



QUELS SONT LES IMPACTS DE LA CRISE DU COVID-19 SUR LES MOBILITÉS ?

Cette crise sanitaire et son confinement pour lutter contre le COVID-19 en cours depuis plus de 8 semaines a créé un précédent sur les pratiques de mobilité. La non-mobilité est devenue un enjeu majeur pour le monde, en réduisant à portion congrue les possibilités de déplacements.

Tout un chacun a compris que la non-mobilité est possible : les technologies du numérique ont permis de garder un lien avec les familles et les amis mais aussi avec l'entreprise en permettant le télétravail (accès à distance, visioconférences...) et ce de manière plutôt efficace tout en soulevant des freins.

Toutefois, les interactions sociales restent bien entendu nécessaires et le déconfinement qui a commencé le 11 mai dernier, est un pari pour les politiques publiques de mobilités. Ce retour à la "liberté" de se déplacer est encadré pour permettre à chaque citoyen de se déplacer en toute sécurité. Toutefois, la peur du contact enclenche un retour à l'individualisation auquel les politiques publiques ont tenté de lutter pendant des décennies pour éviter l'auto-solisme et ses conséquences : peur du transports collectifs, auto-partage ou co-voiturage, bref la tentation de se déplacer seul dans son véhicule personnel est grande. Les modes actifs seront-ils les grands gagnants de cette crise en ville comme annoncé dans les médias ? Et les déplacements ville/ banlieue, ville-périurbain.. seront-ils résilients au vu des distances parcourues (5, 10...30 km) ?

Cette crise sanitaire est maintenant doublée d'une crise économique majeure qui a de multiples impacts sur le secteur de la mobilité : confiance dans les transports collectifs, financements des services de mobilités, crise sans précédent du secteur aérien, effondrement du secteur automobile...

A partir d'exemples nationaux et locaux, nous vous dressons dans cette note un panorama des enjeux qui attendent le secteur pour les mois et les années à venir.

L'URBANISME TACTIQUE POUR ADAPTER LES VILLES À LA DISTANCIATION SOCIALE AU SERVICE DES MOBILITÉS ACTIVES

EN VILLE, LA MARCHÉ ET LE VÉLO SONT LES FORMES DE MOBILITÉS DOMINANTES À L'HEURE DU DÉCONFINEMENT.

Pour la seconde fois en quelques mois, la marche à pied et le vélo retrouvent une place majeure dans le système de mobilité. Les grèves de décembre 2019 et janvier puis la pandémie ont conduit de nombreux usagers des transports à modifier leur comportement.

Alors que l'usage du vélo a été très fortement encadré pendant le confinement, et interdit pour une pratique sportive quotidienne d'une heure, il est annoncé comme une alternative crédible pour les mobilités locales pour cette phase de déconfinement.. Pour autant, nos villes ne sont pas mieux adaptées à la pratique du vélo maintenant qu'avant le confinement... Alors que faire pour inciter à la pratique du vélo?

Quant à la marche à pied, elle a permis de profiter au mieux de la dérogation de se déplacer dans la limite d'une heure et dans un rayon maximal d'un kilomètre, notamment pour les achats de première nécessité. Tout un chacun a pu prendre conscience qu'il est piéton au quotidien et l'expérience des sorties a révélé combien les villes ne sont pas pensées pour les habitants mais essentiellement pour les voitures. Ces marches se sont effectuées dans un environnement beaucoup plus agréable qu'à l'accoutumée, principalement parce que les rues sont pratiquement désertées par les véhicules motorisés. Le piéton, peu à peu, en a apprécié les avantages (moins de bruit, moins de pollution, moins d'agressivité...), **une véritable simulation grandeur nature des objectifs de ré-équilibre des espaces aux différents modes pour une meilleure attractivité et cadre de vie.**

Face à cette crise et aux enjeux qui attendent les politiques de mobilités, **l'urbanisme tactique est une réponse d'urgence permettant d'intervenir à petite échelle, rapidement et à petit budget dans l'espace public.** Il est défini comme "des aménagements temporaires qui utilisent du mobilier facile à installer (et à désinstaller) pour démontrer les changements possibles à l'aménagement d'une rue, d'une intersection ou d'un espace public. On peut ainsi montrer comment l'aménagement peut influencer le comportement des usagers".

