des transports en commun de reprendre le bus, le tram ou le train.

Si la demande de transport en commun diminue à l'avenir, notamment aux heures de pointe, cela pourrait également entraîner une baisse de la rentabilité et une réduction de l'offre.

Cela nous apprend que les entreprises de transport vont probablement commencer à se conformer à de nouvelles normes de santé et d'hygiène, mais aussi que l'organisation des transports collectifs va s'adapter à une demande plus flexible et à des transports personnalisés. La SNCB a récemment annoncé l'introduction d'un abonnement Flex pour les voyageurs qui ne se rendent au bureau que 2 à 3 fois par semaine. D'autres prestataires de services de transport, tels que De Lijn, la STIB et TEC, étudient également la manière dont ils peuvent répondre à cette nouvelle demande. Les employeurs aussi peuvent s'organiser pour cette nouvelle réalité en intégrant des formes de transport collectif

plus flexibles dans l'offre de mobilité de leurs travailleurs.

4.3. LE DILEMME DE LA LOCALISATION

Sur un marché des bureaux où la majorité des travailleurs intellectuels travaillent encore en permanence dans des bureaux, il est intéressant d'investir dans des immeubles de bureaux situés dans des endroits stratégiques et propices à la multimodalité. Mais ces endroits sont chers. Et la question se pose de savoir si cet investissement vaut encore la peine lorsque le personnel travaille 2 ou 3 jours par semaine à domicile ou dans un espace de coworking. Cette situation peut inciter à rechercher des bureaux moins onéreux moins bien situés pour répondre à la demande réduite d'espaces de bureaux.

La tendance au télétravail peut également avoir un effet pernicieux lorsqu'il s'agit de choisir un nouveau domicile. Le choix de s'installer en ville ou dans une zone résidentielle fortement peuplée - malgré les prix plus élevés qui y sont pratiqués sur le marché - est souvent motivé par la proximité des facilités, du travail, des écoles et d'un réseau de mobilité plus performant. D'un autre côté, il faut faire une croix sur les espaces verts et s'attendre à plus de congestion et de trafic. Si, à l'avenir, les gens ne doivent faire la navette entre leur domicile et leur lieu de travail que deux jours par semaine, la balance peut plus facilement pencher en faveur d'un domicile plus périphérique et plus rural.

Les employeurs tireront toutefois profit de leur politique de localisation en continuant à choisir des emplacements dits A, facilement accessibles à vélo et en transports en commun. Ainsi, les travailleurs continuent à disposer d'un large éventail d'options de transport, même les jours où ils se rendent au bureau. Ce choix ne doit pas nécessairement être négatif sur le plan financier non plus. En combinant intelligemment promotion et accès facile au télétravail, réduction du nombre de postes de travail (vente ou location de son propre espace de bureau) et incitation à l'utilisation des modes de transport fiscalement avantageux pour les travailleurs, il est possible de réduire les coûts de location ou d'investissement plus élevés.

4.4. LE DILEMME DES AVANTAGES FISCAUX

Les entreprises qui souhaitent faciliter et encourager le travail à domicile et le télétravail devront faire face à des dépenses considérables. Fournir

les équipements (périphériques) nécessaires au bureau à domicile, éventuellement louer un bureau satellite ou rembourser les coûts des espaces de coworking, introduire une prime au travail à domicile... Cela pourrait amener à réduire certains régimes de remboursement (fiscalement avantageux) des frais de mobilité. Il suffit de penser à l'indemnité vélo ou à l'abonnement aux transports en commun payés par l'employeur. Toutefois, l'introduction du télétravail profite également aux entreprises : à long terme, il faut moins d'espace de bureau, les coûts énergétiques peuvent être réduits, etc. Sur une période de plusieurs années, cela peut se traduire par un business case positif. Mais ce retour sur investissement ne viendra que plus tard, alors que les entreprises doivent investir dès maintenant pour faciliter et soutenir le télétravail.

