



HAL
open science

L'épidémie de Covid-19 et ses effets sur les transports et les mobilités en France Note de synthèse OPSTE

Antoine Beyer

► **To cite this version:**

Antoine Beyer. L'épidémie de Covid-19 et ses effets sur les transports et les mobilités en France Note de synthèse OPSTE. [Rapport de recherche] TDIE. 2020. halshs-03065031

HAL Id: halshs-03065031

<https://shs.hal.science/halshs-03065031>

Submitted on 14 Dec 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**OPSTE (Observatoire des Politiques et des Stratégies de
Transport en Europe)**

**L'épidémie de Covid-19 et ses effets sur les
transports et les mobilités en France
Note de synthèse**

3. décembre 2020

Antoine BEYER
Antoine.beyer@cyu.fr

Cergy Paris Université
Novembre 2020

La période de la pandémie marquée par un fort recul de la mobilité des personnes et des biens avait été précédée en France par des grèves sur la question des retraites qui avaient déjà perturbé le système de transport de personnes entre décembre 2019 et janvier 2020. Elle fait suite à l'épisode des gilets jaunes initiée en novembre 2018, mouvement de revendication sociales des classes moyennes et populaires et dont les manifestations en centres-villes les samedis avaient émaillé la vie politique et sociale française pendant plusieurs mois. La Covid intervient donc dans un contexte socialement tendu et touche un commerce de détail particulièrement fragilisé. Ses répercussions sur l'économie s'exerceront sur le long terme, après avoir fait exploser la dette de l'Etat à plus de 120% du PIB (avec un déficit attendu de 11,3% du budget de l'Etat en 2020), de nombreuses structures seront amenées à déposer le bilan surtout pour les TPE et PME des secteurs touristiques, restaurants et hôtellerie, malgré les aides massives de l'Etat et la relance européenne.

Les deux confinements imposés à la population présentent des profils contrastés avec un premier confinement très strict et impromptu et un second, plus progressif qui touche une population mieux préparée. Les premiers paliers de cette seconde mesure ont été pris en octobre avec l'instauration d'un couvre-feu et la fermeture des bars et cafés, puis des restaurants. Des mesures sont renforcées pour rendre obligatoire le port du masque même à l'extérieur. Il s'agissait toutefois de limiter les effets négatifs sur l'activité économique déjà éprouvée. Entre les deux confinements, on note un phénomène de rattrapage partiel de l'activité. Pourtant, la normalité est loin d'être revenue dans les comportements de mobilité. Sont particulièrement touchés les secteurs du transport public et de l'aviation. En fonction de leurs marchés, pour le fret ou les personnes, les modes de transport sont très différemment impactés.

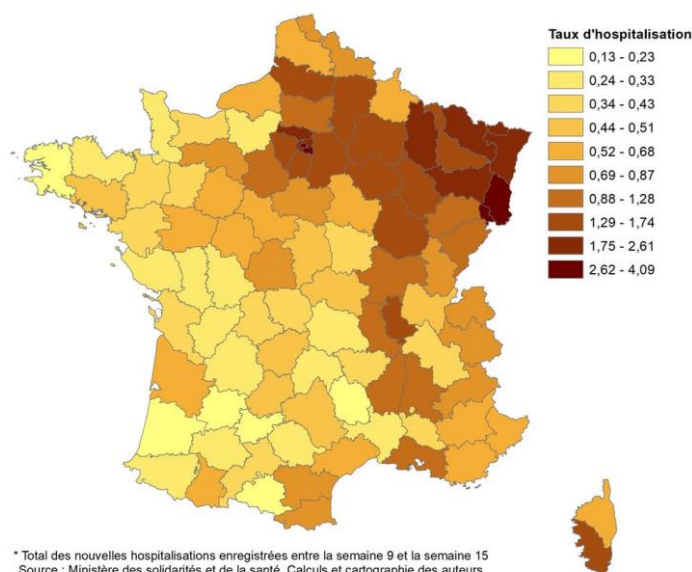
- *Chronologie des **manifestations** de la maladie et des principales **dispositions** prises pour en limiter la propagation : confinement, « gestes barrières » (port du masque, « distanciation sociale », etc.), fermeture de certains commerces, des écoles, d'équipements publics, encouragement au télétravail, annulation d'événements collectifs, fermeture des frontières, quarantaine, etc.*

