

Le télétravail a mis un bémol aux bouchons

Pour les navetteurs, les bouchons sont toujours au rendez-vous. Mais l'intensité du trafic n'a pas retrouvé son niveau d'avant la pandémie. Une explication prime : l'effet positif d'un télétravail qui devient structurel.

ALAIN JENNOTTE

Depuis les passages en code orange, puis jaune, ces dernières semaines, les navetteurs sont de plus en plus nombreux à retrouver les joies des embarras de circulation. Pourtant, si le trajet en voiture entre la maison et le bureau a retrouvé son âcre goût de bouchon, les chiffres fournis au *Soir* par Vias (l'ex-Institut belge de la sécurité routière), montrent que l'on n'a pas, jusqu'à présent, retrouvé le niveau d'embouteillage que l'on connaissait au mois de février 2020, dernier mois complet avant la pandémie (1). Et ce bémol, léger mais bienvenu, c'est principalement au télétravail que les automobilistes le doivent.

Aux heures de pointe matinales (entre 7 et 9 h), les temps de parcours vers Bruxelles, au départ des principales villes wallonnes et flamandes, sont plus courts qu'avant la pandémie. Il faut 13,5 minutes de moins, en

moyenne, à l'automobiliste qui quitte Mons le matin pour arriver au bureau, par rapport à la durée de son trajet en février 2020, une différence de 18,1 %. Pour Liège, le gain est de 8,4 minutes (10,8 %) et il est de 8,1 minutes (11,6 %) pour Namur.

Les fins de journée wallonnes moins fluides

Au retour, le soir (entre 16 et 18 h), la situation est un peu plus contrastée. Si la durée des trajets vers les villes flamandes est à nouveau plus rapide, les trajets vers Liège, Mons et Tournai ont quasiment retrouvé leur durée d'avant la pandémie. Voire, dans le cas de Namur, une perte d'un peu moins d'une minute. « Mais globalement, sur l'ensemble des tronçons belges analysés, la durée des trajets est raccourcie d'environ 10 % », note le porte-parole de Vias, Benoit Godart. « Et la situation est la même aujourd'hui qu'en février. » « Le télétravail ne va pas faire dispa-

raître les embouteillages », précise Benoit Godart. « Mais le fait qu'il se généralise a un impact mesurable sur le trafic. Beaucoup de ceux qui ne télétravaillaient pas, par le passé, le font aujourd'hui. Et ceux qui télétravaillaient déjà, ont souvent étendu cette pratique. » Un constat qui semble validé par les études réalisées par la FEB (lire notre interview). « Le résultat est que globalement, aux heures de pointe, la durée des trajets se réduit. Sur le tronçon que l'on parcourt au quotidien, l'endroit où débute le bouchon est souvent un peu plus éloigné qu'auparavant. »

Le prix du carburant profite à la SNCB

Si le télétravail joue un rôle régulateur sur le trafic, d'autres paramètres doivent également être pris en compte. Les navetteurs reprennent leurs habitudes dans les trains, qui sont de plus en plus bondés (lire par ailleurs). Le retour progressif au bureau plusieurs fois par semaine des fonctionnaires ne pourra renforcer cette situation. Rien d'inattendu : alors que le prix du carburant flambe, l'idée de poireauter dans les files de voitures alors qu'on dispose d'un abonnement à la SNCB et parfois de la gratuité, a de quoi faire réfléchir. Ce que confirme Elisa Roux, porte-parole de la SNCB : « Nous constatons un véritable engouement pour le train suite à la hausse des prix de l'énergie et du carburant. »

« Même sans disposer de chiffres précis, on constate que les voitures roulent souvent moins vite pour limiter leur consommation et que les parkings de covoiturage sont bien remplis », ajoute Benoit Godart. « Sans compter les vélos et les trottinettes qui continuent à se multiplier et dont l'usage, combiné à celui des transports en commun, contribue à limiter les embouteillages en ville. »

Quant aux chantiers qui parsèment les axes routiers, ils font en quelque sorte partie des meubles. « Le printemps est une période favorable pour la reprise ou le lancement des grands chantiers de réhabilitation », rappelle Héloïse Winandy, porte-parole de la Sofico, la société publique qui gère les 2.700 kilomètres d'autoroutes wallonnes. « Notre grand défi est de réaliser ces travaux tout en conservant une mobilité optimale ». Héloïse Winandy cite l'exemple des travaux spectaculaires entrepris au viaduc de Hucorgne, près de Huy, où la Sofico a pu maintenir deux bandes de circulation dans chaque sens, afin de limiter l'impact sur le trafic.