Afin d'éviter que les gains potentiels en matière de mobilité résultant de l'introduction du télétravail ne soient réduits à néant, les employeurs et les travailleurs auront tout intérêt à opter pour un système de rémunération flexible et à mettre en place un budget de mobilité multimodale. En introduisant un large éventail d'options de rémunération de manière fiscalement optimisée via l'introduction d'un plan cafétéria, y compris un budget de mobilité, le travailleur peut composer le package le plus souhaitable pour lui.

5. LE TÉLÉTRAVAIL, NOUVEAU PAYSAGE DE LA MOBILITÉ

La tendance au télétravail qui va se poursuivre après la crise sanitaire se situe dans une ère où beaucoup d'aspects bougent déjà en termes de mobilité en entreprise.

L'écologisation du parc automobile en général et l'électrification de leur flotte d'entreprise particulier constituent un thème majeur pour de nombreuses entreprises. À partir de 2023, la déduction fiscale pour les voitures de société équipées d'un moteur à combustion diminuera sensiblement et à partir de 2028, seules les voitures électriques bénéficieront encore de la déduction fiscale. La contribution CO2 (contributions de solidarité pour les employeurs) augmentera également. A relativement court terme, ces mesures auront un impact important sur le TCO (total cost

of possession) des véhicules de société et donc aussi sur le budget mobilité des travailleurs. D'autres mesures gouvernementales, comme l'interdiction prochaine du diesel à Bruxelles (et plus tard des autres moteurs à combustion) ou l'introduction de zones de basses émissions dans les villes, contribuent également à la popularité des véhicules électriques.

À l'heure où le travail à domicile et le télétravail se développent, il peut donc devenir beaucoup plus intéressant pour les travailleurs de combiner une petite voiture de société électrique et un budget de mobilité multimodale, par exemple.

La micromobilité est également en plein essor dans notre pays et cette tendance a été fortement stimulée par la pandémie de coronavirus. En 5 ans, le nombre de Belges qui ont roulé sur un vélo électrique a doublé, et pour le speed pedelec, ce doublement a même eu lieu au cours des 2 dernières années. En 2020, 5 % des Belges utiliseront une trottinette électrique ou une monoroue, contre 4 % en 2019.¹⁰ Ainsi, les exploitants de trottinettes partagées dans les villes ont constaté une croissance spectaculaire après le premier confinement.

Cette tendance, elle aussi, sera potentiellement accentuée par la poursuite du télétravail et du travail à domicile après la crise. Les chiffres du SPF Mobilité¹¹ montrent que 55% des Belges qui travaillent chez eux, effectuent davantage de plus petits trajets essentiellement à des fins non professionnelles. D'autres données de l'enquête nationale sur le télétravail 2020 indiquent que seuls 24 % des personnes qui se déplacent à des fins privées pendant le télétravail le font en voiture. La percée de la micromobilité à l'heure du télétravail semble donc déjà être un bon mariage.



10. Enquête Nationale d'INSécurité Routière institut Vias

11. Chiffres clés du télétravail en Belgique, SPF Transports & Mobilité, 2018

6. L'APRÈS-COVID : TIRER LES LEÇONS ET ALLER AU-DELÀ DU TÉLÉTRAVAIL

L'intégration structurelle du travail à domicile et du télétravail dans les entreprises et les organisations n'a à l'heure actuelle pas encore automatiquement d'impact majeur sur nos déplacements. Le télétravail n'entraîne pas nécessairement moins de déplacements, mais il donne lieu à des déplacements différents : moins de déplacements vers le lieu de travail, mais plus de déplacements vers des espaces de coworking proches et des déplacements à des fins personnelles. Nous nous attendons également à des

trajets plus courts et plus étalés dans le temps. Le schéma classique de déplacements en chaîne a été rompu et il n'était soudain plus nécessaire d'amener les enfants à l'école en voiture avant de rejoindre le bureau, ou on prenait le vélo pour aller faire les courses pendant la pause déjeuner.

L'impact du télétravail sur notre mobilité et notre sécurité routière pourrait donc être limité, à moins que le télétravail ne s'accompagne de solutions de mobilité innovantes au sein des entreprises. Les employeurs et les prestataires de services de transport ont les clés en main pour éviter de se retrouver dans les dilemmes décrits ci-dessus.