Les premiers cas en France se déclarent en janvier 2020 dans une base aérienne de l'Oise à Creil dès janvier 2020. Il s'agit de militaires qui ont rapatriés 200 ressortissants français de Wuhan. Cet épicode se propage vers le nord et touche l'Île de France, la région la plus densément peuplée. Un second foyer de contagion se déclare à Mulhouse (Haut-Rhin) à l'occasion d'une réunion évangélique qui regroupait 2500 participants venus de divers horizons dont d'Italie du Nord alors déjà contaminée. Elle se développe ensuite à l'échelle régionale, notamment en Alsace et dans les territoires français environnants. La fermeture précoce des frontières a permis à la Suisse et à l'Allemagne proches d'échapper à cette forme aiguë de pandémie. Le bilan est particulièrement lourd pour la population âgée notamment dans les établissements spécialisés (EHPAD¹).

La propagation du virus en France suit une logique temporelle et spatiale, où l'on peut distinguer deux vagues. La première qui démarre en flèche en mars 2020. Elle est endiguée grâce à un confinement strict de 8 semaines (de la mi-mars à la mi-mai 2020) appliqué à l'échelle nationale. Les Français sont tenus de rester chez eux et de ne se déplacer qu'en cas de nécessité. Les déplacements individuels sont encadrés ; il faut remplir des autorisations de déplacement, pas plus d'une heure par jour et à moins d'un kilomètre de son lieu de domicile, sous peine d'amende de 135 €. Les manifestations publiques et les rassemblements sont interdits. Ces mesures sont sans appel pour les festivals, les manifestations culturelles et sportives. Un espace de sécurité d'un rayon d'un mètre autour de chaque personne doit être respecté. Elles obligent à déterminer des jauges d'accueil, conduisant à des marquages systématiques des sens de circulation et à des réaménagements parfois importants des lieux accueillant du public, l'installation systématique de distributeurs de gel hydroalcoolique à l'entrée et des désinfections régulières.

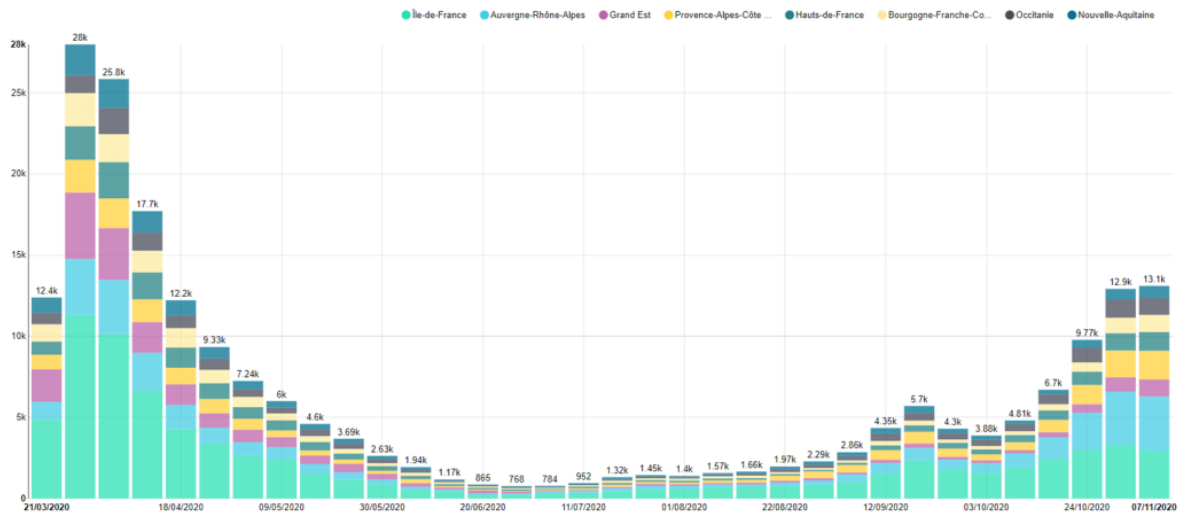
¹ Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes.

