

# Les mobilités post-Covid : quels enseignements trois ans après le début de la pandémie ?

*Comité Scientifique France Mobilités*

Virginie Boutueil, Jean Coldefy, Verena Ehrler, Nicolas Nuyttens,

Rémy Le Boennec (*Coordinateur*)

## Introduction

La crise sanitaire a fait évoluer les pratiques de mobilité, tant pour les personnes que pour les biens. Au-delà des ajustements conjoncturels à la situation (mises en œuvre de stratégies individuelles pour se conformer, ou non, aux restrictions sanitaires, ajustement des comportements modaux pour limiter les risques de contamination), il s'agit aujourd'hui d'analyser les évolutions structurelles qui impactent la mobilité, c'est-à-dire d'identifier des tendances de long terme susceptibles de perdurer au-delà de la pandémie pour redessiner le monde de la mobilité. En outre, depuis l'engagement de ce travail, la guerre en Ukraine a provoqué une augmentation importante des prix de l'énergie qui influe bien évidemment sur les mobilités des personnes et des biens. Il n'est pas toujours possible de distinguer les impacts pérennes de la crise sanitaire de la Covid-19 de ceux des prix de l'énergie.

Un premier travail a été engagé en 2021, qui identifiait des tendances mais surtout des sources d'incertitude :

- Une première incertitude majeure était constituée par les opportunités de relocalisation résidentielle des ménages suite à l'augmentation des pratiques de télétravail constatée depuis la survenue de la pandémie. La concrétisation de telles opportunités peut influencer les pratiques de mobilité. La réalité comme l'ampleur de cette concrétisation appelait toutefois, fin 2021, à des analyses complémentaires que cette nouvelle note s'attache à conduire ;
- Une deuxième incertitude était constituée par les stratégies immobilières des entreprises ayant ouvert ou élargi les droits au télétravail de certaines catégories de salariés, et dont les besoins ont pu évoluer à la fois en matière de localisation et de surfaces de bureaux.

Le travail du Comité Scientifique France Mobilités s'est attaché en 2022 à analyser les évolutions dans les pratiques de mobilité afin de déterminer, en particulier, si les tendances esquissées en 2021 se confirment :

- L'effet cliquet des pratiques de télétravail ;
- L'évolution des pratiques de consommation des ménages ;
- Le développement de l'usage des modes personnels que sont la voiture et le vélo ;
- La baisse pérenne de fréquentation des transports en communs sur l'ensemble des territoires ;
- La réorganisation des chaînes d'approvisionnement et de la logistique ;
- Les mutations dans les choix de localisation et les stratégies immobilières des acteurs.

La note apporte des perspectives sur ces différents sujets lorsqu'elles apparaissent raisonnablement documentées par les études parues en 2022 ou les recherches en cours. Enfin, la note conclut par une ouverture à quelques sujets plus larges que les impacts de la crise sanitaire sur les pratique de mobilité, et identifie aussi quelques objets d'étude qui restent soumis à analyse.

## Synthèse

Cette note dédiée aux mobilités post-Covid confirme plusieurs tendances fortes révélées depuis la survenue de la pandémie, et en révèle quelques autres :

- Sur les **pratiques de télétravail** :
  - Une intensification confirmée de la pratique de télétravail pour quelques catégories identifiées de salariés ;
  - Une exacerbation du phénomène sur le territoire spécifique de l’Île-de-France, où les temps de déplacements, mais aussi la proportion de cadres, sont plus élevés qu’ailleurs ;
  - Des distances domicile-travail en baisse, mais la possibilité d’effets-rebond pour d’autres motifs de déplacement.
- Sur les **pratiques de mobilité** :
  - Un trafic routier revenu au niveau de 2019, incluant la pratique du covoiturage de courte distance (probablement en raison de la hausse du prix des carburants) ;
  - Une fréquentation des TER revenu à son niveau de 2019, tandis que le trafic aérien intérieur et les transports collectifs urbains restent respectivement 15 % et 10 % en dessous de ce niveau;
  - La confirmation du vélo comme autre mode personnel, à côté de la voiture, ayant bénéficié de la crise sanitaire.
  - Une démobilité qu’il est délicat d’invoquer formellement depuis la survenue de la pandémie. Un travail est en cours entre Transdev, le Laboratoire d’Aménagement Economie Transports (LAET) et le CREDOC pour apporter des éclairages détaillés sur cette question d’ici à l’été 2023, qui intégrera les impacts cumulés de la crise sanitaire et de la crise énergétique européenne.
- Sur les **pratiques de consommation** :
  - Une évolution ancrée des habitudes d’achat, intégrant de nouvelles pratiques spécifiquement portées par les plus jeunes (sans qu’il soit possible d’en faire un lien direct avec la crise sanitaire) ;
  - Des ajustements plus qu’une remise en cause fondamentale du fonctionnement des chaînes d’approvisionnement, qui deviennent toutefois plus régionales, réactives et collaboratives.
- Sur des effets de plus long terme de **relocalisation des acteurs** (ménages, entreprises) :
  - Un desserrement résidentiel effectif globalement limité, mais des tensions confirmées en 2022 sur les prix de logements, de manière globale et locale, qui indiquent une préférence marquée pour habitat individuel;
  - Quelques profils de ménages très minoritaires qui se relocalisent en dehors de grandes zones urbaines, non systématiquement concernés par la pratique du télétravail ;
  - Des territoires d’origine qui concernent quasi-exclusivement l’Île-de-France (et Paris en premier lieu), vers des territoires de destination constitués de villes petites et moyennes, sous réserve (comme avant la pandémie) d’une attractivité suffisante ;
  - Des entreprises plus soucieuses de réorganiser leurs espaces actuels de travail que de se relocaliser, avec un rôle de relais limité dans les formes d’organisation hybrides de travail pour les tiers-lieux.

## Sommaire

|  |    |
|--|----|
| Introduction.....  | 1  |
| Synthèse .....   | 2  |
| Sommaire .....   | 3  |
| 1. L'évolution des pratiques de mobilité en période de crise sanitaire .....                         | 4  |
| 1.1. La mobilité professionnelle longue distance.....  | 4  |
| 1.2. Le trafic aérien intérieur.....   | 4  |
| 1.3. Les transports ferroviaires régionaux et les transports collectifs urbains .....                | 4  |
| 1.4. Les services librement organisés (SLO) de voyageurs par autocar .....                           | 7  |
| 1.5. Le trafic routier.....  | 7  |
| 1.6. Le vélo.....  | 10 |
| 2. Quantification, qualification et effets des pratiques de télétravail sur les mobilités .....      | 11 |
| 2.1. Le télétravail post-pandémie : pour qui ? comment ?.....  | 11 |
| 2.2. Effets des pratiques de télétravail sur les mobilités quotidiennes .....                        | 15 |
| 3. L'évolution des pratiques de consommation en période de crise sanitaire .....                     | 18 |
| 3.1. L'impact de la crise sanitaire sur les habitudes de consommation.....                           | 18 |
| 3.2. L'impact sur les chaînes d'approvisionnement et sur la logistique.....                          | 20 |
| 4. Les effets du télétravail sur les stratégies de localisation des acteurs .....                    | 21 |
| 4.1. Un contexte pandémique favorable aux opportunités de relocalisation des acteurs.....            | 21 |
| 4.2. Les effets de l'amplification des pratiques de télétravail sur les relocalisation résidentielle | 23 |
| 4.3. Les effets de l'amplification des pratiques de télétravail sur les relocalisations de bureaux   | 27 |
| Conclusion .....   | 29 |
| Références.....  | 30 |

## 1. L'évolution des pratiques de mobilité en période de crise sanitaire

La note de 2021 avait tâché d'appréhender les évolutions des différentes pratiques de mobilité depuis la survenue de la pandémie. La présente note vise à mettre à jour ces tendances, en particulier celles relatives au développement de l'usage des modes personnels que sont la voiture et le vélo, ainsi que celles relatives à la baisse de fréquentation des transports collectifs.

### 1.1. La mobilité professionnelle longue distance

Concernant la mobilité professionnelle longue distance, plusieurs compagnies (Lufthansa, McKinsey, etc.) ont tenté de décrire les trajectoires de reprise à moyen et long terme des voyages d'affaires. Ces sources pointent les **effets d'accélération et de consolidation de tendances déjà initiées avant la crise sanitaire**. En effet, les voyageurs d'affaires comme les entreprises ont mesuré les bénéfices de la baisse des voyages professionnels longue distance (en terme de temps, de coût mais aussi de moindre pression environnementale). Ces bénéfices ont toutefois leurs limites (contraintes du «tout visioconférence»). La Chaire Pégase<sup>1</sup> avance un taux de remplacement de 38 % des voyages d'affaires par la visioconférence, une hypothèse qui peut être raisonnablement retenue.

Sauf précision dûment mentionnée, la suite du propos concernera les évolutions de l'ensemble des motifs de déplacements, privés comme professionnels.

### 1.2. Le trafic aérien intérieur

Au dernier trimestre 2022, les situations relatives au trafic aérien intérieur restent disparates, bien que globalement améliorées : l'aéroport d'Orly a retrouvé en juillet 2022 son niveau de trafic de 2019, tandis que les aéroports du groupe ADP annoncent 90,3 % du niveau de trafic de 2019. Selon tendanCiel<sup>2</sup>, l'indicateur mensuel du trafic aérien commercial, le trafic aérien intérieur observé en octobre 2022 correspond à 86,7 % de celui d'octobre 2019. En cumul annuel, le taux de rétablissement du trafic s'élève à 83,6 %. Selon une autre source (Direction Générale de l'Aviation Civile<sup>3</sup>) et sur une périodicité légèrement différente, l'offre en vols intérieurs de 2020 représentait en France 61,9 % de l'offre de 2019 ; en 2021, elle est passée à 76,7 %, et pour les premiers mois de 2022 à 82,3 %.

Des sources complémentaires s'accordent par ailleurs sur un non rattrapage du retard de croissance constaté entre 2020 et 2022. La croissance du trafic aérien (dont celle du trafic intérieur) restera dynamique, mais moindre que les projections réalisées antérieurement à la pandémie. Pour *the International Air Transport Association (IATA)*, **les niveaux de trafic de 2019 en France devraient être retrouvés en 2024 (2023 pour les vols intérieurs, 2025 pour les vols internationaux)**. Indépendamment de la rapidité de reprise du secteur, il faut aussi garder en tête que la part du mode aérien dans le total des déplacements métropolitains reste faible relativement aux modes concurrents : voiture particulière et mode ferré.

### 1.3. Les transports ferroviaires régionaux et les transports collectifs urbains

L'enquête de conjoncture des transports révèle qu'au premier trimestre 2022, **la fréquentation des Trains Express Régionaux (TER) est globalement revenue à son niveau de 2019**, avec certaines Régions qui font état de niveaux supérieurs depuis cette date. La SNCF a quant à elle annoncé un été record, avec 10 % de voyageurs en plus par rapport à la même période de 2019. Toutes les Régions ont

<sup>1</sup> <https://www.peopleatwork-mag.com/transport-aerien-pres-de-40-des-deplacements-professionnels-en-avion-seront-durablement-remplaces-par-des-visioconferences/>, accédé le 12 décembre 2022

<sup>2</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/statistiques-du-traffic-aerien>, accédé le 12 décembre 2022

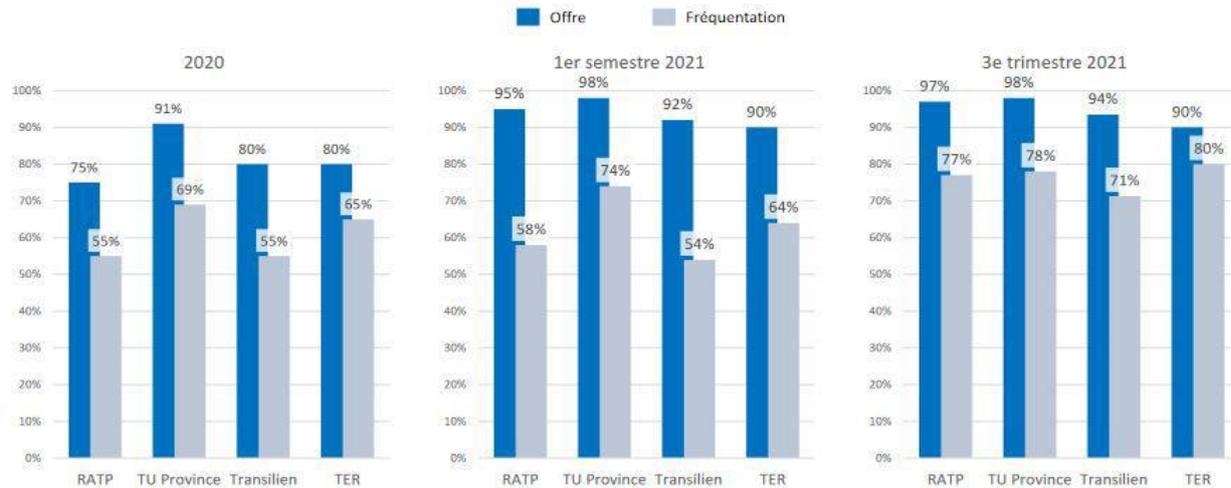
<sup>3</sup> Vols *Instrument Flight Rules* (IFR) contrôlés hors survol

profité de cet afflux. Dans le TGV, la clientèle loisirs est revenue, ce qui n'est pas le cas de tous les voyageurs d'affaires.<sup>4</sup> Tous canaux de vente confondus, la SNCF s'est nettement redressé au premier semestre 2022, en affichant un bénéfice net de 928 millions d'euros, avec un niveau d'activité record grâce au rebond du trafic ferroviaire. Sur les six premiers mois de 2022, le chiffre d'affaires a progressé de 27 % pour atteindre 20,3 milliards d'euros. Cela représente une hausse de 14 % par rapport au premier semestre 2019. Toutefois, les performances des différentes composantes du groupe demeurent assez contrastées : le logisticien Geodis a poursuivi son essor avec un chiffre d'affaires en hausse de 67 % par rapport à 2019. L'autre « poumon » du groupe, SNCF Voyageurs (la compagnie ferroviaire proprement dite) s'est bien redressé malgré un début d'année 2022 affecté par le variant Omicron. Toutefois, à 8,4 milliards d'euros, le chiffre d'affaires reste en retrait de 4 % par rapport au premier semestre 2019.