Pour les politiques cyclables, cette notion est portée fortement par les associations vélos nationales et locales voyant une occasion à ne pas louper pour montrer la pertinence du vélo. De plus un webinar organisé par le CEREMA le 22 avril 2020, où sont intervenus notamment l'ADEME; des collectivités et des universitaires, consultés par plus de 500 personnes, a montré un engouement pour cette solution portée par les acteurs publics. Les villes se sont saisies de cette opportunité, pour installer, dans un premier temps des aménagements temporaires pour garantir la sécurité sanitaire et routière des piétons et des cyclistes.



Depuis le 11 mai, le vélo et la marche à pied sont encouragés et favorisés afin de décharger les réseaux de transports collectifs pour limiter l'usage individuelle de la voiture et montrer qu'il existe des alternatives pour des petits parcours (jusqu'à 5 km), qui représentent 2/3 de nos déplacements du quotidien, et dont 75% se font aujourd'hui en voiture.

UN LABORATOIRE POUR DEMAIN ?

Dès les premières semaines du confinement, partout dans le monde des villes ont déployé des aménagements temporaires : Bogotá, Berlin, Oakland, Brookline, New Westminster...Ce type d'expériences est traditionnellement bien développé en Amérique du Nord, mais peu en Europe et encore moins en France. Ici, nous privilégions, à cette culture un peu « bricolée » mais très agile, une approche techno ou bureaucratique : des projets longs, censés être réussis du premier coup.

Toutefois, dès mi avril plusieurs villes ont déployé ce type d'aménagement : Montpellier, Bordeaux, Aix, Lyon, St Malo... et Clermont-Ferrand !

Plus précisément, Grenoble Alpes Métropole a clairement préparé un plan vélo de déconfinement, qui ambitionne de convertir 100 000 nouveaux cyclistes, pour contrer la baisse de capacité des transports collectifs. De la même manière la ville de Paris espère un report de 5% des usagers de la ligne 13 sur ses futurs aménagements temporaires soit 3 000 personnes par heure. **Ces installations provisoires et éphémères permettront de tester une organisation nouvelle de la ville.** S'ils fonctionnent, ils pourront être pérennisés au cas par cas ou être adaptés par itération en tenant compte des usages.

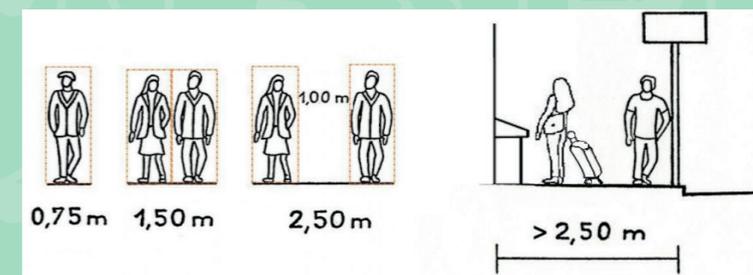
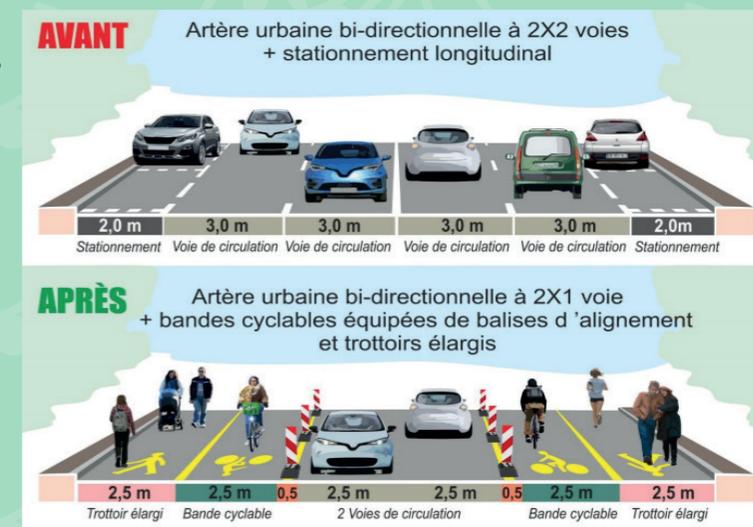


La ville de Bogotá a déployé 35 kilomètres de pistes cyclables temporaires à l'occasion du confinement.
Juan Barreto / AFP

LES LEVIERS À ACTIVER POUR UNE MEILLEURE COHABITATION ET DISTANCIATION :

Pour favoriser la marche à pied et les déplacements à vélos, les actions devront viser à :

- réduire le nombre de voies motorisées,
- élargir les aménagements cyclables existants,
- agir sur le stationnement des véhicules motorisés,
- modifier les plans de circulation,
- modérer les vitesses (limitation 30km/h, zone de rencontre où le piéton reste prioritaire),
- utiliser le matériel de signalisation temporaire,
- élargir les trottoirs, notamment dans les linéaires commerciaux, en neutralisant quelques places de stationnement
- mettre en place des stationnements vélo amovible...