Distribution des cas de Covid en France entraînant une hospitalisation pour insuffisance respiratoire lors du premier pic pandémique (début mars – mi-avril 2020)



Après une période d'accalmie estivale, une seconde vague se profile à partir d'octobre. Contenue quelques semaines, la contagion s'emballe, plus marquée dans le sud-est et dans les métropoles, au premier des quelles Paris et surtout Lyon. Les populations porteuses sont cette-fois plus jeunes sans doute du fait d'un suivi moins strict des consignes, pour des effets moins graves que chez les seniors. Plus diffuse, cette seconde vague est aussi plus difficile à maîtriser. La situation devient préoccupante avec plus de 4000 cas quotidiens de contaminations recensés à la mi-novembre. Elle conduit le gouvernement à arrêter un second confinement. Celui-ci sera moins radical que le premier pour pénaliser le moins possible une économie déjà très fragilisée. Les écoles et les collèges restent ouverts, ce qui permet aux parents actifs de garder leur activité. En revanche, l'enseignement distanciel s'impose dans les lycées et les universités. Le commerce de proximité est touché de plein fouet par les mesures restrictives, car seuls peuvent rester ouverts les magasins offrant des biens de première nécessité. La situation suscite un fort mécontentement des petits commerçants, qui après un printemps catastrophique comptaient sur les achats de fin d'année pour atténuer les pertes. Les premiers effets de recul de la diffusion commencent à être enregistrés alors que l'on annonce la diffusion de vaccins pour le premier semestre 2021 (nov. 2020).

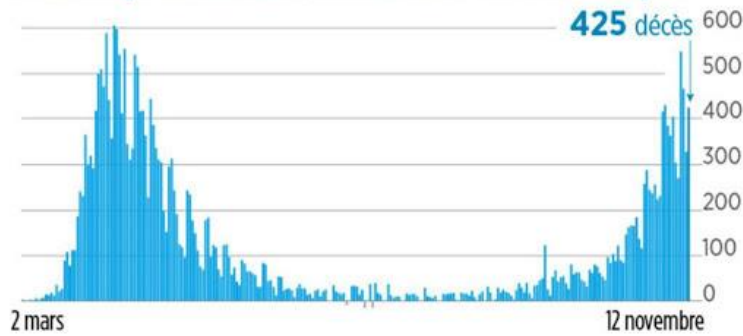
Passage aux urgences pour suspicion de Covid² selon une projection régionale (mars – novembre 2020)



42 960 décès en France (dont 29 697 à l'hôpital)

Depuis le 2 mars (dont Ehpad, hors morts à domicile)

Evolution quotidienne du nombre de morts en France à l'hôpital



La situation au 12 novembre

32 654 personnes hospitalisées (+ 736)

dont **4 884** en réanimation (+ 95)

Taux de positivité des tests
18,7 %
(- 0,9)

SOURCE : SANTÉ PUBLIQUE FRANCE

LP/INFOGRAPHIE

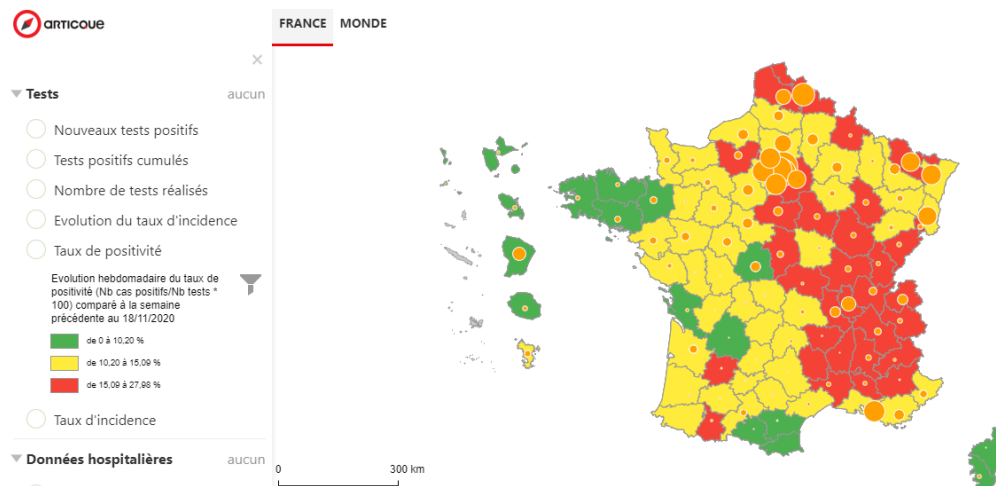
Source *Le Parisien* du 13/11/2020 données Santé publique France