Concernant les transports collectifs urbains, l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (2022) révèle, en Ile-de-France, une baisse persistante de fréquentation de 22 % sur le trafic Transilien, et de 32 % sur le trafic RATP. La surreprésentation de cadres dans la Région et en particulier à Paris (près de 50 %, contre environ 20 % France entière) avec un recours élevé au télétravail explique probablement cette situation. **Hors Ile-de-France, les opérateurs font état, mi-2022, d'un niveau moyen de fréquentation de 90 % par rapport à 2019, avec des situations contrastées selon les réseaux.** A la mi-septembre 2021 (18 mois après le début de la pandémie), la fréquentation des réseaux métropolitains de transport public urbain s'était redressée et atteignait déjà en moyenne 90 à 95 % du niveau pré-pandémique (Rennes, Saint-Etienne, Montpellier). La proportion élevée d'usagers captifs tels que les étudiants a constitué, pour ces réseaux, un facteur favorable à un retour à une situation proche de la normale plus rapide que pour d'autres réseaux. Depuis fin 2021, on observe un retour à une situation « normale » pour quelques réseaux mais aussi, pour d'autres réseaux, des niveaux de fréquentation qui demeurent inférieurs à ceux de 2019 (Figures 1a, 1b, 1c et 1d).

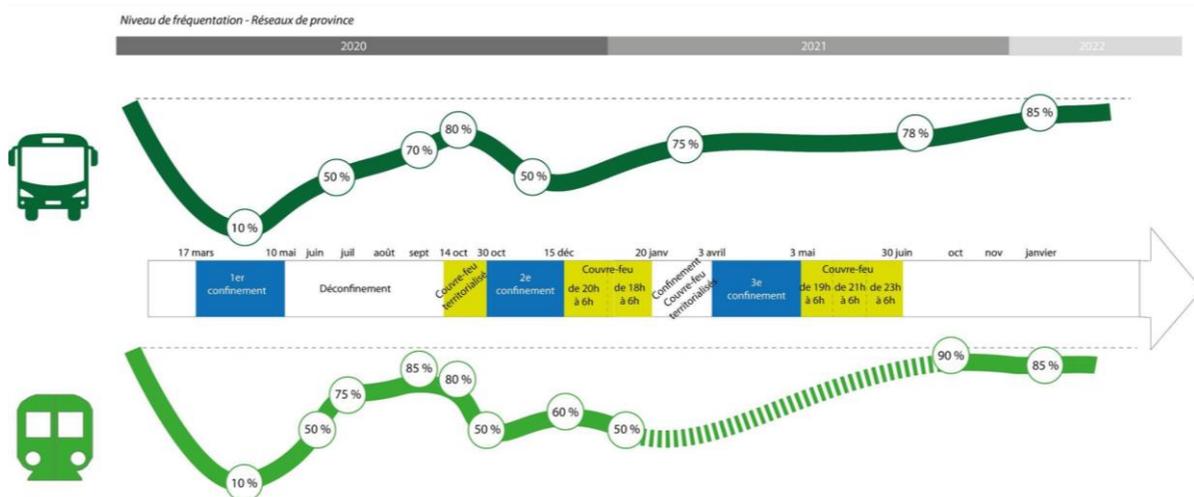
---

<sup>4</sup> <https://www.lechotouristique.com/article/sncf-un-ete-record-un-automne-incertain>  
accédé le 12 décembre 2022

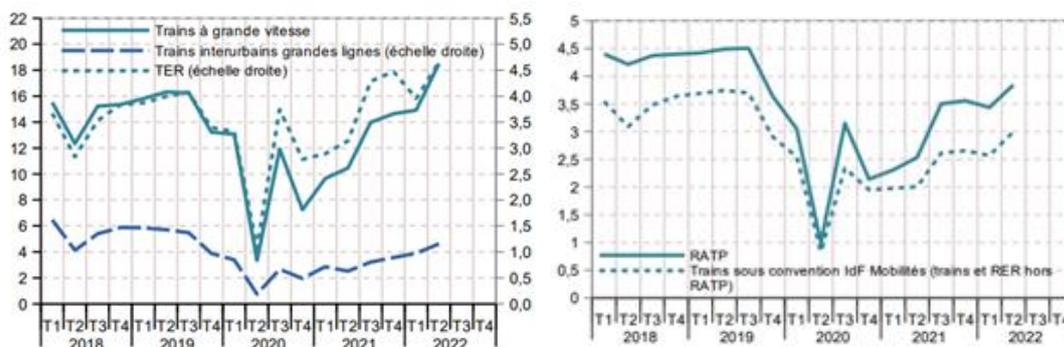


**Figure 1a. Niveaux respectifs d’offre et de fréquentation des réseaux de transport collectif depuis le début de la crise sanitaire, comparés aux périodes équivalentes de 2019, France entière (Source : UTP, observatoire de la mobilité 2022)**

Notes : TU = Transport urbain, TER = Transport Express Régional



**Figure 1b. Niveaux de fréquentation des réseaux de transports collectifs routiers et ferrés hors Ile-de-France, en pourcentage de la situation de référence au 1<sup>er</sup> janvier 2020 (Source : Cerema)**



**Figures 1c et 1d. Distances parcourues sur les réseaux de transport ferré de voyageurs à grande vitesse et TER (1c) et de transport en commun urbain en Ile-de-France (1d) entre 2018 et 2022, en milliards de voyageurs.km (Sources : SDES, RATP, SNCF, autres opérateurs ferroviaires)**

Note : TER = Transport Express Régional

## 1.4. Les services librement organisés (SLO) de voyageurs par autocar

Au premier semestre 2022, l'activité des services librement organisés (SLO) de voyageurs par autocar était en progression mais n'atteignait toujours pas son niveau de 2019. Selon l'Autorité de Régulation des Transports, la fréquentation se situait dans la continuité de celle observée au deuxième semestre 2021, **en retrait toutefois d'environ 30 % par rapport à 2019**.<sup>5</sup> En septembre 2022, les opérateurs se montraient optimistes quant à la reprise du trafic en estimant retrouver, *a minima*, la fréquentation de l'été 2019. Cependant, la **pénurie de conducteurs** constatée dès le deuxième trimestre 2022 pourrait contraindre les opérateurs à limiter la reprise de leur offre et/ou à revoir leur plan d'expansion à la baisse. Le suivi des données d'offre par l'Autorité de Régulation des transports semble montrer que l'offre de SLO pourrait poursuivre sa progression au troisième trimestre 2022, mais atteindrait difficilement le niveau de 2019.<sup>6</sup> Cette baisse d'offre peut impacter la fréquentation.

## 1.5. Le trafic routier

### 1.5.1. Observation du trafic

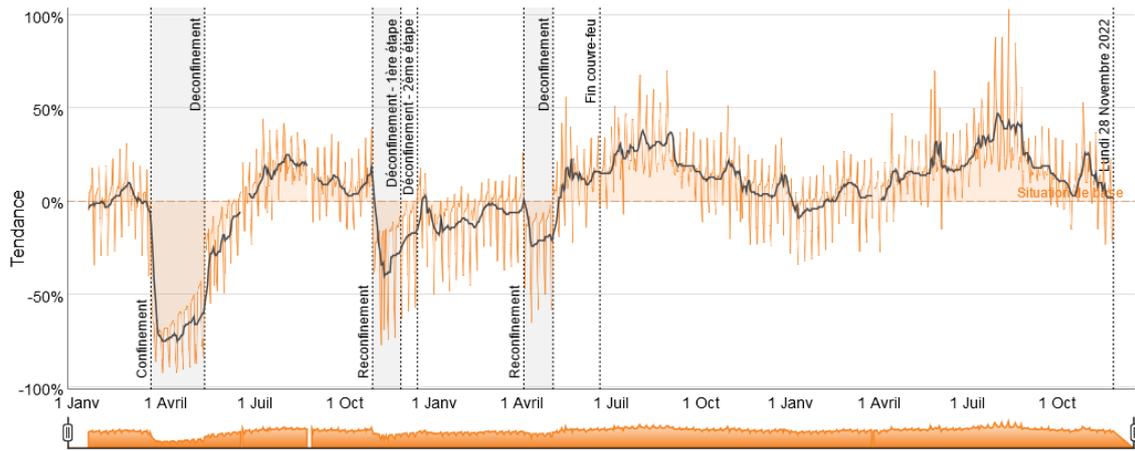
**Globalement, le trafic routier apparaît sensiblement identique à la situation pré-pandémique en 2022 aux niveaux national, régional et local**, comme le montre l'observatoire Cerema<sup>7</sup> du trafic; toutefois, des différences sont perceptibles selon les territoires. En août 2022, l'observatoire indiquait une légère augmentation de trafic par rapport à août 2021 (l'augmentation ayant été plus flagrante entre 2020 et 2021). Ces mesures d'été correspondent à des pics de trafic (Figures 2a, 2b et 2c). Pour sa part, Vinci annonce une baisse de trafic de 2,8 % sur les autoroutes dont il a la charge entre octobre 2019 et octobre 2022. Cette baisse pourrait correspondre à l'impact de l'accélération de l'inflation sur la consommation des ménages et annoncer un possible ralentissement économique, une double hypothèse distincte des impacts liés à la Covid-19.

---

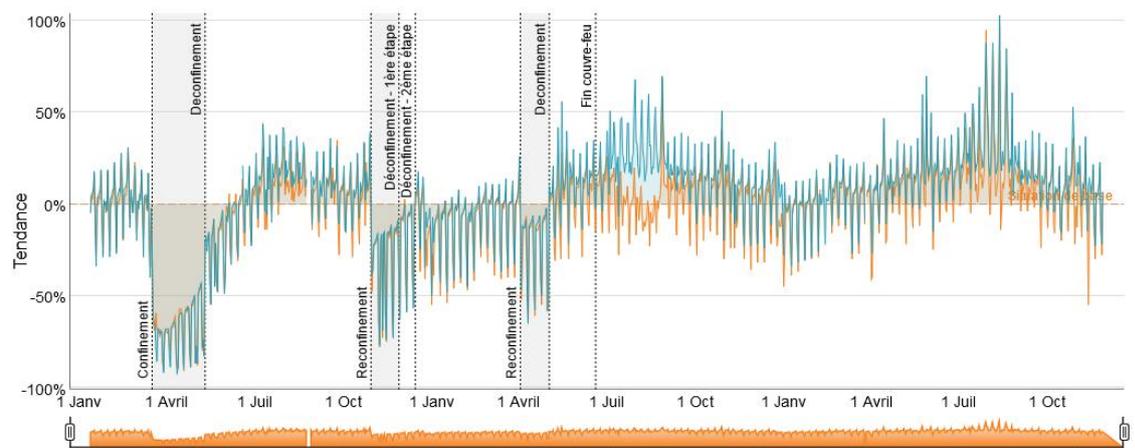
<sup>5</sup> <https://www.autorite-transport.fr/communiqués/le-marche-des-autocars-macron-est-en-progression-au-1er-semestre-2022-mais-natteint-toujours-pas-le-niveau-de-2019/>, accédé le 12 décembre 2022

<sup>6</sup> Cette pénurie de conducteurs affecte aussi les transports collectifs urbains, avec par exemple des baisses d'offre de 8 % sur le réseau lyonnais, et des chiffres similaires en Ile-de-France.

<sup>7</sup> <https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/>

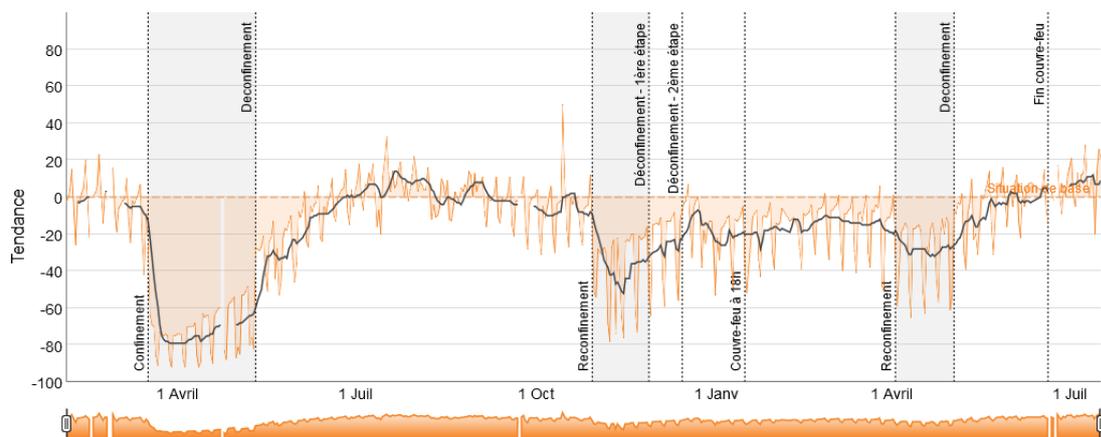


Auvergne-Rhône-Alpes France



- Bordeaux
- Lyon
- Marseille
- Nantes
- Paris
- St-Etienne
- Strasbourg
- Toulouse

**DÉCOUVREZ COMMENT LE TRAFIC A ÉVOLUÉ**



Figures 2a, 2b et 2c. Evolutions comparées du trafic routier tous véhicules entre janvier 2020 et octobre 2022 (respectivement France entière, Région Auvergne-Rhône-Alpes et agglomération lyonnaise) (Source : Observatoire Cerema du trafic)

### 1.5.2. La voiture individuelle

En raison des contraintes d’approvisionnement provoquées par la crise sanitaire, mais aussi de l’accélération de l’inflation depuis le début de la guerre en Ukraine (et sans doute aussi des incertitudes liées au déploiement des Zones à Faibles Emissions, les Français ne sachant pas quel modèle acheter), **les achats de voitures neuves sont en forte baisse**, à – 25 % (1,6 million en 2021 contre 2,2 millions en 2019, Figure 3). Par voie de conséquence, l’âge moyen des véhicules continue d’augmenter. Si le nombre de voitures électriques vendues en France a fortement augmenté depuis 2020, leur part dans le total du parc automobile reste inférieure à 1 %.

