

## Mobilité après le covid-19 : le transport collectif en grave danger, un impact limité sur les autres modes ?

Peut-on approcher l'impact de la crise du coronavirus sur notre mobilité et sur l'usage des modes de déplacements à moyen terme ?

Cet exercice est difficile, y répondre est prétentieux, mais l'analyse de quelques grandes tendances peut nous aider à y voir plus clair...

### 1. Une baisse globale de la mobilité...

De notre point de vue, l'impact le plus structurant sur la fréquentation des infrastructures et des services de mobilité sera... la non-mobilité.

De nombreuses Enquêtes Ménages Déplacements ont déjà décelé cette tendance à la baisse de la mobilité, et les mois et années à venir vont connaître une augmentation de la sédentarité.

Cette évolution sera bien entendu liée au contexte économique, mais surtout au développement du télétravail.

Ainsi, nous pouvons raisonnablement envisager les évolutions suivantes pour les deux années à venir :

#### Une baisse de 7 à 8% des flux liés au travail.

Nous estimons qu'environ 15% des travailleurs pourraient pratiquer le télétravail à hauteur de 50%, de façon volontaire ou contrainte<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> En 2017, la Fondation Concorde (<http://fondationconcorde.com/wp-content/uploads/2017/06/Fondation-Concorde-Synth%C3%A8se-%C3%A9tude-t%C3%A9l%C3%A9travail.pdf>) estimait que 40% des travailleurs étaient éligibles au télétravail, d'une façon ou d'une autre, dont 26% « parfaitement éligibles ». En présence de contraintes fortes, il ne serait donc pas surprenant que 15% des salariés restent en télétravail à mi-temps. Dans ce cas, la baisse de mobilité liée au travail serait de l'ordre de 7 à 8%, soit 2% des déplacements totaux.



De nombreux freins du télétravail ont été levés par les organisations, du jour au lendemain, et il sera difficile de résister à la demande sociale qui préexistait avant la crise. Le développement du télétravail devrait donc s'imposer partout où il sera possible, contraint par la réglementation (au moins durant la période de déconfinement) et les exigences sanitaires de distanciation (il faut au moins diviser par deux la densité d'employés dans les locaux pour respecter la distanciation sociale à long terme...). Une partie des salariés qui subit actuellement le télétravail le vit difficilement dans les conditions du confinement, mais ce phénomène ne changera pas cette tendance de fond. Cette estimation de baisse ne prend pas en compte l'impact d'une éventuelle augmentation du chômage qui paraît malheureusement inévitable.

### D'autres facteurs de démobilité plus diffus

A cette baisse devrait s'ajouter d'autres facteurs de « démobilité », plus difficiles à projeter et liées aux évolutions sociales (crainte de la foule, moral des ménages), économiques (crise du secteur culturel, touristique, de la restauration, encadrement des grands événements) et technologiques (explosion des usages dématérialisés durant la période de confinement).