Exemple pour élargir l'espace dédié aux cycles et aux piétons
CEREMA

La distanciation sociale appliquée aux piétons
CEREMA

LES CONSÉQUENCES DE LA CRISE SANITAIRE SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

C'est également la seconde fois en quelques mois que les transports en commun subissent de plein fouet un désamour et une perte sans précédent de recettes et de voyageurs. Une nouvelle fois les mouvements sociaux liés à la réforme des retraites et la crise sanitaire ont conduit les usagers des transports à modifier leurs habitudes et bien entendu à limiter fortement leurs déplacements.

Comme pour tous les autres secteurs, l'impact de la crise a été brutal pour les transports publics que ce soit pour les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) ou pour les opérateurs. Dès l'annonce du confinement l'ensemble des réseaux de transports publics ont restreint leurs offres pour continuer d'assurer seulement les transports urgents ou indispensables.

LES ENJEUX DU DÉCONFINEMENT POUR LES TRANSPORTS URBAINS :

La confiance dans les transports urbains est l'objectif prioritaire à atteindre pour contrer l'autosolisme, qui pourrait bien être l'un des gagnants de cette crise, si cette confiance n'est pas rapidement atteinte.

La reprise progressive des transports publics a commencé le 11 mai mais dans des conditions précises : **port du masque obligatoire, désinfection plus soutenue des matériels roulants, respect de la distanciation sociale et des gestes barrières, limitation des flux en cas d'affluence...** Ces mesures sont incitées à être complétées par les employeurs par un maintien du télétravail et un lissage des heures de pointes.



**À L'ÉCHELLE NATIONALE,
COMME LOCALE,
EN MOYENNE
30% DE L'OFFRE
NOMINALE
ASSURÉE.**



LE CASSE-TÊTE DES TRANSPORTS SCOLAIRES :

À une semaine de la reprise des enseignements de la maternelle jusqu'au collège, la question des transports scolaires n'apparaît pas comme complètement réglée.

Peut-on transporter tous les élèves en condamnant une place sur deux dans les véhicules ? La flotte d'autocars sera-t-elle suffisante ? Faut-il faire monter les élèves par l'avant et descendre par l'arrière pour limiter les contacts entre eux ou les faire monter et descendre exclusivement par l'arrière pour protéger les conducteurs ? Les masques seront-ils obligatoires pour les plus petits alors qu'ils ne le seront pas dans l'enceinte de l'école ?

PREMIÈRES TENDANCES SUR L'IMPACT DU FINANCEMENT DES AOM LIÉ À LA CRISE DU COVID-19 :

La diminution de l'offre associée aux limitations de circulation a entraîné de fait une chute de fréquentation des voyageurs et un effondrement des recettes commerciales. La crise économique en cours va elle aussi impacter fortement et durablement les financements des transports publics. Le GART et France Urbaine donnent quelques éléments dans une publication d'avril 2020.

SUR LE VERSEMENT MOBILITÉ :

Les AOM vont subir une baisse de versement mobilité sur 2020 à minima, en cause :

- **les charges sociales** : le report de 3 mois du versement des charges sociales pour les employeurs privés. **Concrètement pour avril, le taux de recouvrement devrait être de 65%, celui de mai s'annonce nettement plus faible.** Par ailleurs, cette enveloppe ne sera pas complètement retrouvée à cause de la cessation d'activité de certaines entreprises et l'annulation de charges pour certains secteurs (hôtellerie, restauration, spectacles).
- **l'activité partielle** : Les indemnités d'activité partielle versées par les employeurs aux salariés ne sont pas soumises à cotisations sociales, et en avril plus d'un salarié sur deux du privé étaient dans cette position d'activité. C'est à nouveau une perte nette de versement mobilité.
- **les arrêts de travail pour maladie (y compris garde d'enfants)** : il n'y a pas non plus de versement mobilité sur les indemnités journalières de sécurité sociale.
- **la hausse du chômage** : il est également anticipé que le chômage pourrait repartir à la hausse (+250 000 chômeurs en mars, hausse de 7,1 %, chiffre jamais atteint depuis 1996) et faire ainsi baisser la masse salariale assujettie au versement mobilité

Sur un produit de versement mobilité estimé à 9,4 milliards d'euros en 2020, le GART et France Urbaine estiment sur la base d'une baisse de la masse salariale de 20 % (part des salariés en activité partielle début avril) une perte :

- au bout de 3 mois : 860 millions d'euros
- au bout de 6 mois : 1,4 milliard d'euros
- au bout d'un an : 1,9 milliard d'euros.