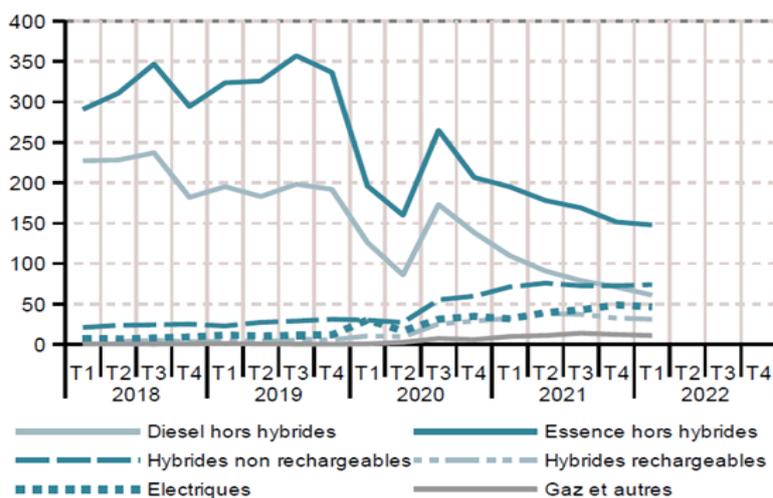


Figure 3. Evolution trimestrielle des immatriculations de voitures particulière neuves entre 2018 et 2022 en milliers de véhicules, France entière (Source : SDES, RSVERO)

Selon l’enquête menée par l’Obsoco (2021), le **solde d’évolution de l’usage déclaré de la voiture personnelle est nul** : pour une majorité d’interrogés, l’usage de la voiture personnelle va rester stable dans les années à venir. Comme l’analyse la directrice de l’observatoire, Guénaëlle Gault, deux comportements semblent se détacher : « L’attachement à l’automobile et la propriété semble s’être renforcés du fait de la crise. Mais dans le même temps, une partie des Français adopte une posture de plus en plus critique vis-à-vis de l’automobile ». Ces deux comportements semblent visibles de manière égale dans les résultats de l’enquête concernant le solde d’évolution de l’usage de la voiture personnelle suite à la crise sanitaire : si 15 % des interrogés ont un usage en hausse de la voiture personnelle depuis le début de la pandémie, 12 % l’utilisent moins, le solde se révélant quasi-nul.

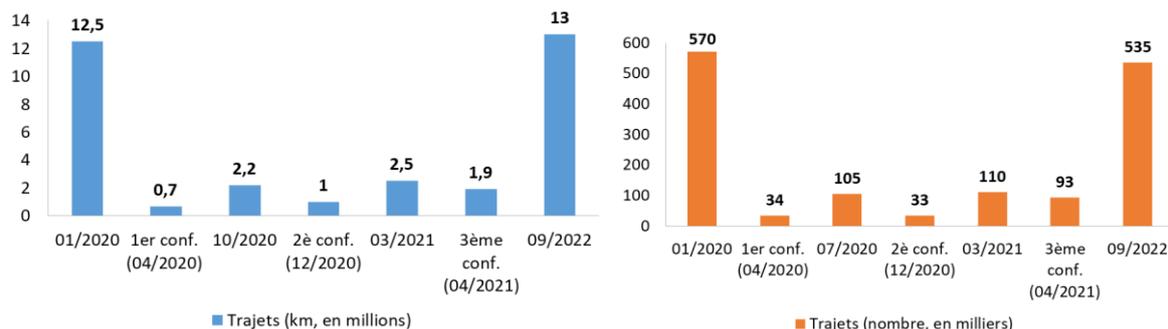
### 1.5.3. Le covoiturage

Les décrets de la Loi d’orientation des mobilités (LOM) offrent aux autorités organisatrices de mobilité, pour encourager la pratique du covoiturage au quotidien, la possibilité de distribuer directement ou indirectement des incitations financières aux covoitureurs. Le Registre de preuve de covoiturage a été créé afin de faciliter la distribution de ces incitations, notamment financières, à travers une certification des trajets, à l’aide de classes de preuve de covoiturage. Les services de covoiturage partenaires envoient leurs données sur le covoiturage de courte distance (nombre de trajets, kilomètres parcourus, émissions de CO<sub>2</sub> économisées...).

L’observatoire national du covoiturage du quotidien mis en place en janvier 2020 par le Cerema<sup>8</sup> recense régulièrement les distances parcourues, en France, lors de déplacements de courte distance (essentiellement moins de 80 km). Avec des déplacements s’élevant à 12,5 millions de kilomètres au

<sup>8</sup> <https://observatoire.covoiturage.beta.gouv.fr/>

démarrage de l'observatoire, ces derniers ont brutalement chuté pour n'atteindre en avril 2020 que 700 000 déplacements (premier confinement), soit une chute de 95 % (Figure 4a).



Figures 4a et 4b. Nombre de trajets réalisés (4a) et kilométrages parcourus (4b) en covoiturage entre janvier 2020 et septembre 2022, France entière

(Sources : Registre de preuve du covoiturage, Observatoire national du covoiturage du quotidien)

Après une remontée autour de 2,2 millions de kilomètres parcourus en octobre 2020, on observe une nouvelle chute en décembre 2020 (deuxième confinement). La remontée a finalement été progressive depuis la sortie du troisième confinement (avril 2021) jusqu'en septembre 2022 pour atteindre les 13 millions de kilomètres parcourus, soit le **niveau des distances covoiturées préalable à la crise**. Le nombre de trajets réalisés suivent une évolution comparable (Figure 4b).

## 1.6. Le vélo

Le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD, SDES)<sup>9</sup> a publié des données clés sur l'usage des modes actifs en France en 2019. Ainsi, en période pré-pandémique, près de 3 % des déplacements locaux étaient effectués à vélo. En comparaison, en 2020 et en 2021, la part modale vélo a atteint les 4 % (Source : *Fréquentation vélo en France en 2021, Vélo et territoires, 2021*).

En 2021, le niveau de fréquentation des compteurs vélo n'a pas diminué relativement à la période comparable de 2020 (comparaison des données hors confinement). **L'impact haussier provoqué par la crise sanitaire sur la pratique du vélo semble donc s'être ancré dans les comportements de mobilité**. L'augmentation de la fréquentation cyclable observée entre 2019 et 2021 apparaît toutefois contrastée selon les territoires : très forte en zones urbaines (+34 %), et plus modérée en zones périurbaines (+20 %) et rurales (+14 %). Les mesures les plus récentes confirment ces tendances : du 1<sup>er</sup> janvier au 6 novembre 2022, on observe + 9 % de passages de vélos par rapport à la période comparable de 2021 (+12 % en urbain, stagnation en périurbain, et - 1 % en rural), et +34 % par rapport à la même période de 2019 (Source : *Vélos et territoires, 2022*).

<sup>9</sup> <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/marcher-et-pedaler-les-pratiques-des-francais>, accédé le 12 décembre 2022

## 2. Quantification, qualification et effets des pratiques de télétravail sur les mobilités

### 2.1. Le télétravail post-pandémie : pour qui ? comment ?

#### 2.1.1 Remarques liminaires

- **Point sémantique**

Au sens de l'accord-cadre européen sur le télétravail institutionnel de 2002<sup>10</sup>, le **télétravail** désigne toute « *forme d'organisation et/ou de réalisation du travail utilisant les technologies de l'information, dans le cadre d'un contrat ou d'une relation d'emploi, dans laquelle un travail, qui aurait également pu être réalisé dans les locaux de l'employeur, est effectué hors de ces locaux de façon régulière* ». Dans une acception récente plus large, le télétravail permet ou impose au salarié de travailler ailleurs que dans les locaux de son employeur, de façon régulière ou occasionnelle, grâce aux technologies de l'information et de la communication (TIC)<sup>11</sup>. Le salarié en télétravail peut, selon les cas, travailler :

- **à domicile** ;
- dans un télécentre (local de bureaux équipés de matériels informatiques et mis à disposition des télétravailleurs de différentes entreprises ou administrations), aussi appelé bureau partagé ou **espace de coworking** ; -
- dans tout autre lieu non fixe associé aux **déplacements professionnels**, voire en déplacement.

On distingue dorénavant le **télétravail régulier**, qui permet d'avoir une régularité dans l'emploi du temps (1 à 2 jours par semaine par exemple), du **télétravail occasionnel** (quelques jours ou semaines par an par exemple).

Les « **tiers-lieux** » désignent à l'origine, dans la littérature sociologique américaine des années 1980, les lieux en dehors du foyer et au-delà des lieux de travail habituels de la société moderne, où les gens se réunissent principalement pour profiter de la compagnie des autres (Oldenburg et Brissett, 1982). Dans l'acception courante en France, les tiers-lieux sont des lieux de rencontres et de partage, à vocation non nécessairement professionnelle, qui encouragent les échanges informels, les collaborations et les projets collectifs. Initié dans les métropoles (environ 1 tiers-lieu pour 20 000 habitants dans les 22 métropoles françaises en 2020), le phénomène a progressivement gagné les villes petites et moyennes et les territoires ruraux (environ 1 tiers-lieu pour 40 000 habitants, Levy-Waitz, 2018). D'après le plus récent recensement, 75 % des tiers-lieux proposeraient des espaces de coworking, 30 % des ateliers de fabrication numérique (« FabLabs »), et 19 % des ateliers artisanaux partagés ; de plus, 60 % des tiers-lieux proposeraient des activités de formation. Les tiers-lieux accueillent ainsi une population diverse, composée d'indépendants, de créateurs d'entreprises, de salariés, mais aussi d'étudiants et de personnes en recherche d'emploi ; 150 000 personnes y travailleraient quotidiennement.

---

<sup>10</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=URISERV:c10131>, accédé le 12 décembre 2022

<sup>11</sup> <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F13851>, accédé le 12 décembre 2022

- **Atouts et risques du télétravail**

**Du point de vue des télétravailleurs :** Selon les résultats d'un sondage IFOP pour Securex / Oxygen<sup>12</sup>, la suppression du temps de trajet domicile-travail constitue le premier bénéfice du télétravail, pour 37 % des salariés sondés ; l'amélioration de l'équilibre entre vie personnelle et vie professionnelle étant citée comme premier bénéfice par 25 % des sondés. Pour autant, la flexibilité temporelle et spatiale accrue généralement associée avec le télétravail à domicile se traduit dans les faits par un bilan mitigé d'avantages et d'inconvénients (ou de risques) (Tavares, 2017 ; Sénat, 2021). En matière d'emploi du temps, dans la mesure où il réduit effectivement le temps passé dans les trajets domicile-travail, le télétravail est a priori favorable à la fois à un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie privée, à une plus grande autonomie dans les choix d'organisation du quotidien, et à une moindre fatigue. Les études constatent toutefois de potentiels effets contraires, en lien notamment avec l'allongement des journées de travail («présentéisme») et la porosité croissante entre vie professionnelle et vie privée, ainsi que des risques de surmenage. Par ailleurs, si le télétravail est a priori favorable à l'intégration au quotidien d'activités nouvelles (y compris de loisirs), il est également associé dans certains cas à des risques d'isolement social et de sédentarité.

**Du point de vue des employeurs,** le télétravail à domicile a historiquement d'abord été perçu sous l'angle des changements qu'il imposait à l'organisation collective du travail et aux pratiques de management, ainsi que des incertitudes quant aux effets sur la productivité (Aguilera et al., 2016 ; Sénat, 2021). Toutefois, des analyses plus récentes reconnaissent au télétravail un potentiel de réduction de l'absentéisme, de rétention des talents au sein des entreprises, et de réduction des coûts immobiliers permis par un passage au *flex-office* (organisation du travail en bureaux partagés, flexibles, sans attribution individuelle fixe) (Sénat, 2021).

**Du point de vue des territoires et des politiques publiques,** le télétravail a dès les années 1990 été envisagé comme un outil de réduction de la congestion automobile aux heures de pointe et de réduction de la consommation d'énergie et des émissions liées aux trajets domicile-travail (Hook et al., 2020). A plus long terme, il est toutefois susceptible de rebattre les cartes de l'attractivité relative de différents territoires (relocalisations résidentielles et de bureaux), jusqu'à poser la double question du risque de «télémigration» à grande échelle (externalisation des activités de service télétravaillables à l'étranger) et du risque d'exil massif des télétravailleurs les plus qualifiés (Sénat, 2021).