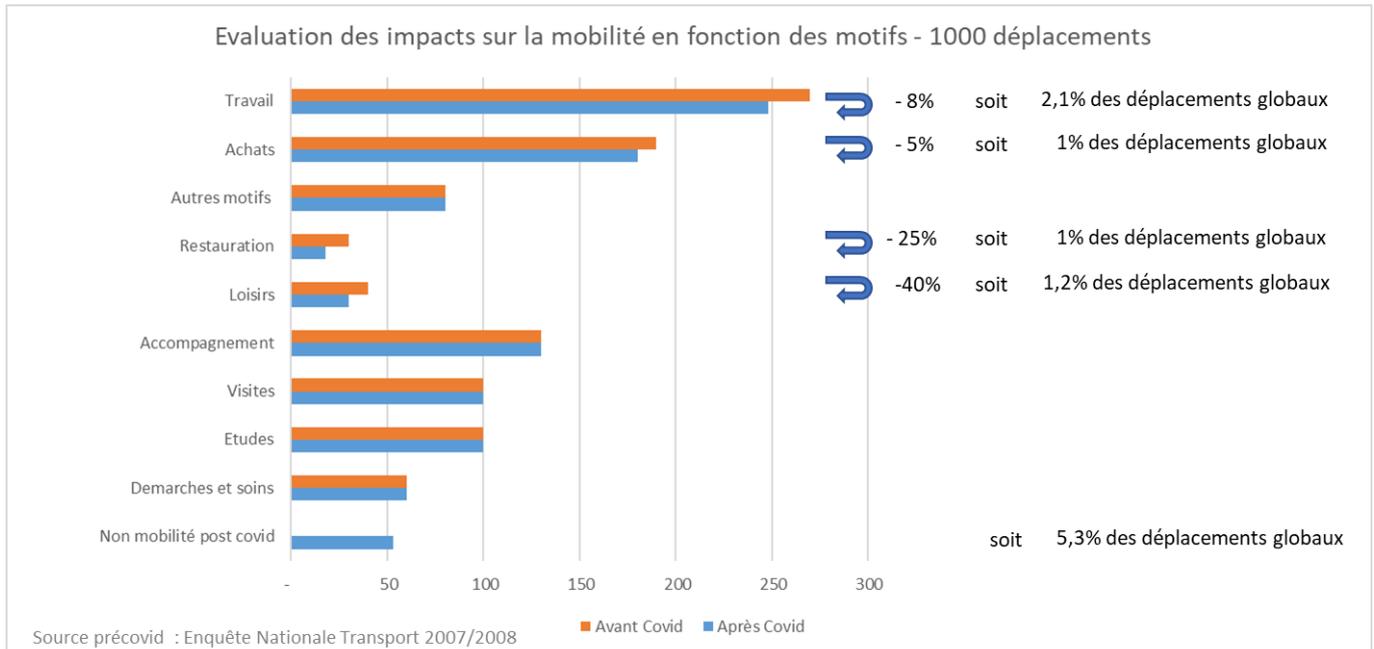
On peut ainsi conjecturer des baisses de nombre de déplacements :

- D'environ 25% pour les loisirs du fait de la crise du monde de la culture et 40% pour la restauration
- D'environ 5% pour les achats (impact de la crise économique sur les revenus et le moral des ménages)

D'autres impacts plus marginaux à l'échelle de l'ensemble des déplacements pourraient se produire, sans changer ces évolutions globales

- Baisse des démarches et soins liée au développement continu des démarches et consultations à distance
- Potentielle accélération du e-commerce, les déplacements de personnes étant « remplacés » par les flux logistiques.
- Hausse des motifs d'accompagnement (liée aux craintes d'utiliser les transports)
- Forte baisse des déplacements d'affaire (rendez-vous commerciaux, ...), remplacées par des réunions en distanciel

Au final, il paraît raisonnable d'envisager une baisse de la mobilité, au moins durant les 2 prochaines années, de l'ordre de 5%.



Cette baisse devrait avoir des impacts sur tous les modes et devrait compenser, au moins en partie, les engorgements routiers massifs que craignent beaucoup d'acteurs suite aux évolutions de choix modaux, que nous abordons plus bas.

Une baisse importante du motif domicile travail pourrait d'ailleurs réduire légèrement la part des déplacements effectués en heure de pointe, même si cet impact sera très variable selon les secteurs.

## 2. Les transports confrontés à un effet ciseau qui interrogera leur vocation

Parmi les principaux modes de déplacements, les transports collectifs apparaissent comme les systèmes les plus fragiles aujourd'hui :

Plusieurs facteurs risquent d'augmenter les coûts d'exploitation :

- **La nécessité de respecter la distanciation sociale pourrait, au moins temporairement, réduire le nombre de personnes autorisées à bord.**

La contrainte de réduction du nombre de personnes à bord pose la question de la vocation même du transport : A quoi sert un réseau urbain s'il ne peut pas proposer une offre de déplacement de masse ?

Il faudra donc réfléchir à augmenter l'offre en heure de pointe si l'on veut respecter ces règles, ou bien se résoudre à refuser la montée des voyageurs. Mais qui a l'autorité pour interdire une montée ? Avec quels usagers peut-on se permettre un refus de montée ? Si le transport fonctionne à capacité réduite, comment éviter les accumulations de population

ingérable sur les quais ou aux arrêts ?

Le parc de véhicules étant dimensionnés pour l'offre de pointe et les moyens économiques étant réduits par les Maîtres d'Ouvrages, il faudra peut-être conduire une réflexion sur les secteurs à desservir et ceux qui devront être abandonnés, ou bien accepter de subir la baisse de la demande...

Un problème similaire se posera pour le transport des scolaires, pour lesquels la gestion de la distanciation paraît encore plus difficile qu'en classe...