Concrètement, l'institut Vias formule 10 recommandations

Pour les employeurs

- 1 Implémentez « la nouvelle façon de travailler » au sein de l'entreprise ou de l'organisation. Faites en sorte que les collaborateurs ayant principalement un travail intellectuel et de bureau puissent travailler au moins deux jours par semaine à domicile, dans un espace de coworking et/ou un bureau satellite.
- 2 Instaurez des horaires de travail flexibles - notamment pour les jours de travail restants au bureau - afin que les travailleurs puissent éviter les heures de pointe.
- 3 Intégrez financièrement la « nouvelle façon de travailler » dans le cadre d'un plan cafétéria dans votre entreprise. Veillez ainsi à ce que vos travailleurs soient soutenus et rémunérés de manière correcte pour le travail à domicile, en fonction du profil individuel du travailleur en question.
- 4 Remplacez la traditionnelle voiture de société par un budget mobilité et des solutions « Mobility as a Service ». Le nouveau régime de travail flexible peut aller de pair avec une offre de mobilité flexible adaptée aux nouvelles habitudes en matière de déplacement des travailleurs.
- 5 Si vous décidez de restreindre et/ou de déplacer vos espaces de bureaux, continuez à choisir de bons emplacements accessibles par le biais d'une mobilité multimodale.

Pour les prestataires de mobilité

- 6 Développez une offre de transport flexible adaptée à des horaires et des régimes de travail plus souples dans les entreprises.
- 7 Proposez des formules d'abonnement adaptées aux travailleurs à domicile et aux télétravailleurs qui ne souhaitent utiliser leur abonnement de transport permanent que 2 ou 3 fois par semaine.
- 8 Intégrez votre offre de mobilité dans des applications de mobilité "Mobility-as-a-Service" afin de la rendre plus facilement accessible aux travailleurs présentant des besoins de mobilité différents.

Pour les responsables politiques

- 9 Simplifiez la réglementation fiscale relative aux indemnités pour le travail à domicile afin que les employeurs puissent indemniser facilement et de façon fiscalement avantageuse leur personnel pour le travail à domicile et le télétravail, que ce soit ou non dans le cadre d'un plan cafétéria.
- 10 Dans le cadre de la réforme fiscale annoncée et de la simplification du budget de la mobilité, rendez ce système accessible à toutes les entreprises et à tous les travailleurs, y compris ceux qui n'utilisent pas actuellement de véhicules de société.

7. SOURCES

- Données issues de l'Observatoire de la mobilité de l'institut Vias : avril-mai 2019, 2020, 2021
- Community Mobility Reports, Google
- Data for Good, Facebook
- COVID 19 - Mobility Trends Reports, Apple
- Wrzesinska, D. & Kluppels, L. (2020) Télétravailler à l'heure du coronavirus. Comment les travailleurs vivent-ils le télétravail forcé ou non ? Bruxelles, Belgique : institut Vias – INNO_DSU_MOBI
- SPF Transport & Mobility (2018,) Chiffres clés du télétravail en Belgique,
- BDO Belgium (2021), 8 Belges sur 10 sont loin d'être las du télétravail : www.bdo.be/fr-be/actualites/2021/8-belges-sur-10-sont-loin-d%E2%80%99etre-las-du-teletravail
- SPF Mobilité. Diagnostic fédéral déplacements domicile-travail https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/mobilite_en_chiffres/enquete_deplacements_domicile_travail
- Bureau fédéral du Plan – Télétravailler plus pour circuler moins ?
- Acerta (2021), Près de la moitié des travailleurs retourneront à mi-temps sur le lieu de travail dès qu'ils auront le feu vert : www.acerta.be/fr/a-propos-dacerta/dans-la-presse/pres-de-la-moitie-des-travailleurs-retourneront-a-mi-temps-sur-le-lieu-de-travail-des-qu'ils-auront-le-feu-vert
- Accident data from Statbel – 2019, 2020
- Enquête Nationale d'INsécurité Routière institut Vias