- **Télétravail avant / après pandémie : deux mondes ?**

**Intensification du recours au télétravail en France.** Les enquêtes de la Dares<sup>13</sup> permettent de révéler plusieurs changements significatifs dans le recours au télétravail en France entre la période antérieure à la crise sanitaire de 2020 et la période plus récente. Elles estiment que **21 % des salariés** (des secteurs

---

<sup>12</sup> <https://www.ifop.com/wp-content/uploads/2019/04/116340-Pr%C3%A9sentation-absenteisme-au-travail.pdf>, accédé le 12 décembre 2022

<sup>13</sup> [https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/pdf/dares\\_analyses\\_salaries\\_teletravail.pdf](https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/pdf/dares_analyses_salaries_teletravail.pdf) ; [https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/38577f7ac60517cad2eda71a21302110/Dares\\_Acemo-covid\\_Synthese\\_avril.pdf](https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/38577f7ac60517cad2eda71a21302110/Dares_Acemo-covid_Synthese_avril.pdf) ; [https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/59a5f946a323ee54b63ba76a1c0bed63/Dares-Analyses\\_Les%20conditions%20de%20travail%20en%202019%2C%20avant%20la%20crise%20sanitaire2.pdf](https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/59a5f946a323ee54b63ba76a1c0bed63/Dares-Analyses_Les%20conditions%20de%20travail%20en%202019%2C%20avant%20la%20crise%20sanitaire2.pdf), accédé le 12 décembre 2022

public et privé) étaient concernés par le télétravail en mars 2022, dont **19 % à raison d'au moins un jour par semaine** (1 % sur l'intégralité de la semaine, 1 % quatre jours par semaine, 4 % trois jours par semaine, 8 % deux jours par semaine et 5% un jour par semaine), contre 9 % en 2019 et 7 % en 2017 (Tableau 1). Sur un périmètre restreint au secteur privé, le Baromètre annuel du Télétravail de Malakoff Humanis (2022) révèle que le recours au télétravail s'est développé pour concerner 38 % des salariés du privé en décembre 2021, contre 30 % en novembre 2019 et 25 % en novembre 2017 (Malakoff Humanis, 2020). Outre le nombre de travailleurs concernés par le télétravail, les modalités du télétravail dans le secteur privé ont fortement évolué également avec, d'une part, une part significativement accrue du **télétravail contractualisé** (1 télétravailleur sur 2 en décembre 2021, contre 1 sur 4 en novembre 2019) et, d'autre part, un **nombre accru de jours télétravaillés** réalisés sur une semaine-type (**2,4** en décembre 2021, contre 1,6 en novembre 2019).

|  | 2022       | 2019       | 2017       |
|--|------------|------------|------------|
| <b>Part des salariés français ayant recours au télétravail</b> | <b>21%</b> | <b>9%</b>  | <b>7%</b>  |
| <b>Fréquence de télétravail</b>                                |            |            |            |
| Part des télétravailleurs pratiquant le télétravail            |            |            |            |
| <b>1 jour ou plus par semaine</b>                              | <b>90%</b> | <b>44%</b> | <b>43%</b> |
| 3 jours ou plus par semaine                                    | 28%        | -          | 13%        |
| 2 jours par semaine  | 38%        | -          | 11%        |
| 1 jour par semaine   | 24%        | -          | 19%        |
| moins d'1 jour par semaine                                     | 10%        | 56%        | 57%        |

**Tableau 1. Part des salariés ayant recours au télétravail et fréquences observées de télétravail en France (Source : Comité Scientifique de France Mobilités, d'après les données de la Dares)**

**Un phénomène exacerbé en Ile-de-France.** L'enquête annuelle sur les conditions de vie et les aspirations des Franciliens de l'Institut Paris Région (2022a) révèle que le recours au télétravail a doublé en Ile-de-France, pour concerner **42 % des actifs** en juillet 2021, dont 13 % étaient exclusivement en télétravail et 29 % alternaient télétravail et présentiel (Tableau 2). La fréquence du télétravail a également fortement augmenté en Ile-de-France, pour atteindre une moyenne de **2,6 jours par semaine** en 2021, à raison d'au moins deux jours par semaine pour 77 % des télétravailleurs (contre 35 % avant la crise). C'est parmi les **cadres** que la pratique du télétravail s'est le plus diffusée, passant de 34 % de télétravailleurs avant la crise à **64 %** après la crise. Les professions intermédiaires et les employés sont également concernés par cette diffusion, mais dans une moindre mesure.

|   | Juillet 2021 | Avant-crise |
|---|--------------|-------------|
| <b>Part des actifs franciliens ayant recours au télétravail</b> | <b>42%</b>   | <b>20%</b>  |
| Parmi les cadres  | 64%          | 34%         |
| Parmi les professions intermédiaires                            | 36%          | 24%         |
| Parmi les employés  | 32%          | 19%         |
| <b>Fréquence de télétravail</b>                                 |              |             |
| Moyenne hebdomadaire  | 2,6 jours    | 1,4 jour    |
| Part des télétravailleurs pratiquant le télétravail             |              |             |
| 4-5 jours par semaine   | 26%          | 10%         |
| 2-3 jours par semaine   | 51%          | 25%         |
| 1 jour par semaine  | 12%          | 26%         |
| moins d'1 jour par semaine                                      | 11%          | 40%         |

**Tableau 2. Part des actifs ayant recours au télétravail et fréquences observées de télétravail en Ile-de-France (Source : Baromètre annuel du Télétravail de Malakoff Humanis, 2022)**

Parmi les 42 % de télétravailleurs franciliens en 2021, 34 % télétravaillaient à domicile, 7 % télétravaillaient hors domicile dans un espace dédié (tiers-lieux de *coworking*, FabLab, etc.) et 1 % télétravaillaient hors domicile dans un espace non dédié.

### 2.1.2 Qui sont les télétravailleurs et comment télétravaillent-ils ?

**Le profil du télétravailleur-type se précise.** D'après l'Enquête Emploi de l'Insee, en 2021, le télétravail concernait **55 % des emplois salariés de niveau supérieur** (seulement 36 % dans la fonction publique), 25 % des emplois salariés de niveau intermédiaire, 8 % des emplois salariés d'exécution qualifiés, et 0,5 % des emplois salariés d'exécution peu qualifiés (Tableau 3). Parmi les emplois salariés d'exécution qualifiés, moins de 1 % des emplois ouvriers étaient concernés par le télétravail (Insee, 2022a, p. 35).

|  | Ensemble   | Fonction publique |
|--|------------|-------------------|
| <b>Part des actifs français ayant recours au télétravail</b> | <b>20%</b> | -                 |
| Parmi les emplois salariés de niveau supérieur               | 55%        | 36%               |
| Parmi les emplois salariés de niveau intermédiaire           | 25%        | 23%               |
| Parmi les emplois salariés d'exécution qualifiés             | 8%         | 11%               |
| Parmi les emplois salariés d'exécution peu qualifiés         | 0,5%       | 1%                |

**Tableau 3. Part des actifs ayant recours au télétravail en France par classe d'emploi**  
(Source : Insee, 2022a)

Les **métiers avec une pratique fréquente** du télétravail en 2021 regroupaient plus spécifiquement : les **ingénieurs de l'informatique, les cadres de la fonction publique, les cadres des services administratifs, comptables et financiers d'entreprise, les cadres commerciaux et technico-commerciaux d'entreprise, ainsi que les ingénieurs et cadres techniques de l'industrie**, pour un total de 19 % des emplois en France. Ces emplois concernent pour 60 % des **hommes** et pour 88 % des **salariés** (dont 70 % dans le privé et 18 % dans le public). Au sein de ce groupe, **73 %** des travailleurs télétravaillaient début 2021, dont 63 % à raison d'au moins un jour par semaine, alors que seulement 31 % avaient déjà télétravaillé avant la crise sanitaire (Insee, 2022a, p. 51-61).

Les **métiers avec une pratique modérée** du télétravail en 2021 regroupaient plus spécifiquement : les **employés administratifs de la fonction publique, les techniciens des services administratifs, comptables et financiers, les agents de maîtrise des magasins et intermédiaires du commerce, les attachés commerciaux et représentants, ainsi que les employés administratifs d'entreprise**, pour un total de 24 % des emplois en France. Ces emplois concernent pour 56 % des **femmes** et pour 94 % des **salariés** (dont 71 % dans le privé et 22 % dans le public). Au sein de ce groupe, **43 %** des travailleurs télétravaillaient début 2021, alors que seulement 15 % avaient déjà télétravaillé avant la crise sanitaire (Insee, 2022a, p. 51-61).

Dans le secteur privé, le Baromètre annuel du Télétravail de Malakoff Humanis (2020) illustre déjà en 2019 que le recours au télétravail (au global, 30 % des salariés du privé) était plus commun pour certains profils de travailleurs, en particulier : 45 % des salariés du **secteur des services** y avaient recours (contre 20 % dans l'industrie et 23 % dans le commerce), de même que 44 % des **managers** (contre 22 % seulement parmi les non-managers) et 41 % des salariés de l'**agglomération parisienne** (contre 27 % seulement hors Ile-de-France).

En octobre 2021, le Sénat retenait le chiffre de **36 %** pour la **part des emplois télétravaillables en France** à court terme (dont  $\frac{3}{4}$  sans nécessité d'aménagement du poste de travail et  $\frac{1}{4}$  sous réserve d'aménagement du poste, des horaires ou des tâches), avec un maximum estimé à 50 % à l'horizon 2050, et un maintien de l'hybridation entre présentiel et distanciel dans la majorité des cas – hormis peut-être les domaines de l'économie numérique ou de l'informatique (Sénat, 2021). Le Sénat soulignait par la même occasion les **risques d'accroissement des inégalités au travail** associés au télétravail, par la création d'une fracture nouvelle entre des travailleurs – généralement cadres ou professions intermédiaires – susceptibles de gagner une souplesse supplémentaire d'organisation de leurs vies personnelles et professionnelles par le recours massif au télétravail, et d'autres travailleurs – notamment employés et ouvriers dans les métiers de l'hôtellerie et la restauration, du commerce, de la logistique ou du soin – fortement limités dans leurs possibilités de recours au télétravail.

**Les lieux du télétravail se diversifient.** Malakoff Humanis (2020) révèle qu'en novembre 2019 90 % des télétravailleurs du secteur privé pratiquaient le télétravail à domicile, 25 % dans un bureau satellite mis à disposition par l'entreprise et 20 % dans un tiers-lieu. En décembre 2021, le télétravail à domicile restait pratiqué par 92 % des télétravailleurs, mais la **résidence secondaire** avait fait son apparition parmi les lieux de télétravail pour 12 % des télétravailleurs (Malakoff Humanis, 2022). Cette diversification des lieux du télétravail est confirmée par les plus récentes enquêtes menées auprès des salariés d'Ile-de-France, qui soulignent notamment la part importante de télétravailleurs (42 %) pratiquant le télétravail dans des lieux de vacances ou en résidence secondaire (Pigalle, 2022) et le rôle croissant des **bureaux satellites** (au sein d'autres établissements, d'autres entreprises, ou via des locaux plus ou moins temporaires) (Perrin, 2022).

## 2.2. Effets des pratiques de télétravail sur les mobilités quotidiennes

### 2.2.1 Remarques liminaires

- **Effet direct vs. effets rebonds**

D'après les revues de littérature les plus récentes (voir notamment : Hook et al., 2020 ; Greenworking et ADEME, 2020), la plupart des études s'accordent sur le **principal effet direct** constaté du télétravail sur les mobilités quotidiennes, à savoir : une réduction des distances parcourues par les télétravailleurs pour leurs trajets domicile-travail. Des études récentes, au périmètre d'évaluation élargi, mettent toutefois en évidence **divers effets rebonds** associés à la réduction des trajets domicile-travail permise par le télétravail, notamment : à court terme, l'accroissement des distances parcourues par les télétravailleurs pour des motifs autres que le trajet domicile-travail (loisirs, activités sociales, consommation) et l'accroissement des distances parcourues par les autres membres du ménage (quand un véhicule motorisé est rendu disponible par suite de la pratique du télétravail) ; et à plus long terme, la dispersion des lieux de résidence et l'allongement consécutif des trajets domicile-travail des télétravailleurs à temps partiel.

- **Effets de court terme vs. effets de moyen/long terme**

Cette section se concentre sur les **effets à court terme du télétravail sur les mobilités quotidiennes pour le travail et pour les autres motifs** (loisirs, activités sociales, consommation). L'évolution des pratiques de consommation est elle-même à l'origine de changements dans les mobilités quotidiennes, dont les effets se combinent avec ceux du télétravail (cf. section 3). **A plus long terme,**

la stabilisation de pratiques soutenues de télétravail est de nature à favoriser des relocalisations résidentielles et de bureaux, et de nouvelles organisations du travail dont les effets sur les mobilités quotidiennes sont encore incertains (cf. section 4).

### 2.2.2 Effets du télétravail sur les mobilités quotidiennes pour le travail

- **En France**

**Cadrage.** Sur les 180,9 millions de déplacements quotidiens effectués par les Français en moyenne un jour de semaine en 2019<sup>14</sup>, 36,0 millions avaient pour origine ou destination le lieu de travail habituel, soit **20 % des déplacements totaux** (la part des trajets directs domicile-travail a oscillé entre 17 % et 21 % sur les 4 dernières décennies) et **29 % des kilomètres parcourus** par les Français pour leur mobilité locale. D'après l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019, **74 %** de ces trajets étaient réalisés **en voiture**, 12 % en transports en commun, 9 % à pied.