Durant la première période de confinement, on estime à près de 20% le nombre des Franciliens qui a quitté la région capitale (pour trouver refuge en famille ou dans des résidence secondaire)³. Il s'agit d'abord de jeunes, notamment étudiants, qui retrouvent leur famille ou de familles avec enfants plus jeunes. Durant cette période l'accès aux établissements scolaires est très fortement restreint, et les enseignements se font tant bien que mal à distance.

² <https://www.data.gouv.fr/fr/reuses/statistiques-sur-la-pandemie-de-coronavirus-covid-19-rapportees-au-nombre-dhabitants-par-pays/>

³ « L'île de Ré (Charente-Maritime) a ainsi vu sa population bondir de 30 %, les départements de l'Orne et de l'Yonne ont vu la leur augmenter de 10 %, et l'Ille-et-Vilaine de 6 %. La région parisienne a par ailleurs perdu environ 100 000 touristes, toujours entre le 13 et le 20 mars 2020 » (Le Monde du 26 mars).

Zones d'expansion du virus mi-novembre 2020



Mesures :

Dans la première phase de la pandémie, le gouvernement a orienté sa communication d'abord pour minimiser la gravité du phénomène. Avec l'hospitalisation des premiers malades, il prône en revanche un confinement très strict. Le flottement dans la communication semble avoir été imputable à l'absence de réserves stratégiques de masques. Constitués après l'épisode de SRARS de 2009, les stocks de 1 milliard d'unités non utilisés et de 90 M de doses de vaccins, n'avaient pas été renouvelés. Les faibles moyens disponibles ont été orientés vers les hôpitaux. Malgré cela, les conditions de soin en milieu hospitalier ont été précaires et de nombreux ateliers, souvent bénévoles, ont été improvisés pour répondre à l'urgence de l'équipement de masques et de blouses. Progressivement sont arrivés des importations massives d'équipements chinois, mettant en lumière la dépendance du pays dans ces domaines. L'usage du masque (devenu entretemps obligatoire), la désinfection des mains au moyen du gel hydroalcoolique et le respect des distances de sécurité sont devenus la règle.

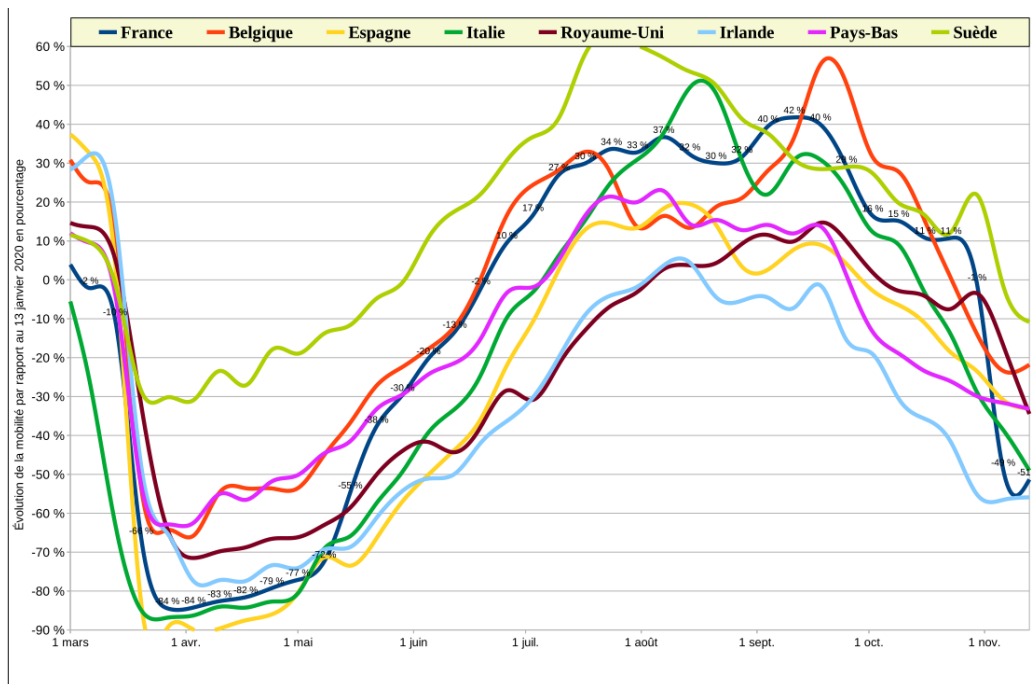
- **Conséquences sur les mobilités :** évolution des volumes de trafic de personnes et de marchandises, par mode et par type de transport (pour les personnes : circulation automobile, taxis et VTC [« véhicules de tourisme avec conducteur » en France, Uber étant la plateforme la plus connue], transports publics routiers, ferroviaires et aériens nationaux et internationaux, vélo et marche à pied en ville, etc. ; de même pour le fret).