- **Le système de distribution / paiement doit être adapté en urgence** du fait de la suspension (sans doute durable) de la vente à bord. Les réseaux vont devoir adopter des solutions de dématérialisation des titres unitaires, mais peu de ces solutions peuvent être mises en œuvre en quelques semaines. L'heure sera à la simplification des gammes et le débat sur la gratuité pourrait aussi prendre une nouvelle tournure pour les plus petits réseaux. ...
- **Les procédures de nettoyage / désinfection**, la mise à disposition de masques et de gel désinfectant à l'entrée pose de nouveaux problèmes logistiques (immobilisation accrue du véhicule, nouvelles tâches ou refonte des process)

**Les collectivités locales et AOM vont par ailleurs être confrontées à une équation économique quasi insoluble sans augmentation massive de la Dotation Globale de Fonctionnement :**

- Sur 2020, le Versement Mobilité va s'effondrer, de façon à peu près proportionnelle au PIB (-10 à 15% cette année), compte tenu du niveau de l'activité partielle.
- En 2021 et au-delà, le versement mobilité n'augmentera que partiellement du fait de la baisse du nombre de salariés (liée à l'augmentation du chômage). La CVAE, proportionnelle à la Valeur Ajoutée des entreprises, va aussi s'effondrer en 2021 (effet fiscal de la crise de 2020) pour ne se redresser que lentement ensuite.
- L'introduction ou l'augmentation du VM sera perçue comme une entrave à la reprise économique du territoire.
- A l'inverse, contenir les coûts d'exploitation du réseau de transport va devenir une gageure à moins de réduire fortement l'offre, y compris en heure de pointe.

**Sans aide de l'Etat, les collectivités n'auront pas d'autre choix que de resserrer en urgence l'offre sur l'essentiel** (réduction du nombre de lignes ou réduction généralisée de l'offre sur un modèle de couverture), voire d'arrêter l'exploitation en dehors du transport scolaire dans les petits réseaux. Ces évolutions ne se feront pas sans difficultés contractuelles, économiques et sociales. Dans ce contexte, la prise de compétence par les Communautés de Communes ouverte par la LOM semblera souvent bien compromise...

**Par ailleurs, les transports doivent s'attendre à une chute drastique (et durable) de leur fréquentation.** Le risque est de voir disparaître à peu près tous les voyageurs non captifs, cette population pouvant elle-même diminuer en faisant des choix de non-mobilité.

Iter / - Mobilité après le covid-19 : le transport collectif en grave danger, un impact limité sur les autres modes ?

La peur de la promiscuité à bord va se poser pour toutes les personnes qui disposent d'une alternative au transport.

Le parcours utilisateur sera très dégradé : pas de vente à bord, le risque de ne pas pouvoir accéder au véhicule si celui-ci est trop plein, contraintes d'hygiène, obligation de montée par l'arrière...

Enfin, les optimisations d'offres liées aux nouvelles contraintes d'exploitation et à l'économie du contrat (baisse des fréquences ou des itinéraires desservis) risque de remettre en question la compétitivité du mode transport par rapport aux autres modes.

La suspension de la vente à bord, si elle n'est pas rétablie rapidement (ce qui sera difficile y compris sur le plan social), combinée par l'obligation de monter par l'arrière (l'inverse des pratiques de limitation des fraudes), va par ailleurs entraîner une baisse de la recette par voyage (certains de nos clients ont choisi d'introduire une gratuité totale temporaire, d'autres ont conservé un paiement partiel constatent actuellement un écart de 50% entre les voyages et les validations).

**La stratégie de recherche de voyageurs qui prennent le transport par choix plutôt que par contrainte est donc remise en cause par cette situation.**

La plupart des petits réseaux n'ont pas réussi ce pari, et restent principalement utilisés par les « captifs ». Pour ceux-là, l'usage sera surtout impacté par la baisse de mobilité globale. En revanche, les réseaux proposant une offre de qualité, susceptibles de concurrencer la voiture, la marche ou le vélo, risquent de subir à la fois une baisse de la mobilité globale et une désertion de la part des non-captifs.