(1) Nous avons déjà publié, en septembre dernier, des chiffres fournis par Vias et concernant le trafic avant et après l'été 2021.

« L'impact sur la mobilité est l'un des bénéfices du télétravail »

C'est un effet mécanique : le télétravail a un impact significatif à la baisse sur les temps de parcours des navetteurs. Mais est-ce une situation transitoire ? Spécialiste des questions de télétravail à la Fédération des entreprises de Belgique (FEB), Joris Vandersteene pense au contraire que les évolutions perceptibles au sein des entreprises plaident pour un effet à long terme. Que sait-on exactement de la situation du télétravail en Belgique ? Dispose-t-on de chiffres exhaustifs ?

Le problème est que justement, ces chiffres n'existent pas. Pour cette raison, à la FEB, nous avons décidé de faire des enquêtes sur lesquelles baser notre travail d'analyse. La dernière de ces enquêtes date de novembre 2021 et concerne plusieurs centaines d'entreprises. Et elle nous apporte de nombreux enseignements sur les intentions de ces entreprises pour cette année. La première tendance, qui me semble très importante, est que 85 % des entreprises qui n'avaient pas encore de politique de télétravail avant la pandémie ont décidé d'en mettre une en œuvre cette année.

A-t-on déjà une idée du nombre de jours moyen par semaine qui sera proposé au personnel ?

C'est variable. Mais si on regarde les résultats de l'enquête, pour 70 % des entreprises, ce sera deux ou trois jours. C'est le deuxième enseignement que l'on peut retirer de notre étude : on voit en moyenne une augmentation d'un jour de télétravail par rapport à la situation d'avant le coronavirus.

Quantifier le nombre de journées de télétravail prévues est certes utile, mais beaucoup d'entreprises vont déjà plus loin et analysent le profil de



70 % des entreprises ont adopté deux ou trois jours de télétravail par semaine

Joris Vandersteene
Expert « télétravail » à la FEB

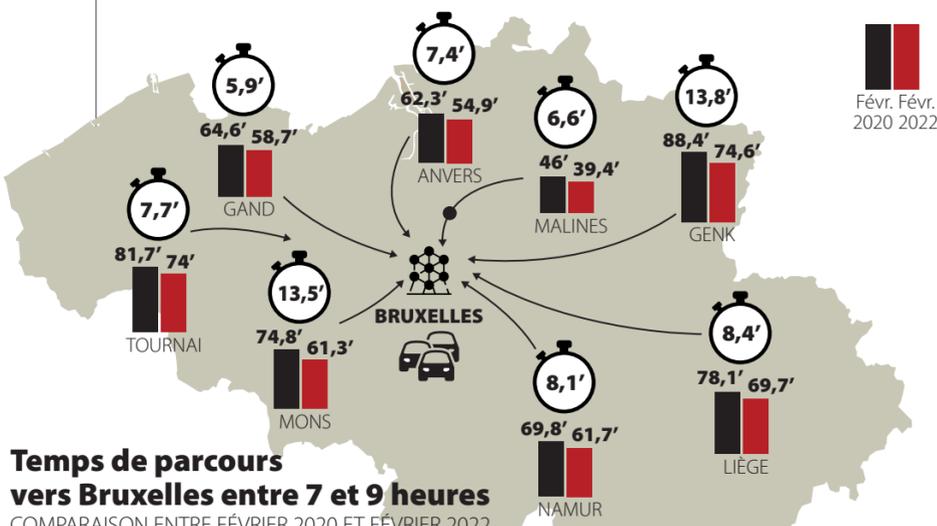


chaque membre du personnel en fonction de tâches qui se prêtent au télétravail et celles qui ne s'y prêtent pas. Et cela nous amène à une troisième tendance forte : auparavant, si certaines des tâches attribuées à une personne étaient incompatibles avec le télétravail, elle devait venir d'office au bureau. Désormais, certaines personnes peuvent télétravailler lorsqu'elles doivent accomplir certaines tâches et, à d'autres moments, elles viennent sur leur lieu de travail pour en réaliser d'autres.