En local, l'impact de la crise sur le versement mobilité de chaque AOM va fortement dépendre de son tissu économique et des secteurs d'activités présents sur son territoire. (<https://bit.ly/2BoM2Et>)

SUR LES RECETTES COMMERCIALES :

Si environ 30% de l'offre nominale est maintenue dans les réseaux urbains, **on ne recense que 5 à 10% de la fréquentation habituelle.** Par ailleurs dans un arrêté du 23 mars les montées par la porte avant des bus et la vente de titre de transport à bord sont interdits incitant ainsi des réseaux de transport à instaurer **la gratuité des transports pendant cette crise et pendant la période de déconfinement (le réseau T2C par exemple).**

IMPACT DU CONFINEMENT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR EN AUVERGNE-RHÔNE-ALPES APRÈS 6 SEMAINES DE CONFINEMENT

Pendant les 8 semaines de confinement, la qualité de l'air en France a évolué, notamment dans les grandes agglomérations. Les émissions de polluants atmosphériques provenant du trafic routier et des industries ont en effet largement diminué. Partout en France, **la très nette diminution de la pollution automobile est observée et oscille entre -30% et -75%** selon la ville ou l'agglomération considérée. Pendant plus d'un mois, la pollution de l'air due au trafic routier a été aussi faible voire inférieure aux niveaux habituellement mesurés un dimanche.

La région Auvergne-Rhône-Alpes s'inscrit dans cette dynamique positive. Sur les principales villes, les NOx (principaux traceur de la pollution automobile) ont baissé de l'ordre de -54% à -72%. Les villes de Grenoble, Clermont-Ferrand et Annecy sont celles qui connaissent les plus fortes baisses.

Localement, ces effets prouvent que l'ensemble des mesures du PDU visant à réduire le trafic (schéma de voirie et stationnement, schéma logistique, ZFE etc...) permettra bien une amélioration qualité de l'air.

UN IMPACT SUR LES ÉMISSIONS DE CO₂

L'Agence internationale de l'énergie (AIE) prévoit une baisse des émissions de CO₂ d'environ 8% pour 2020. Ce serait la plus forte diminution jamais enregistrée, six fois plus importante que le précédent recul enregistré en 2009 à la suite de la crise financière mondiale. Les émissions retrouveraient leur plus bas niveau depuis 2010.



ZOOM SUR LA CONSOMMATION ET LES VENTES DE PÉTROLE

Depuis 2019, le monde consomme environ l'équivalent de 100 millions de barils chaque jour. L'Agence internationale de l'énergie estime que la baisse de consommation pour le mois d'avril est de 30 % et sera de 25 % en mai.

En France, pendant le confinement, **la consommation de carburants a chuté entre 70 et 85% de la normale.** En raison de la pandémie et du confinement de la moitié de la planète, la demande en pétrole a été très basse, si bien que les prix ont chuté inexorablement (plus de 160 millions de barils de brut ont été stocké en mer, sur des pétroliers, pendant le confinement).

En France, le prix moyen des carburants a diminué de 15% à la pompe.

Les cours du pétrole ont toutefois progressé depuis deux semaines, avec la multiplication des mesures d'assouplissement du confinement, tout en restant très loin de leurs sommets, ce qui peut favoriser la reprise massive de la voiture lors du déconfinement

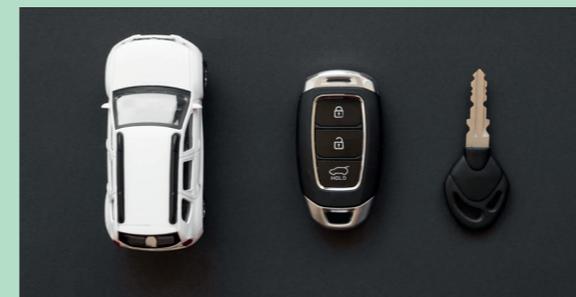
**EN AVRIL 2020,
ENTRE -70 ET -85%
DE CONSOMMATION DE
CARBURANTS EN FRANCE**



ZOOM SUR LA CHUTE DES VENTES DE VOITURES

Selon les chiffres dévoilés par le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), les immatriculations de voitures neuves particulières ont dégringolé de 88,8 % au mois d'avril par rapport au même mois en 2019. Le groupe PSA a vu les immatriculations de voitures particulières neuves s'effondrer (-84,3 %), tout comme le groupe Renault (-83,8 %). **La baisse atteint 48 % sur les quatre premiers mois de l'année par rapport à 2019,** suite à la fermeture des concessions le 17 mars.

