

GENÈVE

# Télétravail, attention aux effets rebond

L'évolution de nos habitudes en matière de mobilité comme de travail apporte aussi son lot d'effets indésirables en termes de mobilité et d'environnement.

JEUDI 24 SEPTEMBRE 2020 CHRISTIANE PASTEUR



«Il s'agit de prendre conscience des effets indésirables du télétravail de sorte que ceux-ci soient neutralisés.» KEYSTONE

**MOBILITÉ** ► Chargé de cours à l'Hepia et à l'EPFL, fondateur et directeur de la société Citec, un bureau d'ingénieurs spécialisé dans les questions de mobilité, Franco Tufo interviendra samedi soir dans le cadre des Rencontres du développement, organisées par le Département genevois du territoire <sup>1</sup>. Il s'intéresse en particulier à l'évolution de nos habitudes en matière de mobilité, notamment en lien avec le climat et le télétravail. Avec quelles conséquences?

**Avec l'épidémie de coronavirus, beaucoup d'employés ont découvert le télétravail. De quoi révolutionner la mobilité?**



**Franco Tufo:** Les ingénieurs parlent du télétravail depuis quinze ans, mais aujourd'hui tout le monde découvre ses vertus, à la faveur des avancées technologiques rendant possible sa généralisation. D'autant que la question des gaz à effet de serre et du climat est devenue centrale. Dans ce contexte, mon travail est d'imaginer les potentiels effets rebond négatifs. Par exemple, si je travaille depuis chez moi au lieu de

parcourir chaque jour le trajet Bardonnex-centre-ville, soit 12 km aller-retour, soit 60 km par semaine, ces 60 kilomètres ne seront pas parcourus en vélo ou en voiture. Mais si, à la place de travailler depuis la maison, je décide de le faire depuis mon chalet (que je n'ai pas), je produirai en un déplacement plus de gaz à effet de serre que ceux «économisés» par ailleurs. De la même façon, à partir du moment où un employé est en télétravail, il n'a plus besoin d'être proche géographiquement. Il peut travailler depuis Zurich ou Lugano, depuis n'importe quelle grande ville possédant une main-d'œuvre qualifiée, quitte à ce que son employeur lui paie une nuit d'hôtel trois fois par mois pour des réunions sur place. Mais on n'aura rien gagné, ni d'un point de vue environnemental ni social.

**Vous semblez critique vis-à-vis du télétravail...**

Il s'agit de prendre conscience de ses effets indésirables de sorte que ceux-ci soient neutralisés et que les effets positifs soient potentialisés. Par exemple, si les travailleurs ne viennent plus au centre-ville et s'ils font leurs achats sur Amazon, la situation des commerces et restaurants locaux va se détériorer ainsi que les emplois qui vont avec. De même, les transports publics pourraient être amenés à réduire leur offre ou alors nécessiter davantage de subventions publiques, notamment du fait que les usagers renoncent à acheter des abonnements s'ils effectuent moins de vingt déplacements par mois.

**Pourquoi remettez-vous en question le modèle idéal du citadin sans voiture?**

Nous pensions que le citadin qui n'a pas de voiture et se déplace à vélo représentait l'avenir. Or, nous nous sommes rendus compte – et c'est une déception – que cette population-là produit le plus de gaz à effet de serre, car c'est elle qui fait le plus de kilomètres en avion, qui consomme le plus de «low cost». Quand vous avez une voiture, il est facile de partir en week-end à Verbier. Quand vous n'en avez pas, il sera moins coûteux de vous rendre en avion à Barcelone. Plus globalement, en Suisse, nous devons passer de dix tonnes de CO2 par habitant à une tonne, ce qui implique bien davantage que de renoncer à la voiture. En avril, en plein confinement, la consommation de CO2 dans le monde a atteint son niveau de 2006. Pas celui de 1950. Cela montre l'augmentation affolante que nous connaissons depuis quinze ans.

## DÉMOGRAPHIE ET CROISSANCE EN DÉBAT

Quel nombre limite d'habitants à Genève? Tel était le thème du premier débat des Rencontres du développement, devant un public fourni, ce jeudi soir au Pavillon Sicli. «On souffre tous de solastalgie (*ou éco-anxiété, ndlr*), du fait que plus rien ne sera comme avant. Mais figer la société, c'est la condamner. Comment retrouver confiance en l'avenir?» s'est interrogé, en introduction, Antonio Hodgers, conseiller d'Etat chargé du Département du territoire (DT).

Auteur de l'initiative «Un demi-million, c'est bien assez!» qu'il devrait lancer en mars prochain, Jean Barth estime que la population doit être plafonnée à son niveau actuel. «Aujourd'hui la croissance est artificielle, elle est le résultat d'un taux d'imposition des entreprises parmi les plus bas au monde. S'il était de 21% comme aux Etats-Unis, 50 000 personnes quitteraient le canton.»

Christian Gottschall, membre du comité de Pic-Vert, a appelé de ses vœux une économie axée sur les besoins locaux. «Les infrastructures, notamment scolaires, sont insuffisantes, tout le monde en souffre. Pour chaque bureau construit, il faudrait réaliser deux logements.»

La croissance est bien réelle, a réfuté Yannic Forney, de la Fédération des entreprises romandes. Et de mettre en garde: «Les multinationales créent 60 000 emplois directs et indirects et un milliard de francs de recettes fiscales. Sans elles, le canton ferait faillite.»

Historien et ancien député radical, Bernard Lescaze a rappelé que le territoire genevois n'est pas extensible et contraint Genève sortir de ses frontières. En France voisine, le même débat sur la croissance a lieu, a témoigné Pierre-Jean Crastes, président de la Communauté de communes du Genevois et maire de Chênex, en Haute-Savoie: «La population y a augmenté de 80% en quinze ans. Le territoire français est la première variable d'ajustement. A l'inverse, depuis cinq ans, nous assistons à des déclassements massifs et reclassements en zone agricole.» CPR

## NOTES

1. ↑ «Repenser la mobilité, quelles solutions pour demain?», conférence introductive et table-ronde samedi 26 septembre de 19h à 21h au Pavillon Sicli, à Genève. Entrée gratuite, mais inscription obligatoire sur le site [www.ge.ch/teaser/rencontres-du-developpement](http://www.ge.ch/teaser/rencontres-du-developpement)