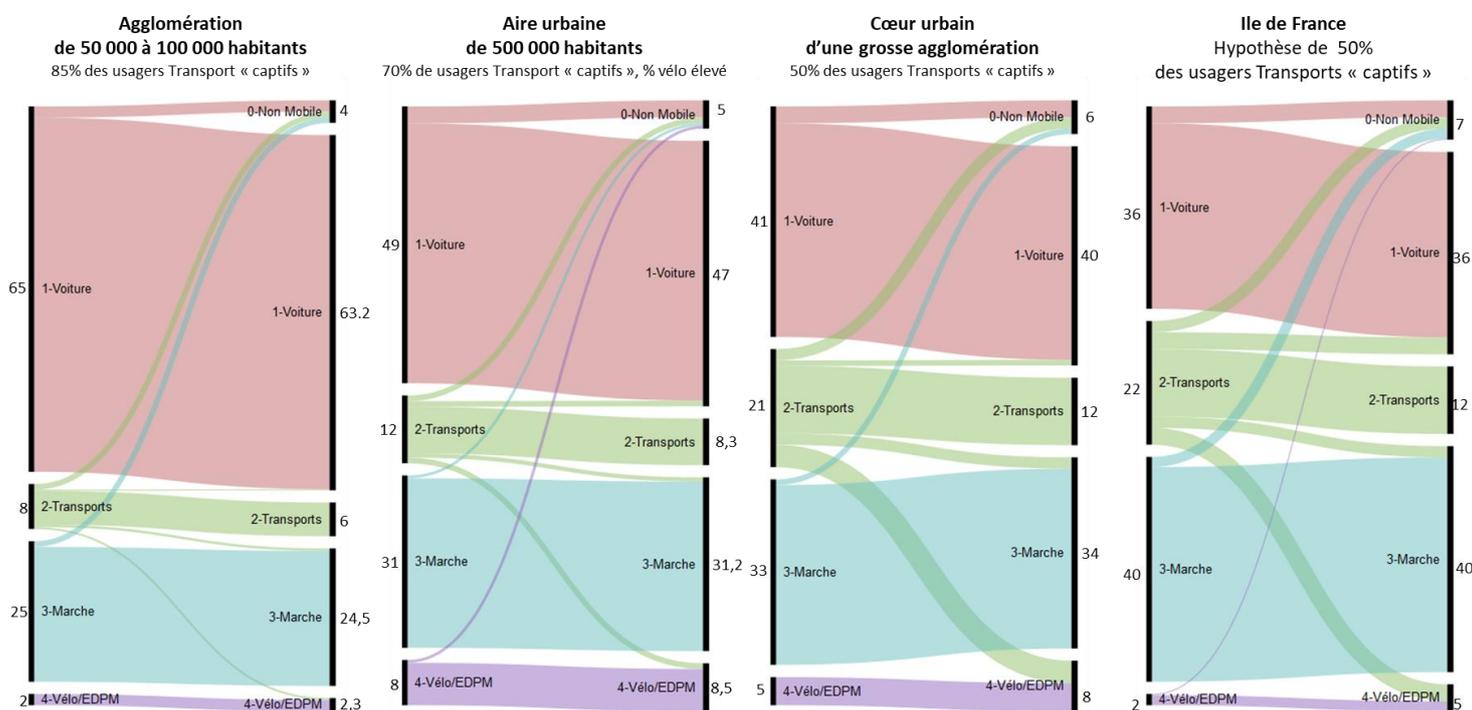
Pour évaluer les impacts sur les voyages et les recettes, on peut ainsi se baser sur les dernières enquêtes OD, en faisant preuve de pessimisme pour tenir compte de la baisse probable de la fréquence d'usage et de la hausse de la fraude.

Cette « désertion » des transports par les non-captifs se traduira par un nombre plus important de voyages effectués en modes actifs (pour les trajets les plus courts) et en voiture, seul ou accompagné (pour les trajets plus longs), qui nous permet d'évaluer l'impact potentiel global sur les principaux modes de déplacements.

### 3. Quel impact global sur la fréquentation de tous les modes ?

L'impact de la baisse de la mobilité et de la baisse de fréquentation des transports peut être approché par type d'agglomération détaillé par les graphes ci-dessous.