Si les déplacements vers le lieu de travail habituel<sup>15</sup> représentent une part modeste des déplacements (1 trajet local sur 5), leur **portée élevée** (distance moyenne supérieure de 63 % à la moyenne des autres déplacements) et leur **fort recours à la voiture** (part modale supérieure de 14 points à la moyenne des autres déplacements) font du télétravail un levier intéressant de réduction des impacts de la mobilité, et ce d'autant plus que ces déplacements ont lieu en grande partie aux **heures de pointe** et participent fortement à la **congestion** des infrastructures routières<sup>16</sup> et à celle des transports collectifs.

- **En Ile-de-France**

**Cadrage.** Sur les 42,7 millions de déplacements quotidiens effectués par les Franciliens en moyenne un jour de semaine en 2018 (OMNIL, 2021), 5,7 millions avaient pour motif le **domicile-travail**, soit **13 % du total** (ratio identique à celui de 2010) – 11 % pour les résidents de Paris et 14 % pour ceux de Petite et Grande Couronnes. D'après l'Enquête Globale Transport, **46 % de ces trajets étaient réalisés en transports collectifs**, 37 % en voiture, 10 % à pied.

**Estimations.** A partir des données du recensement de l'Insee, l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) estime qu'en 2016, 54 % des 2,6 millions d'actifs résidents de la Métropole du Grand Paris réalisaient leurs déplacements domicile-travail en transports collectifs (44 % pour la seule Proche Couronne<sup>17</sup>), 28 % en voiture (39 % pour la seule Proche Couronne), 8 % à pied (APUR, 2020). Par ailleurs, 4 % des actifs déclaraient ne pas se déplacer et travailler sur leur lieu de résidence (5 % à Paris). Les projections réalisées par l'APUR à partir des données Dares relatives au télétravail régulier des salariés franciliens en 2017 (5,5 % de salariés en télétravail régulier à raison d'un à trois jours par semaine) pour trois scénarios de déploiement du télétravail permettent d'estimer **entre 5 % et 11 % la part des trajets**

---

<sup>14</sup> [https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-06/2.1.3\\_emp2019\\_mobilite\\_locale\\_en\\_semaine\\_selon\\_motifs\\_de\\_deplacements.xlsx](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-06/2.1.3_emp2019_mobilite_locale_en_semaine_selon_motifs_de_deplacements.xlsx), accédé le 12 décembre 2022

<sup>15</sup> Les trajets vers le lieu d'études sont exclus.

<sup>16</sup>

[https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/03/1a\\_cerema\\_webinaire\\_teletravail\\_mobilite\\_intro.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2021/03/1a_cerema_webinaire_teletravail_mobilite_intro.pdf), accédé le 12 décembre 2022

<sup>17</sup> Périmètre de la Métropole hors Paris.

**domicile-travail** qui pourraient être évités par le télétravail dans la Métropole du Grand Paris, soit **entre 1,11 et 2,27 millions de déplacements par semaine** (Tableau 4).

|   | 2017        | Scénario minimal | Scénario réaliste | Scénario ambitieux |
|---|-------------|------------------|-------------------|--------------------|
| <b>Part d'actifs franciliens en télétravail à raison d'1 à 3 jours par semaine par catégorie et pour différents scénarios</b> |             |                  |                   |                    |
| Cadres  | 14,1%       | 20%              | 30%               | 40%                |
| Professions intermédiaires  | 3,7%        | 6%               | 10%               | 14%                |
| Employés  | 2,0%        | 4%               | 6%                | 8%                 |
| Ouvriers  | 0,2%        | 0,2%             | 0,2%              | 0,2%               |
| <b>Toutes catégories</b>  | <b>5,5%</b> | <b>10,0%</b>     | <b>15,2%</b>      | <b>20,4%</b>       |
| <b>Part des trajets domicile-travail évités par semaine pour différents scénarios</b>   |             |                  |                   |                    |
|   | -           | <b>5,0%</b>      | <b>8,2%</b>       | <b>11,0%</b>       |

**Tableau 4. Projections des pratiques de télétravail régulière par catégorie socio-professionnelle (Source : APUR, 2020)**

Bien que ces estimations ne représentent que **0,8 % à 1,6 % des déplacements en semaine des résidents de la Métropole du Grand Paris**, l'APUR conclut de cette étude : « *L'impact du télétravail sur l'écrêtage des heures de pointe et la désaturation des réseaux de transports collectifs, des autoroutes et du périphérique peut dès lors être significatif, rendant plus confortable les déplacements dans la métropole et facilitant la mobilité des travailleurs essentiels, des artisans et le transport logistique.* » Toutefois, cet impact ne sera pas uniforme : il sera plus marqué dans les zones à forte concentration de bureaux (destinations vers l'Ouest de l'Île-de-France en général, et le quartier d'affaires de la Défense en particulier).

**Mesures récentes.** Une enquête menée en 2022 auprès de 414 télétravailleurs franciliens salariés dans le cadre du projet « Smart Lab Lability Paris Région » (Pigalle, 2022) révèle des effets nuancés du télétravail sur les déplacements domicile-travail. Tout d'abord, une part non négligeable du télétravail est effectué par **demi-journées**, et non sur des journées entières, ce qui est sans effet sur le nombre de déplacements correspondants. De plus, la distance moyenne domicile-travail augmente avec **l'ancienneté de la pratique du télétravail** (23 km pour les télétravailleurs d'avant-crise, contre 16 km pour les nouveaux télétravailleurs), ce qui semble indiquer que le télétravail peut favoriser, sur le temps long, le choix d'une nouvelle **résidence plus éloignée du lieu de travail** et/ou, réciproquement, le choix d'un nouvel **emploi plus éloigné du lieu de résidence** (voir section 4).

### 2.2.3 Effets du télétravail sur les mobilités quotidiennes pour les autres motifs

L'enquête menée en 2022 auprès de 414 télétravailleurs d'Île-de-France salariés (Pigalle, 2022) révèle **plusieurs types de réorganisations partielles** par suite de l'adoption du télétravail : **entre semaine et week-end, entre membres du ménage, entre destinations proches et lointaines du domicile**. Il semble en effet que, pour une **minorité de télétravailleurs**, le temps libéré par l'adoption du télétravail (économie de trajets domicile-travail) soit réinvesti partiellement dans les activités personnelles et familiales : près d'un tiers des télétravailleurs déclarent profiter de la plus grande souplesse d'organisation des activités pour faire en semaine des déplacements auparavant réalisés le week-end ; près d'un quart des télétravailleurs déclarent faire les courses plus souvent depuis qu'ils télétravaillent (avec des réorganisations au sein du ménage); près d'un tiers des télétravailleurs avec enfants déclarent accompagner ceux-ci plus régulièrement à l'école ou à des activités périscolaires.

Par ailleurs, près d'un quart des télétravailleurs déclarent consacrer plus de temps à des activités personnelles (sans qu'il soit précisé par l'enquête si celles-ci donnent lieu à déplacement ou non). Dans l'ensemble, deux tiers des télétravailleurs déclarent se déplacer davantage autour de chez eux depuis leur adoption du télétravail. De façon singulière toutefois, la part des télétravailleurs qui ont réduit la fréquence de leurs déplacements pour motifs de courses (tout particulièrement vers les petits commerces) est supérieure à celle de ceux qui l'ont augmentée. L'hypothèse est avancée d'un recours plus important aux courses en ligne (et notamment aux *drive*).

### 3. L'évolution des pratiques de consommation en période de crise sanitaire

Lors de l'analyse de l'impact de la crise sanitaire de la Covid-19 sur la consommation et des évolutions qui ont suivi, deux dimensions doivent être prises en considération: l'impact de la crise sur la consommation des utilisateurs finaux et leurs habitudes d'une part, et l'impact sur les chaînes d'approvisionnement d'autre part.

#### 3.1. L'impact de la crise sanitaire sur les habitudes de consommation

Au cours du seul premier semestre 2022, on estime que 180 000 emplois ont été perdus en Ile-de-France, le commerce étant l'un des secteurs, après la construction et l'industrie, les plus touchés par la crise. Seul le secteur alimentaire n'a pas été touché de plein fouet (*Source : interview avec Carine Camour, Institut Paris Région*).<sup>18</sup>

Le commerce électronique ou e-commerce est constitué, selon la définition de l'Insee, par les «*transactions commerciales utilisant l'Internet ou d'autres réseaux informatiques comme l'échange de données informatisé et impliquant un changement de propriété du bien ou du service commandé*». <sup>19</sup> Les données de la Fédération du e-commerce et de la vente à distance (FEVAD) pour 2021 laissent penser que la crise sanitaire a eu pour principal effet de faire « gagner » quelques années de progression au e-commerce : la part de marché du e-commerce dans le commerce de détail progresse entre 2021 et 2020 de 0,7 point et le volume de vente de produits de +7 %, tandis que la vente de services a redémarré (bien qu'elle reste en retrait par rapport à 2019). Cela correspond à une **accélération du e-commerce de quatre à cinq années environ**. La crise sanitaire apparaît donc comme un accélérateur d'une tendance déjà établie, sans en modifier profondément les fondements. Il semble surtout qu'elle ait eu pour conséquence que de nouveaux groupes de consommateurs se tournent vers les achats en ligne. Selon Stéphane Charvériat, directeur associé senior au Boston Consulting Group (BCG), il s'agit principalement de la génération X et des consommateurs plus âgés.

Selon la définition posée plus haut, l'e-commerce inclut les ventes distribuées dans les drives, ainsi que les livraisons à domicile ou en points relais. Pendant la crise sanitaire, les consommateurs ont transféré une partie importante de leurs achats depuis les magasins vers l'e-commerce. Une étude réalisée par Nielsen pour la FEVAD, publiée en juin 2022 (Boata et al. 2022), montre que **11,3 % des achats de produits de grande consommation (produits alimentaires, d'entretien et d'hygiène) sont désormais achetés en ligne**, contre 5,8 % en 2019 (et 4,9 % en 2017). Une étude de l'OCDE confirme les tendances

<sup>18</sup> <https://www.iledefrance.fr/analyse-les-consequences-de-la-crise-sanitaire-sur-leconomie-francilienne>, accédé le 12 décembre 2022

<sup>19</sup> <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1769>, accédé le 12 décembre 2022

décrites ci-dessus à l'échelle mondiale : le basculement à la vente en ligne pendant la crise sanitaire, de nouveaux groupes de clients se tournant vers le commerce électronique, et de nouveaux segments de marché - en particulier les produits d'épicerie - gagnant en importance.<sup>20</sup>

Compte tenu de l'évolution de l'environnement géopolitique depuis février 2022, il est **presque impossible de différencier l'impact du « retour post-Covid » de l'impact économique de la guerre en Ukraine sur les comportements**. En mai 2022, Allianz Trade a réalisé une enquête sur les habitudes de consommation, interrogeant 2500 consommateurs en France, Italie et Allemagne.<sup>21</sup> L'étude arrive à la conclusion que l'insécurité qui caractérise le comportement des consommateurs a augmenté fortement en raison de l'inflation et de l'instabilité politique, et que cette insécurité est beaucoup plus élevée que celle provoquée par la crise sanitaire en 2020 et 2021. En raison de cette insécurité, les ménages français prévoient de réduire leur budget annuel pour les consommations d'environ 440 euros, ce qui se traduit par une baisse de la consommation totale de 13,5 milliards d'euros pour la France (Source : *The World News*).<sup>22</sup>

Il est également important de noter **l'évolution des habitudes d'achat** :

- Utilisation croissante du téléphone portable par les jeunes générations pour passer des commandes en ligne ;
- Augmentation significative de l'importance des plateformes de médias sociaux pour les achats;
- Recherches de produits effectuées par des systèmes d'enregistrement vocal ;
- Rôle de plus en plus important joué par la réalité augmentée dans les commandes.<sup>23</sup>

Tous ces éléments indiquent une croissance continue du e-commerce. Compte tenu de la réduction attendue de la consommation en général, cette croissance doit être liée à un transfert de plus en plus important des ventes en magasin vers les ventes en ligne.

Une analyse de l'impact de la crise sanitaire sur le télétravail et les comportements de mobilité qui y sont liés semble confirmer cette évolution. **La mobilité liée aux achats est significativement réduite lorsque les personnes pratiquent le télétravail**. En particulier, les fréquences des activités d'achat diminuent (Perrin 2022) : parmi ceux qui déclarent avoir modifié leurs comportements, 36 % déclarent fréquenter moins souvent les petits commerces (contre 22 % qui déclarent s'y rendre plus souvent), 29 % se rendent moins souvent sur les marchés et dans les Associations de Maintien de l'Agriculture Paysanne ou AMAP (contre 9 % qui s'y rendent plus souvent) et 21 % réduisent leur nombre de visites dans les hypermarchés et supermarchés (contre 11 % qui se rendent plus fréquemment dans ces lieux). Tels sont les résultats de l'enquête sur le télétravail et ses impacts réalisée dans la Région Ile-de-France en 2022 dans le cadre du projet Smart Lab Lability. Perrin (2022) constate que " l'hypothèse d'un recours plus important aux courses en ligne (et notamment aux drives) n'est en particulier pas à écarter, d'autant plus qu'elle est en phase avec l'analyse des réponses aux questions ouvertes sur le sujet ". La CCI Paris Ile-de-France Prospective (2022) donne une vue d'ensemble des comportements de consommation, qui reflète **l'évolution des demandes des consommateurs** (Tableau 5).