Si le télétravail devient structurel dans les entreprises, on peut donc s'attendre à ce que son impact sur le trafic se fasse à son tour sentir sur le long terme ?

L'impact sur la mobilité est l'un des bénéfices induits par le télétravail, en tout cas pour les trajets sur les grands axes. Mais il faut rester prudent. On est dans une période d'essai où chaque entreprise devra trouver son équilibre. Mais je suis convaincu que ces trois tendances dégagées par notre étude ne disparaîtront pas de sitôt.

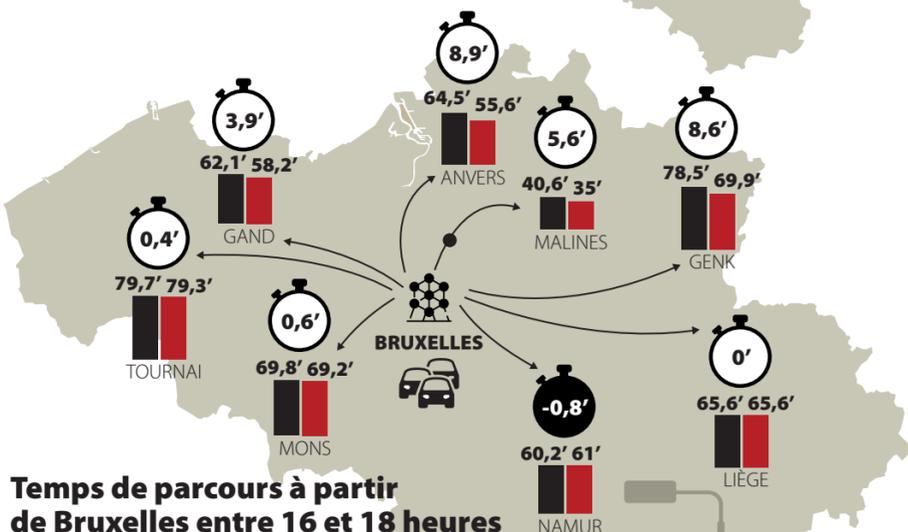
A.Je



Temps de parcours vers Bruxelles entre 7 et 9 heures

COMPARAISON ENTRE FÉVRIER 2020 ET FÉVRIER 2022

Gains en minutes pour le temps de trajet entre quelques villes belges et Bruxelles. Il s'agit du temps de parcours aux heures de pointe en matinée, entre 7 et 9 heures.



Temps de parcours à partir de Bruxelles entre 16 et 18 heures

COMPARAISON ENTRE FÉVRIER 2020 ET FÉVRIER 2022

Gains (ou perte) en minutes pour le temps de trajet entre quelques villes belges au départ de Bruxelles. Il s'agit du temps de parcours aux heures de pointe en fin d'après-midi, entre 16 et 18 heures.



La fréquentation des trains est en forte croissance

Les trains largement désertés des deux années écoulées seront probablement bien vite oubliés. Même limité par les journées de télétravail, le retour au bureau ramène nombre de navetteurs sur le chemin des gares. A la SNCB, on présente déjà les premiers chiffres de la reprise.

« Depuis l'assouplissement des mesures covid, le nombre de voyageurs représente 80 % de celui d'avant la crise sanitaire, qui était de 900.000 voyageurs par jour en 2019 », explique la porte-

parole de la SNCB, Elisa Roux. Un bond important. Ce chiffre était d'un peu plus de 60 % fin 2021. Un résultat qu'il faut, selon la SNCB, attribuer à la combinaison entre l'assouplissement des mesures sanitaires et la hausse des prix de l'énergie et du carburant. « Le train est une excellente alternative à la voiture et permet en plus de prendre du temps pour soi pendant le trajet », ajoute Elisa Roux. « De plus, c'est le moyen de transport durable par excellence. » Mais le transporteur ne

se satisfait pas de ce premier résultat encourageant. « Nous prévoyons de renouer, à l'horizon 2024, avec le nombre de voyageurs d'avant la crise sanitaire », précise Elisa Roux. La SNCB prévoit également d'investir dans du matériel roulant neuf, de poursuivre la transformation des gares et d'élargir ou d'adapter son offre de transport pour reconquérir le client mais aussi d'attirer, d'ici dix ans, 25 % de navetteurs en plus.

A.Je