**EN AVRIL 2020,
-90%
D'IMMATRICULATIONS
DE VOITURES NEUVES**



Le gouvernement a présenté ce 26 mai un plan de soutien au secteur automobile. Ce plan prévoit des primes à la conversion pour les ménages modestes, une revolorisation des bonus écologiques allant jusqu'à 7 000 € pour l'achat d'un véhicule électrique, l'augmentation du nombre de bornes de recharge... Pour les industriels, l'Etat a annoncé un plan de 8 milliards d'aides aux constructeurs automobiles, aux équipementiers et à la recherche. Cette aide est conditionnée à la relocalisation de certaines activités en France, après des décennies de délocalisation.

Toutefois, dans le même temps, le groupe Renault a annoncé un plan d'économie de 2 milliards d'€ : 15 000 licenciements dans le monde (dont un tiers en France), des fermetures et restructurations d'usines, l'abandon de cinq modèles et la cession du réseau de concessionnaires de la marque...

LES MOBILITÉS LONGUES DISTANCES CONTRAINTE PAR LE COVID 19

Les mobilités longues distances évoluent en suivant les phases du déconfinement. Entre le 11 mai dernier et le 2 juin, les déplacements à moins de 100 km de son domicile étaient autorisés sans attestation de déplacement, mais les déplacements supérieurs à cette distance n'étaient possible que pour un motif impérieux, familial ou professionnel. A partir du 2 juin, ils sont possible sur l'ensemble du territoire national.

LE FERROVIAIRE REDÉMARRE

Début mai le PDG de la SNCF, a annoncé que la crise sanitaire avait d'ores et déjà coûté 2 milliards d'euros à l'entreprise publique et que des suppressions de postes pourraient être envisagées.

CIRCULATION DES TRAINS

Pour les TER, la SNCF se fixe pour objectif de faire circuler 50% à 60% des trains du quotidien puis de montrer très vite à trois trains sur quatre pour un taux d'occupation qui devrait être de 25% à 50%. Pour les TGV ou les intercitys, le taux d'occupation sera bloqué à 50 % pour ne pas encourager les déplacements à plus de 100 km du domicile. A compter du 11 mai, le réseau à grande vitesse propose 35% de son trafic habituel.

LE SECTEUR AERIEN EN CRISE

Après deux mois où les avions sont restés cloués au sol, le secteur aérien fait le premier bilan d'une crise sans précédent. L'association internationale du transport aérien (IATA) tablait, fin avril, sur une baisse du chiffre d'affaires des compagnies aériennes en 2020 de 314 milliards de dollars, en raison de la crise. Cela représenterait une chute de 55 % par rapport aux revenus générés en 2019. De nombreuses compagnies, annoncent de fait leur faillite (Flybe, Compass Airlines, Virgin Australia...), d'autres des restructurations. Ainsi, Ryanair prévoit une réduction des dessertes et une diminution de son personnel.

OU PARTIRONS-NOUS EN VACANCES CET ÉTÉ ?

Si la crise sanitaire continue de s'amenuiser, les français devraient pouvoir partir en vacances en juillet et août, en France métropolitaine, en Corse et dans ses territoires ultramarins. Mais les voyages à l'étranger semblent aujourd'hui contraints. Il semble néanmoins évident que cette ouverture se fera, du moins pour les pays les plus touristiques de l'Europe, à partir de juillet. En effet, les déplacements même entre pays de l'Union Européenne sont très limités et reste possible pour les déplacements transfrontaliers. D'autres pays instaurent des mise en quatorzaine avant de circuler dans le pays pour les visiteurs étrangers. Ces restrictions laissent présager un retour à la normale au 4^{ème} trimestre 2020 pour les secteurs ferroviaires et aériens.



Observatoire des Mobilités

Delphine Monier - 04 73 16 13 24 - dmonier@clermontmetropole.org

Jean-Michel Demard - 04 73 17 48 04 - jmdemard@clermontmetropole.org

Document réalisé par l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole

Directeur de la publication : Charles Hazet // Etude, rédaction : Jean-Michel Demard, Delphine Monier, Sébastien Reilles

Conception graphique, mise en page : Caroline Merien - Impression: Print Conseil, papier 100 % recyclé