---

<sup>20</sup> <https://oecd.org/coronavirus/fr>, accédé le 12 décembre 2022

<sup>21</sup> <https://www.allianz-trade.fr/actualites/consommation-europeenne-2022.html>, accédé le 12 décembre 2022

<sup>22</sup> <https://theworldnews.net/fr-news/e-commerce-la-part-des-achats-de-produits-de-grande-consommation-a-double-depuis-la-pandemie-de-covid-19>, accédé le 12 décembre 2022

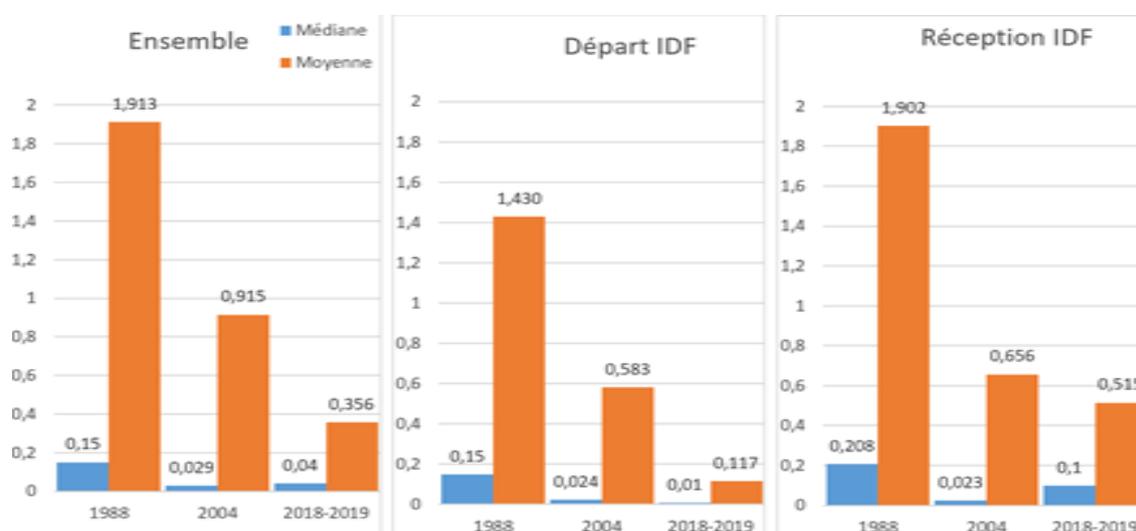
<sup>23</sup> <https://www.oberlo.fr/blog/ecommerce-france>, accédé le 12 décembre 2022

| Activité en hausse                      | Activité en baisse             |
|---|--------------------------------|
| Discount non alimentaire (+ 115 %)      | Magasins de bricolage (- 25 %) |
| Vente et la location de vélos (+ 47 %)  | Supermarchés (- 21 %)          |
| Supérettes (+ 25 %)                     | Agences de voyage (- 17 %)     |
| Salons de tatouage et piercing (+ 16 %) | Prêt-à-porter (- 14 %)         |
| Friperies-solderies (+ 13 %)            | Cafés (- 8 %)                  |

**Tableau 5. Evolution des volumes de ventes de différents secteurs d'activité entre date début et date de fin**  
(Source: CCI Paris Ile-de-France Prospective, 2022)

### 3.2. L'impact sur les chaînes d'approvisionnement et sur la logistique

Après plusieurs décennies durant lesquelles la minimisation des stocks et la maximisation des livraisons en flux tendus de composants pour la production ont été les principes directeurs de nombreuses productions (par exemple la construction automobile), **les ruptures de stock et les perturbations de livraison depuis 2020 ont conduit à repenser l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement**. Les analyses réalisées dans le cadre du Smart Lab Lability confirment que jusqu'au début de la crise sanitaire, le nombre d'envois pour une tonne de marchandises a fortement augmenté, particulièrement en Ile-de-France (Figure 5). Dans le même temps, le nombre de jours couverts par le stock a drastiquement diminué jusqu'au début de la pandémie (Aboukacem 2022).



**Figure 5. Evolution du nombre d'envois de 1988 à 2018-2019**  
(Source : Aboukacem 2022)

Note : IDF = Ile-de-France

Il en résulte que 16 % des chargeurs français ont déclaré avoir éprouvé des ruptures de stock depuis le début de la crise sanitaire, d'une durée de 37 jours en moyenne. De plus, 59 % des chargeurs ont déclaré une baisse de la quantité de marchandise expédiée (20 % en moyenne). Cette évolution est nettement plus accentuée pour la Région Ile-de-France que pour le reste du territoire français, avec un pourcentage supérieur de 23 points (Aboukacem 2022).

**Pour éviter les ruptures d'approvisionnement**, plusieurs types de mesures devraient se développer :

- La « **redondance** » pour réduire la dépendance vis-à-vis des fournisseurs ;
- Une plus grande **diversité des sources d'approvisionnement** ;
- Des hausses de **niveaux de stocks**.

Par conséquent, le “**re-shoring**” (retour des achats précédemment délocalisés vers des lieux éloignés, vers des fournisseurs dans le même pays ou la même région où la production a lieu), le “**near-shoring**” (sélection de fournisseurs de composants et de produits à proximité dès le début), et récemment le “**friend-shoring**” (approvisionnement à partir de régions politiquement proches) deviennent des concepts importants dans la gestion de la chaîne d'approvisionnement. **Des relocalisations et une régionalisation des chaînes logistiques** sont considérées, avec augmentation de la production locale. Les professionnels seront probablement amenés à construire des chaînes logistiques plus réactives, plus évolutives, voire « éphémères », en s'appuyant sur des technologies d'échanges d'information et de communication mieux maîtrisées. L'utilisation de telles approches de sourçage, un développement ultérieur par rapport à la gestion allégée, ainsi que l'utilisation de la numérisation pour optimiser l'approvisionnement, la logistique et la gestion allégée de la chaîne d'approvisionnement sont des approches permettant d'améliorer l'agilité et la résilience de la gestion de la chaîne d'approvisionnement.

Une autre tendance observable dans la logistique et la gestion de la chaîne d'approvisionnement est **l'importance croissante des coopérations entre organisations**. Outre la pression exercée sur les entreprises par les perturbations de la crise sanitaire, ce besoin de coopération est souligné par certaines entreprises comme la seule approche réaliste pour atteindre les objectifs climatiques visés, puisqu'elle est réalisable à court terme et sans investissements importants.

Toutes ces adaptations prendront cependant du temps, et l'on ne devrait pas observer de ruptures radicales dans les organisations logistiques (stabilité et coordination entre acteurs), plutôt des **solutions d'adaptation**. L'objectif principal est d'utiliser ce besoin d'adaptation pour améliorer la durabilité des chaînes de transport, durabilité et numérisation étant considérés comme les thèmes les plus pertinents dans l'industrie.

## 4. Les effets du télétravail sur les stratégies de localisation des acteurs

### 4.1. Un contexte pandémique favorable aux opportunités de relocalisation des acteurs

*4.1.1. Propos liminaire : comment l'augmentation des pratiques de télétravail conduit-elle à des opportunités de relocalisation des acteurs ?*

Dans cette section, nous nous intéressons à la possibilité d'effets exercés par l'amplification des pratiques individuelles de télétravail sur les stratégies de localisation des ménages et des entreprises. L'analyse se place du point de vue d'un actif salarié occupé qui bénéficie d'une pratique nouvelle de télétravail, ou d'une fréquence accrue de télétravail. Nous envisageons l'éventualité d'une relocalisation résidentielle effective (par opposition à l'intention) par deux canaux:

- Un **canal direct**, où une plus grande fréquence de télétravail est susceptible de provoquer une localisation résidentielle plus éloignée du lieu de travail;

- Un **canal indirect**, où c'est la relocalisation du ou des lieux de travail qui déclencherait cette relocalisation résidentielle (indépendamment ou non de la fréquence de télétravail).

L'analyse conduite de la sorte permet de considérer les opportunités offertes aux télétravailleurs constitutifs de ménages actifs comme celles des entreprises, et d'en évaluer les impacts sur les arbitrages individuels de localisation, comme mise en œuvre de nouvelles stratégies. Ces nouvelles stratégies peuvent être vues comme des **effets-rebond** de l'amplification des pratiques individuelles de télétravail :

- Dans le premier cas, parce qu'un salarié se déplaçant moins fréquemment pour se rendre sur son lieu habituel de travail pourra être tenté, à temps de déplacement total domicile-travail constant, de déménager pour un lieu de résidence plus éloigné de l'employeur, toutes autres contraintes du ménage écartées. Ce salarié gagnerait en aménités naturelles relativement à une localisation résidentielle plus centrale;
- Dans le second cas, parce qu'un employeur constatant une part significative de ses salariés en télétravail un jour donné s'interrogera sur ses besoins en matière de foncier (surfaces et localisation des bureaux), dans une perspective de réduction des coûts. Certains salariés gagnants en termes de temps d'accès à des localisations de bureaux moins centrales pourraient, en cascade, faire le choix de s'éloigner davantage et choisir d'habiter plus loin.

Au-delà de la quantification et de la qualification des bénéficiaires et des pratiques de télétravail exposées dans la section 2, l'objectif de cette section vise donc à consolider les types de stratégies de individuelles localisation pour considérer les points suivants.

**Pour les télétravailleurs (canal direct) :**

- Identifier, à partir de la typologie élaborée des télétravailleurs, un ou plusieurs groupes susceptibles, au niveau individuel, de "passer à l'acte" de la relocalisation résidentielle;
- Qualifier, au niveau macro, les formes que prennent ces relocalisations, notamment en matière de destinations et de type d'occupation;
- Quantifier les volumes de relocalisations résidentielles observés;
- Évaluer les impacts de ces relocalisations, notamment en matière de prix immobiliers.

**Pour les employeurs (canal indirect) :**

- Appréhender la nature des aménagements conduits ou à conduire dans l'organisation du travail : surfaces de bureau, appel à des tiers-lieux, stratégies de localisation;
- Quantifier les volumes de postes concernés par ces aménagements;
- Évaluer les volumes de relocalisations résidentielles induits pour les salariés concernés.

*4.1.2. Sensibilité des comportements aux déterminants propres aux agents : la possibilité d'effets-retard qui restent difficiles à apprécier*

La mise en œuvre de nouvelles stratégies de localisation suppose l'absence de toute rigidité susceptible d'altérer les processus de décision individuels. Or, ces rigidités existent. Sans souci d'exhaustivité, nous en citons ici quelques-unes :

- **Pour le télétravailleur** : contraintes d'organisation familiale (lieux respectifs de travail des couples bi-actifs, lieu de scolarisation des enfants), coûts de transaction associés à la recherche d'un nouveau logement et au départ de l'ancien, anticipation d'une dégradation possible de l'accès aux transports collectifs nécessitant des alternatives motorisées;

- **Pour l'employeur** : nécessité de rouvrir le dialogue social pour des réorganisations potentiellement lourdes, au-delà de la signature d'un accord de télétravail.

De telles rigidités sont susceptibles de conduire à des renoncements. Elles peuvent plus simplement être à l'origine d'**effets-retard** dans les processus de décision. Ces effets-retard peuvent être de moyen, voire de long terme. Pour cette raison, les résultats présentés ici doivent être abordés avec précaution, dans la mesure où ils ne permettent pas totalement d'apprécier l'ampleur des conséquences de la pandémie sur les comportements individuels : d'une part parce que des intentions exprimées aujourd'hui pourraient ne jamais se réaliser; et d'autre part, parce que des intentions non-exprimées aujourd'hui pourraient à l'inverse se concrétiser plus tard, sans possibilité d'être encore observées.

#### *4.1.3. Sensibilité des comportements aux facteurs exogènes : une volatilité accrue de l'environnement économique*

La mise en œuvre de nouvelles stratégies de localisation procède d'intentions d'agents relevant de préférences potentiellement modifiées par la survenue de la pandémie et l'amplification des pratiques de télétravail. Parallèlement, il existe des facteurs exogènes (soit extérieurs à la pandémie par nature, soit lui étant concomitants, mais amplifiés par d'autres crises) susceptibles d'altérer les processus de décision. Nous en rappelons deux, évoqués plus haut :

- D'abord, le **déclenchement de la guerre en Ukraine en février 2022** a accentué la volatilité des prix énergétiques. Dans un projet de relocalisation résidentielle, une hausse importante des coûts en carburant est susceptible, en renchérissant le coût unitaire de déplacement, d'amputer voire d'annihiler le bénéfice d'une moindre fréquence de déplacement. Toute volatilité "anormale" des cours vient ainsi réinterroger, pour les deux types d'acteurs, ménages et entreprises, les processus décisionnels en faveur de localisations moins centrales;
- Ensuite, l'**accélération de l'inflation** (préexistante à la guerre en Ukraine) s'est traduite par des niveaux de prix inhabituellement constatés sur longue période, et s'est diffusée à l'ensemble des secteurs. Il en a résulté un relèvement rapide et massif des taux d'intérêt qui vient contrarier les projets d'acquisition immobilière d'un certain nombre de ménages.

Cette déstabilisation brutale de l'environnement économique rend délicate la désimbrication des tendances issues de cette instabilité de celles ayant émergé avec la pandémie, voire l'ayant précédée.

## **4.2. Les effets de l'amplification des pratiques de télétravail sur les relocalisation résidentielle**

Dans cette sous-section, nous cherchons à observer, qualitativement et quantitativement, d'éventuels effets des pratiques de télétravail sur les relocalisations résidentielles. Si des **profils de « migrants urbains »** ont été établis, la part de ces migrations dans les volumes totaux de transactions immobilières doit être appréhendée avec circonspection.