La pandémie a eu un effet récessif massif majeur sur l'économie avec des conséquences négatives et immédiates sur la consommation et la production (-8,7% attendus sur le PIB en 2020 selon la Banque de France : -5,9% au T12020, -13,7% au T2 et + 18,2 au T3) et une baisse de 38% de l'indice de la production manufacturière en avril. Un fort rebond est attendu pour 2021 (+7,4% du PIB). La crise qui s'amorce a touché plus durement les populations fragiles et précaires (800 000 suppressions d'emploi). Nombre d'emplois intérimaires n'ont pas été renouvelés et de nombreux revenus non déclarés se sont évanouis). L'appui financier sans précédent mis en œuvre par le gouvernement a néanmoins bloqué le risque d'effondrement systémique. Les salariés au CDI ont été mis au chômage partiel et l'assurance chômage a couvert 80% du revenu des salariés qui ont été priés de rester chez eux pendant deux mois. Des aides d'urgence ont été débloquées pour les ménages et les entreprises, mais qui ne profitent guère aux populations en dehors des radars de l'administration (travail au noir, population illégale etc.). La pauvreté explose (+1 M de personnes : étudiants, intérimaires, chômeurs, autoentrepreneurs et artisans). L'interdiction ou la limitation des déplacements a contraint nombre de ménages à une épargne forcée. L'incertitude conduit les investisseurs à reporter leurs projets. Au deuxième trimestre 2020, le produit intérieur brut (PIB) en volume plonge, de 13,7 %, plus forte baisse enregistrée depuis 1949.

La mesure des effets COVID sur l'activité transport

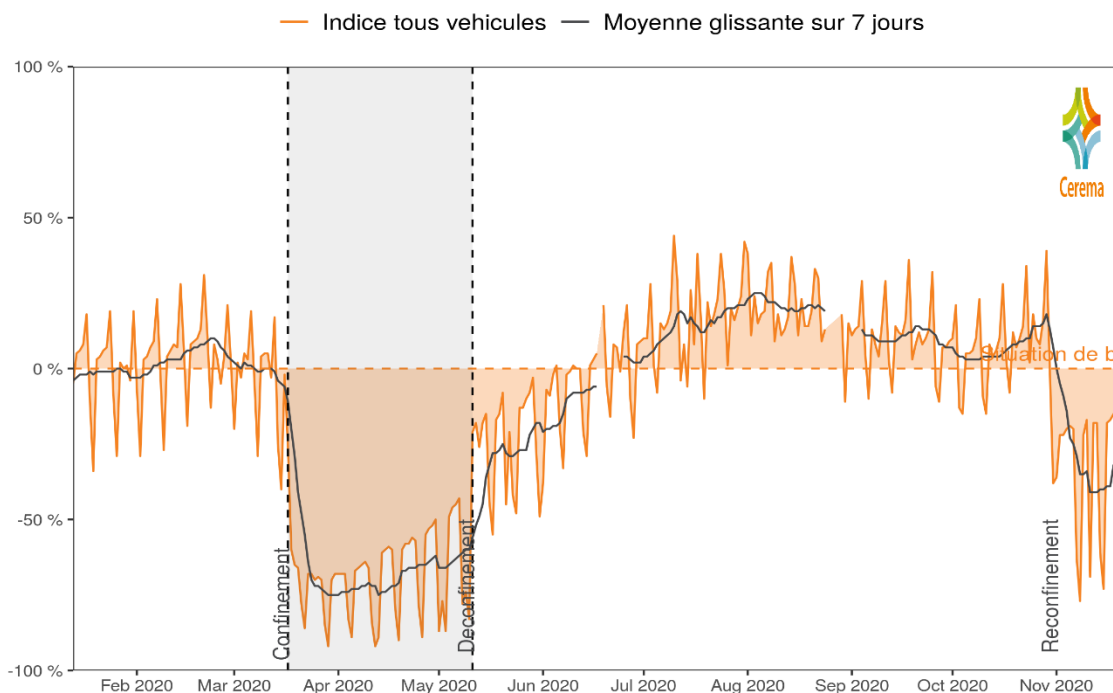
La mobilité générale suit très étroitement les épisodes de confinement. On note un décrochage de la mobilité par rapport à la normale. La France n'est pas un cas isolé en Europe où les autres pays suivent une même évolution. Ces chiffres sont confirmés par les gestionnaires de GPS auto : TomTom utilise le taux de congestion, c'est-à-dire le pourcentage de temps supplémentaire mis pour faire un trajet par rapport à un itinéraire vide. A Paris, ce taux est tout juste grimpé à 9 %, alors qu'il s'établit normalement autour 75 ou 80 % aux heures de pointes. Mêmes baisses spectaculaires à Lyon ou Marseille. Waze, de son côté, a vu son nombre d'utilisateurs divisé par au moins 10 à partir de la 12eme semaine de l'année, date de mise en œuvre du premier confinement (Source Automobile Magazine).