#### Evaluation de l'impact de la crise du COVID-19, pour 100 voyages, à moyen terme (1 à 2 ans) sur 4 contextes urbains types



Les parts modales standards en situation initiale sont issues des enquêtes ménages déplacements. Les parts modales projetées sont simulées à partir de nos hypothèses de report modal et de démobilité.  
© Iter, 2020

Bien entendu, les hypothèses retenues dans cette note et dans ce tableau sont sujettes à discussion, et ne se produiront pas de façon homogène sur le territoire, mais l'analyse laisse entrevoir :

- Un risque majeur de baisse de la fréquentation des transports collectifs, reportée sur le vélo, la marche et la voiture. Le contexte sera aussi favorable à la poursuite du développement des engins de déplacements personnels (trottinettes électriques, ...)
- Une probable stabilité du nombre de déplacements à pied
- Une stabilité voire une très légère baisse du nombre de déplacements à voiture, principalement du fait des phénomènes de « démobilité », plus important que le report modal du transport vers la voiture (qui devrait surtout se produire pour les déplacements de moyenne distance)
- On peut par ailleurs s'attendre à une augmentation de l'accompagnement et du covoiturage de proximité, s'il est vécu comme moins risqué qu'un voyage en transport.
- Un impact sur les modes doux certes important (25 à 60% d'augmentation en moyenne, en dehors du cas particulier de l'Ile de France), mais qui est à mettre en relation avec la faible part modale initiale relevée par les Enquêtes Ménages. En l'absence de politique publique ambitieuse, la crise à elle seule ne mettra pas la majorité des voyageurs courte distance sur un vélo.

## 4. Conclusion

L'analyse des grands chiffres de la mobilité laisse malheureusement augurer un sombre avenir pour les transports collectifs qui va devoir lutter contre la démobilité et la recherche d'alternatives plus simples d'usage et sanitaire moins risquées. Au total, la baisse de la fréquentation des transports publics par rapport à la situation avant crise pourrait atteindre 20 à 40% selon la part des non captifs dans la clientèle actuelle.

Les usagers des transports collectifs qui choisiront un autre mode devraient se reporter d'abord sur les modes actifs, du fait des distances, de l'indisponibilité de l'automobile ou de la contrainte imposée à juste titre sur ce mode en ville. Pour autant, la faiblesse des parts modales du transports ne devrait pas générer d'explosion des déplacements à vélo, en dehors des hyper-centres de grandes villes. **L'enjeu de report modal de la voiture vers le vélo reste donc entier**, notamment via la redistribution durable des espaces publics au profit de ce mode. La marche devrait rester globalement stable.

**Le nombre de voyages effectués en automobile devrait rester stable, voire baisser légèrement.** Cela est principalement lié à un phénomène de démobilité plus puissant que le potentiel de report modal du transport vers la voiture. Cette baisse pourrait être un peu plus marquée en heure de pointe car une grande partie de la démobilité devrait être liée au développement du télétravail. On pourrait donc observer, contrairement aux craintes exprimées par le secteur, une amélioration de la fluidité sur certaines infrastructures routières.

Cette analyse est loin d'être exhaustive<sup>2</sup>, mais ses conclusions révèlent **une opportunité pour le management de la mobilité** : sans action dans ce domaine, la relative fluidité des infrastructures routières constituera un appel d'air pour la voiture, qui se redéveloppera avant les autres modes. Au contraire, si cette période est mise à profit pour étendre durablement l'espace dédié aux piétons et aux vélos, le nouveau développement des déplacements se fera dans un paradigme modifié, favorisant des choix modaux vertueux et un cadre de vie plus sain.

**Le grand gagnant de la crise sanitaire est par ailleurs la réduction de la mobilité et notamment le travail à distance.** Cette diminution des déplacements, si elle est durable et si elle s'accompagne d'une réduction des distances parcourues, peut grandement contribuer à la réduction des émissions. Dans les années à venir, il faudra accompagner fortement ces pratiques, pour ne pas voir un tassement se produire. Cela impliquera une adaptation du management, la généralisation de pratiques et d'outils performants, mais aussi de fortes évolutions des pratiques d'aménagement des espaces de travail, bureaux, logements comme tiers lieux.

---

<sup>2</sup> Par exemple, les destinations des trajets pourraient évoluer : la crainte des transports pourrait encourager une baisse de fréquentation des grands centre-villes au profit d'espace plus directement accessibles en voiture... L'impact du développement de la logistique en ville mériterait aussi d'être approfondi. A plus long terme, le développement du télétravail pourra accompagner une nouvelle mobilité résidentielle vers les espaces ruraux ou périurbains, et augmenter les distances parcourues.

Iter / - Mobilité après le covid-19 : le transport collectif en grave danger, un impact limité sur les autres modes ?