### *4.2.1. Des profils de "migrants urbains" souvent affirmés par la pandémie, mais pas toujours télétravailleurs*

Nous présentons ici une typologie de profils de « migrants urbains ». Nous définissons les migrants urbains comme l'ensemble des ménages ayant résidé, avant la pandémie, dans une commune d'un niveau de densité de population donné et ayant déménagé vers une commune de densité moindre. Au-delà de la possibilité offerte de télétravail par un employeur, la relation même des salariés au travail

est parfois présentée comme subissant des bouleversements. Le **phénomène de “grande démission”** est très médiatisé aux Etats-Unis depuis 2021. En France, une étude récente de la Dares (2022) indique un taux de démission élevé en France (2,7 % au premier trimestre 2022, 3 % aux Etats-Unis fin 2021). Si ce chiffre est élevé, il n’est pas inédit : il était de 2,9 % début 2008. En outre, l’étude n’éclaire pas les perspectives professionnelles des démissionnaires : les chiffres reflètent principalement le dynamisme actuel du marché du travail et les difficultés de recrutement vécues par de nombreux secteurs. Les démissionnaires ont ainsi simplement pu prendre un poste comparable mais offrant de meilleures conditions chez un concurrent. Toutefois, pour certains démissionnaires dont le nombre est délicat à estimer, la **réinterrogation de la place du travail dans le projet de vie** peut aboutir à des stratégies de relocalisation à distance des centres urbains. Des signaux faibles de cette nature préexistaient toutefois avant la pandémie.

Pour revenir plus spécifiquement à notre hypothèse fondée sur l’effet d’une augmentation des pratiques de télétravail sur la décision de relocalisation résidentielle (canal direct), nous confrontons une **typologie à quatre profils de migrants urbains** mis en évidence par l’étude Popsu Territoires (2022, p.9). Dans cette typologie, deux des quatre profils identifiés sont indépendants des pratiques du télétravail :

- D’une part, les **ménages à la précarité plus ou moins choisie** en quête d’un mode de vie alternatif dans des modes d’habitat légers ou mobiles, dans des territoires isolés proches de la nature. Peu nombreuses, ces situations attirent l’attention sur les difficultés d’accès à l’emploi ou au logement dans les centres urbains, souvent à l’origine de cette mise en retrait;
- D’autre part, les **ménages avec un projet de transition rurale** en lien avec le développement d’une activité professionnelle nouvelle, en général tournée vers les métiers du bien-être, la production agricole ou l’artisanat. Pour cette catégorie de ménages, la pandémie a pu précipiter des projets préexistants, sans lien toutefois avec un accès nouveau ou élargi au télétravail.

Les deux derniers profils de migrants urbains identifiés par l’étude ont en revanche pu tirer profit d’une amplification de leurs pratiques de télétravail relativement à la situation pré-pandémique :

- Des **pré-retraités avec projet de villégiature**, qui privilégient les territoires à fortes aménités et des équipements sanitaires et médicaux;
- Des **ménages qui généralisent le télétravail**, souvent cadres, qui bénéficient de trois jours ou plus de télétravail hebdomadaires.

L’amplification des pratiques de télétravail provoquée par la pandémie ne constitue ainsi qu’un facteur finalement marginal pour expliquer le desserrement résidentiel observé de quelques catégories de ménages, dont les motivations préexistaient. **Notre hypothèse de l’émergence de nouvelles stratégies de localisation résidentielle via le canal direct de l’amplification des pratiques de travail ne se trouve donc que partiellement vérifiée.**

#### *4.2.2. L’impact réel mais finalement limité de l’amplification des pratiques de télétravail sur les choix de localisation résidentielle*

Invoquer un «exode urbain» apparaît donc abusif, en particulier si l’on en restreint les causes à l’amplification des pratiques de télétravail. Certes, 27 % des salariés franciliens en télétravail pensent qu’ils pourraient habiter plus loin de leur emploi, et 28 % qu’ils pourraient postuler à un travail plus éloigné (Perrin, 2022). En outre, les **intentions de déménagement** augmentent avec l’ancienneté de la pratique du télétravail : ainsi, 40 % des salariés en télétravail depuis plus de 5 ans pensent qu’ils

pourraient habiter plus loin de leur emploi, et 44 % qu'ils pourraient postuler à un travail plus éloigné. Toutefois, en réalité, **seuls 5 % affirment avoir déménagé depuis la survenue de la pandémie** du fait des possibilités accrues de télétravail.

En réalité, la situation observée fin 2022 serait plutôt assimilable à un ensemble de petits flux quittant quelques pôles urbains de très grande taille à destination de territoires variés (Popsu Territoires, 2022). Globalement, les territoires bénéficiaires de des migrations extra-urbaines sont identifiés comme suit (Source : *webinaire du Cerema, mai 2022*)<sup>24</sup>:

- Les **villes petites et moyennes** : aires urbaines de moins de 50 000 habitants (surtout celles sous l'influence de grands pôles, dynamiques et accessibles);
- Les **espaces périurbains, ou communes de couronne** (avec un effet centripète d'autant plus marqué que l'aire urbaine d'appartenance est petite);
- Les **espaces ruraux, ou hors aires d'attraction directe des villes** mais bénéficiant **d'aménités** spécifiques : zones touristiques, bonne accessibilité, climat favorable...);
- Mais aussi **les centres urbains** où restent majoritairement localisés les employeurs, et où les prix immobiliers restent élevés. Cet effet de maintien de prix hauts peut être accentué par une offre de logement en baisse de la part des investisseurs.

En réalité, la structuration du territoire conserve les grandes constantes à l'œuvre avant la pandémie:

- Le fort pouvoir d'attraction d'une douzaine de grands pôles urbains (bien qu'en baisse);
- La forte attractivité des façades littorales.

L'observation des territoires d'origine des migrants isole nettement l'Ile-de-France du reste du pays :

- **Pour les résidents franciliens, un phénomène de desserrement résidentiel semble bien observé** (Institut Paris Région, 2022a). Toutefois, les destinations visées restent souvent l'Ile-de-France, dans un processus de desserrement limité : petite couronne pour les Parisiens, grande couronne pour les résidents de petite couronne ;
- **Toutes les autres agglomérations, y compris de grande taille, sont nettement moins concernées par ce phénomène de desserrement résidentiel.** Et lorsqu'elles le sont, les arrivées de ménages font souvent plus que compenser, en volume, les départs (Dares, 2022).

Au final, « l'exode urbain net d'arrivées résidentielles » au titre de la comptabilisation des **résidences principales** ne s'observe donc que depuis l'agglomération parisienne. Toutefois, un autre phénomène médiatisé est constitué par une augmentation possible des acquisitions de **résidences secondaires**. Pour être objectivés, de tels volumes doivent être dissociés des acquisitions à titre principal, ce que ne permettent pas aujourd'hui les données disponibles. Dans la typologie de ménages mobilisée plus haut (4.2.2.), les acquisitions de résidences secondaires concernent essentiellement les deux derniers des quatre profils : les pré-retraités avec projet de villégiature, et les ménages qui généralisent le télétravail, à raison de trois jours ou plus par semaine. Ces comportements plus directement issus de la pandémie se traduisent par une bi-résidentialisation accrue. L'acquisition de résidences secondaires peut également refléter la volonté de passer préférentiellement ses vacances en France depuis 2020, une destination moins sujette aux aléas de la crise sanitaire que les déplacements internationaux.

Mécaniquement, **les comportements de bi-résidentialisation ne peuvent rester que peu importants en volume** : initialement, les télétravailleurs (franciliens) bénéficiant de 3 jours de télétravail ou plus

---

<sup>24</sup> <https://www.cerema.fr/fr/actualites/covid-bouleversement-monde-mobilites-retour-webinaire-cerema>, accédé le 12 décembre 2022

par semaine constituent seulement 13 % des télétravailleurs, au sein d'une population de télétravailleurs déjà minoritaire (Pigalle 2022). Toutefois, si les flux décrits restent limités ils apparaissent suffisants, compte tenu du pouvoir d'achat des migrants candidats à l'accession, pour faire naître des tensions locales sur les prix, où les volumes totaux de transactions sont limités, et appauvrir la disponibilité en logements pour les ménages locaux à revenus modestes et moyens.

**Volumes de transaction.** Si l'on observe les volumes récents de transactions immobilières, on constate que les ventes de logements anciens apparaissent en légère baisse au troisième trimestre 2022, sur douze mois, pour atteindre 1,11 million de logements échangés, après un point haut à un peu plus de 1,2 million à fin septembre 2021 (Insee, 2022b). (Figure 6). Ces chiffres ne disent toutefois rien, en eux-mêmes, sur une éventuelle origine extérieure des acquéreurs : un nombre de transactions immobilières en hausse peut simplement refléter le dynamisme d'une multitude de marchés locaux.



**Figure 6. Evolution du nombre de transactions de logement anciens en milliers, France entière**  
(Source : Insee, informations rapides n°301, novembre 2022)

**Prix de transaction.** L'examen de l'évolution des prix immobiliers révèle une préférence systématiquement plus marquée, depuis 2020, pour les maisons que pour les appartements. A l'échelle nationale, l'évolution annuelle des prix s'est ainsi révélée supérieure pour les maisons (Tableau 6) : + 8,2 % sur douze mois au troisième trimestre 2022, contre + 4,0 % pour les appartements. Le dynamisme de certains marchés régionaux ou locaux est attesté par une hausse des prix plus élevée en province (+ 8,6 % en variation annuelle) qu'en Ile-de-France (+ 5,7 %). Le dynamisme des marchés des maisons, notamment en-dehors de l'Ile-de-France, est donc confirmé, bien qu'en ralentissement par rapport à 2021.

Une préférence pour la banlieue ou le périurbain (où l'offre de logements individuels est plus importante que dans la ville centre) est révélée localement par une hausse annuelle des prix des maisons de 5,7 % en grande couronne francilienne (5,5 % en petite couronne), contre une baisse absolue des prix (des appartements) à Paris (- 1,2 % sur douze mois). Enfin, les prix de l'immobilier résidentiel dans les agglomérations de moins de 10 000 habitants et en milieu rural progressent plus rapidement que ceux des agglomérations de plus de 10 000 habitants, qui gardent toutefois un dynamisme supérieur à la moyenne.

|  | T3 2021 – T3 2022 | T3 2020 – T3 2021 |
|--|-------------------|-------------------|
| Appartements, France métropolitaine                      | 4,0               | 5,2               |
| Maisons, France métropolitaine                           | 8,2               | 9,0               |
| Maisons, Ile-de-France                                   | 5,7               | 7,0               |
| <i>Grande couronne</i>                                   | 5,7               | 7,3               |
| <i>Petite couronne</i>                                   | 5,5               | 6,5               |
| <i>Paris (appartements)</i>                              | -1,2              | 0,0               |
| Maisons, province  | 8,6               | 9,4               |
| Appartements, agglomérations > 10 000 habitants          | 6,8               | 7,4               |
| Appartements, agglomérations < 10 000 habitants et rural | 9,2               | 8,1               |
| Maisons et appartements, France métropolitaine           | 6,4               | 7,4               |

**Tableau 6. Evolution du prix des logements en France métropolitaine, en pourcentage**  
(Sources : d'après données Insee, 2021, 2022)

Note : T3 = Troisième trimestre

Pour conclure, il reste délicat de distinguer, au sein des volumes de vente, entre ce qui procède de l'arrivée de migrants essentiellement parisiens d'une part, et le dynamisme propre des marchés régionaux ou locaux d'autre part ; après le recul provoqué par les confinements de 2020, un phénomène de rattrapage s'est en effet exercé en 2021, ce dont témoigne la vigueur de la reprise du volume de transactions observable dans la Figure 6.

### 4.3. Les effets de l'amplification des pratiques de télétravail sur les relocalisations de bureaux

Dans cette sous-section, nous cherchons à tester la deuxième hypothèse relative à l'existence d'un canal indirect de diffusion des décisions de relocalisation résidentielle via les nouvelles stratégies de localisation des employeurs.

#### 4.3.1. Des stratégies prioritairement guidées par la recherche de nouvelles formes d'organisation du travail

Une tendance préexistante à la crise sanitaire indique que les lieux de travail sont de plus en plus variables, temporaires, et désynchronisés, comme le montrent les travaux du Smart Lab Lability (Perrin 2022). Des **formes d'organisation hybride du travail apparaissent articulant travail sur site et travail à distance**. Issues de nouvelles stratégies, ces formes d'organisation couvrent essentiellement trois aspects :

- Un **réagencement** des locaux existants;
- Une diminution des **surfaces** occupées;
- De **nouveaux choix de localisation** pour les activités.<sup>25</sup>

Les résultats mis en avant dans Perrin (2022) apparaissent relativement peu significatifs : 22,5 % des entreprises envisagent un réagencement de leurs locaux (décidé pour 6,5 % d'entre elles à la date de l'enquête). Ces réagencements prennent principalement la forme de plus grands volumes d'espaces ouverts, collectifs et modulables. Le lien entre amplification du télétravail et diminution des surfaces de locaux n'apparaît ni simple, ni linéaire : **88 % des entreprises se déclarent satisfaites de la taille de leurs locaux (seules 1,5 % envisagent de la diminuer)**. Seules 18 % des entreprises déclarent moins de

<sup>25</sup> Limitées aux activités de services dans l'échantillon de Perrin (2022).

postes que de salariés; et dans cette proportion, rien ne permet d'indiquer la responsabilité spécifique de la pandémie. L'optimisation des locaux prime donc sur la réduction brute des surfaces.

#### 4.3.2. *Au sein de ces nouvelles formes d'organisation, des intentions de relocalisation marginales*

Sur de potentielles stratégies de relocalisation, **seules 10,5 % des entreprises envisagent de déménager : pour 3 % d'entre elles, la décision était prise au moment de l'enquête**. Bien que les effets-retard présentés plus haut puissent exister pour un certain nombre d'employeurs, **ce résultat invalide plutôt l'hypothèse de l'existence d'un canal indirect significatif de déconcentration des lieux de travail**. Ce qui est constaté en revanche, c'est **l'élargissement du bassin de recrutement** de l'employeur : pour 77 % des entreprises interrogées, ce bassin s'élargit en Ile-de-France, pour 15 % en France, et pour 4 % à l'étranger. Il s'agit donc plus de candidats résidant déjà loin au moment de l'embauche que de salariés déménageant en cours de contrat, suite à l'accès ou à l'élargissement du télétravail.

Lorsqu'elles existent, les stratégies de relocalisation de bureaux visent le plus souvent une **nouvelle implantation proche des nœuds de transport**, qui reste ainsi conditionnée à l'existence d'un certain niveau de densité de population (Transdev et Essec, 2021). Les tendances à l'œuvre semblent donc bien être celles d'un maintien des emplois dans les zones denses des agglomérations. La thèse selon laquelle nous pourrions assister à un départ des populations qualifiées des grandes agglomérations qui résulterait d'un surplus de salaire capté intégralement par les surcoûts immobiliers apparaît discutable, en ce qu'elle sous-estime les gains de productivité (et les hausses de salaires associées) que connaissent dans le temps ces populations urbaines qualifiées.

Les apports théoriques récents questionnent la pertinence de la rhétorique de la « fin des villes » ou de la « fuite des villes », une rhétorique qui se fonde le plus souvent sur des analyses de déclarations d'intention de la part des individus interrogés. Si l'on admet que la géographie de l'emploi productif reste la variable structurant la géographie de la population, l'affirmation que la crise sanitaire dont nous sortons pourrait se traduire par un bouleversement des dynamiques démographiques en France au profit des villes moyennes apparaît donc exagérée.

#### 4.3.3. *Le rôle limité des tiers-lieux dans les nouvelles formes d'organisation*

Entre travail au bureau et télétravail à domicile, les **tiers-lieux** apparaissent comme une alternative *a priori* séduisante pour accompagner les entreprises à la recherche de formes adaptées d'hybridation du travail. Qu'ils soient ou non engagés dans un processus de relocalisation de leurs bureaux, les employeurs entendent-ils s'appuyer davantage sur l'usage complémentaire de tiers-lieux dédiés au télétravail ? Le rapport de la Mission Coworking estimait à 1800 le nombre de tiers-lieux en 2018 en France (Levy-Waitz, 2018). L'Association France Tiers-Lieux, pour sa part, estimait à 2500 le nombre de tiers-lieux en 2021, et à 3500 en 2022<sup>26</sup>, dont 55 % hors des 22 métropoles françaises. 150 000 personnes travailleraient quotidiennement dans un tiers-lieu. 53 % des tiers lieux identifiés en Ile-de-France considèrent le développement du télétravail comme une nouvelle opportunité (Mbaye 2022, Institut Paris Région 2022b). Pourtant, les entreprises semblent relativement peu s'appuyer sur le soutien des tiers-lieux pour les pratiques de travail à distance de leur salariés : **seules 28 % des entreprises autorisaient ce lieu de travail dans les accords de télétravail**, contre 100 % pour le domicile et près de 50 % pour un autre lieu de résidence (Perrin 2022). **Cette possibilité peut donc**

<sup>26</sup> <https://francetierslieux.fr/tiers-lieux-chiffres/>, accédé le 12 décembre 2022

**difficilement, à elle seule, être considérée comme un levier significatif de relocalisation résidentielle des ménages bénéficiant de télétravail.**

## Conclusion

Cette note dédiée aux mobilités post-Covid confirme plusieurs tendances fortes révélées depuis la survenue de la pandémie, et en révèle quelques autres :

- Sur les **pratiques de télétravail** :
  - Une intensification confirmée de la pratique de télétravail pour quelques catégories identifiées de salariés ;
  - Une exacerbation du phénomène sur le territoire spécifique de l’Île-de-France, où les temps de déplacements, mais aussi la proportion de cadres, sont plus élevés qu’ailleurs ;
  - Des distances domicile-travail en baisse, mais la possibilité d’effets-rebond pour d’autres motifs de déplacement.
- Sur les **pratiques de mobilité** :
  - Un trafic routier revenu au niveau de 2019, incluant la pratique du covoiturage de courte distance (probablement en raison de la hausse du prix des carburants) ;
  - Une fréquentation des TER revenu à son niveau de 2019, tandis que le trafic aérien intérieur et les transports collectifs urbains restent respectivement 15 % et 10 % en dessous de ce niveau ;
  - La confirmation du vélo comme autre mode personnel, à côté de la voiture, ayant bénéficié de la crise sanitaire.
  - Une démobilité qu’il est délicat d’invoquer formellement depuis la survenue de la pandémie. Un travail est en cours entre Transdev, le Laboratoire d’Aménagement Economie Transports (LAET) et le CREDOC pour apporter des éclairages détaillés sur cette question d’ici à l’été 2023, qui intégrera les impacts cumulés de la crise sanitaire et de la crise énergétique européenne.
- Sur les **pratiques de consommation** :
  - Une évolution ancrée des habitudes d’achat, intégrant de nouvelles pratiques spécifiquement portées par les plus jeunes (sans qu’il soit possible d’en faire un lien direct avec la crise sanitaire) ;
  - Des ajustements plus qu’une remise en cause fondamentale du fonctionnement des chaînes d’approvisionnement, qui deviennent toutefois plus régionales, réactives et collaboratives.
- Sur des effets de plus long terme de **relocalisation des acteurs** (ménages, entreprises) :
  - Un desserrement résidentiel effectif globalement limité, mais des tensions confirmées en 2022 sur les prix de logements, de manière globale et locale, qui indiquent une préférence marquée pour habitat individuel ;
  - Quelques profils de ménages très minoritaires qui se relocalisent en dehors de grandes zones urbaines, non systématiquement concernés par la pratique du télétravail ;
  - Des territoires d’origine qui concernent quasi-exclusivement l’Île-de-France (et Paris en premier lieu), vers des territoires de destination constitués de villes petites et moyennes, sous réserve (comme avant la pandémie) d’une attractivité suffisante ;

- Des entreprises plus soucieuses de réorganiser leurs espaces actuels de travail que de se relocaliser, avec un rôle de relais limité dans les formes d'organisation hybrides de travail pour les tiers-lieux.

Au final, l'étude révèle l'apparition d'une double inégalité sociale (entre les salariés qui peuvent bénéficier de télétravail et les autres) et territoriale (entre les territoires fortement urbanisés, dont l'Île-de-France, émetteurs nets de ménages, et les territoires de destination très attractifs qui subissent des tensions marquées sur les prix immobiliers). Cette double inégalité nous semble amplifier le risque de fractionnement de la société. Concernant des effets de plus long terme, ces nouvelles stratégies individuelles pourraient également contribuer à une pression accrue sur les consommations d'espaces, mais il est encore trop tôt pour l'affirmer.

Dans un registre plus positif, l'étude note parallèlement un renforcement des structures locales : recentrage des pratiques de consommation et des chaînes d'approvisionnement devenues plus locales ou régionales, tout comme le tourisme. La suppression d'une partie des mobilités contraintes s'inscrit dans une tendance plus générale de modification des comportements initiée depuis le début de la crise sanitaire avec, entre autres, une reconfiguration des déplacements autour du domicile qui peut prendre la forme d'une bascule vers les modes actifs.

**Enfin, certains phénomènes n'ont pu être observés en l'absence de traitements objectivés** : c'est le cas par exemple des nouvelles stratégies de localisation commerciales et/ou de volumétrie de surfaces de vente, des impacts fins des pratiques de télétravail à la demi-journée, du recours possible de bureaux satellites par les entreprises (au-delà des tiers-lieux). Tous ces comportements initiés ou amplifiés par la pandémie sont susceptibles d'exercer des effets durables sur les pratiques de mobilité.

## Références

Aboukacem, E. (2022). Comportements Logistiques et Impacts de la Crise COVID en France et en Région Parisienne, *Résumé du projet élaboré dans le cadre du Smart Lab Lability en cours de publication*. L'auteur détient une copie du texte (09/12/2022)

Aguilera, A., Lethiais, V., Rallet, A., Proulhac, L. (2016). Home-based telework in France: Characteristics, barriers and perspectives. *Transportation research. Part A, Policy and practice* 92, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.01>

APUR (2020). Télétravail et mobilité dans le Grand Paris. Quel impact demain sur les réseaux de transport ? Note N° 181, Juillet 2020, 16 p.

Boata, A., Fortes, R., Pelayo Romero, P., Utermöhl, K. (2022). Can the European consumer hold on?, *Allianz Research*, 13 June 2022, 9 p.

CCI Paris Ile-de-France Prospective (2022). Enjeux Ile-de-France : l'économie francilienne en bref n°230, Janvier 2022, 11 p.

Dares (2022). La France vit-elle une « Grande démission » ?, 5 p.

Greenworking et ADEME(2020). Etude sur la caractérisation des effets rebond induits par le télétravail, 13 p.

Hook, A., Court, V., Sovacool, B.K., Sorrell, S. (2020). A systematic review of the energy and climate impacts of teleworking. *Environmental Research Letters* 15, 093003. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/ab8a84>

Insee (2022a). *Emploi, chômage, revenu du travail. Edition 2022*. Insee Références. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/6453776/ECRT2022.pdf>

Insee (2022b). Indices Notaires-Insee des prix des logements anciens – Troisième trimestre 2022, *Informations rapide n°301*, Novembre 2022, 4 p.

Institut Paris Région (2021). Conditions de vie et aspirations des Franciliens en 2021 : l'enquête annuelle de l'Institut Paris Région, troisième trimestre 2021, 28 p.

Institut Paris Région (2022a). Comment le télétravail bouscule nos vies et nos envies, *Note rapide n°937*, Mars 2022, 6 p.

Institut Paris Région (2022b). Tiers lieux et Covid-19 en Ile-de-France : résultats de l'enquête 2021 sur l'impact de la crise sanitaire, Juin 2022, 12 p.

L'ObSoCo (2021). L'observatoire des mobilités émergentes. Hors-série : spécial crise sanitaire, Novembre 2021, *Infographie*, 3 p.

Levy-Waitz, P. (2018). Mission Coworking : faire ensemble pour mieux vivre ensemble – Rapport 2018, 264 p.

Malakoff Humanis (2020). Etude Télétravail 2020. Regards croisés Salariés/ Entreprises, 3è édition, Mars 2020. <https://newsroom.malakoffhumanis.com/assets/synthese-etude-teletravail-2020-2a13-63a59.html>

Malakoff Humanis (2022). Baromètre annuel Télétravail et Organisations hybrides, Février 2022. <https://newsroom.malakoffhumanis.com/assets/2022-02-24-malakoffhumanis-etude-teletravail-organisations-hybrides-presse-newsroom-ppt-pdf-fd89-63a59.html>

Mbaye (2022). Les tiers-lieux à l'épreuve de la crise sanitaire, *Résumé du projet élaboré dans le cadre du Smart Lab Lability en cours de publication*. L'auteur détient une copie du texte (09/12/2022)

Oldenburg, R., Brissett, D. (1982). The third place. *Qualitative Sociology* 5, pp. 265–284. <https://doi.org/10.1007/BF00986754>

OMNIL, 2021. EGT 2018. Résultats détaillés - Entre janvier 2018 et juin 2019. Avril 2021, 23 p.

Perrin (2022). Organisation du travail et lieux du travail : les entreprises franciliennes et le bureau de demain, *Résumé du projet élaboré dans le cadre du Smart Lab Lability en cours de publication*. L'auteur détient une copie du texte (09/12/2022).

Pigalle (2022). L'adoption du télétravail change-t-elle nos pratiques de mobilité, *Résumé du projet élaboré dans le cadre du Smart Lab Lability en cours de publication*. L'auteur détient une copie du texte (09/12/2022).

Popsu Territoires (2022). « Exode urbain ? Petits flux, grands effets. Les mobilités résidentielles à l'ère (post-) Covid », *Etude*, Février 2022, 12 p.

Sénat (2021). « 8 questions sur l'avenir du télétravail, vers une révolution du travail à distance ? », *Rapport d'information No. 89, fait au nom de la délégation sénatoriale à la prospective par Mmes Céline Boulay-Espéronnier, Cécile Cukierman et M. Stéphane Sautarel*, Session ordinaire de 2021-2022, 22 octobre 2021, 75 p.

Tavares, A.I. (2017). Telework and health effects review. *International Journal of Healthcare* 3, 30–36. <https://doi.org/10.5430/ijh.v3n2p30>

Transdev et Essec (2021). Le devenir de la mobilité en Ile-de-France à l'heure de la crise sanitaire. Rapport final, juin 2021, 73 p.

Union des Transports Publics et Ferroviaires (2022). *UTP Flash Eco-Mob*, 2è trimestre 2022, 2 p.

Vélos et Territoires (2022). Fréquentations vélo en France. Bulletin n°5 du 9 novembre 2022.