Statistiques européennes sur la mobilité individuelles des personnes (en voiture, à pied et dans les TC) – mise à jour le 14/11/2020⁴ (Données Apple sur les utilisateurs de l'iPhones)
<https://covid19.apple.com/mobility>



⁴ <https://www.data.gouv.fr/fr/reuses/statistiques-sur-la-pandemie-de-coronavirus-covid-19-rapportees-au-nombre-dhabitants-par-pays/>

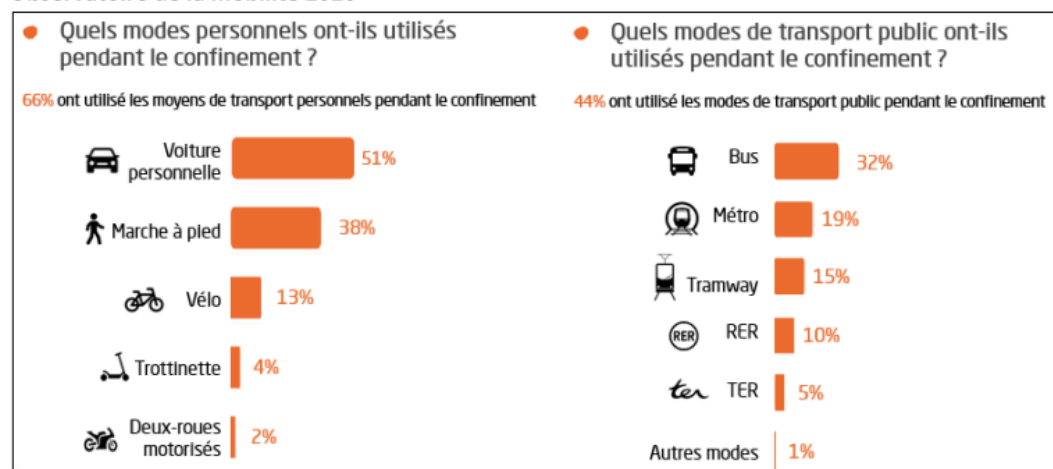
Evolution en pourcentage du trafic tous véhicules



Les données quotidiennes et actualisées des trafics routiers sont collectées par le CEREMA et accessibles en ligne à aux échelles nationales, régionales ainsi que pour les grandes agglomérations. Dans une perspective plus agrégée, les statistiques nationales pour les activités de transport sont à ce jour uniquement disponibles pour les deux premiers trimestres 2020 (jusqu'en juin 2020). Elles sont consultables sur le site du Ministère du développement durable. Les chiffres indiquent une chute historique, plus marquée pour le transport de personnes (surtout de longue distance qui s'effondre littéralement) que pour le fret. Exprimée en valeur absolue, la chute est d'autant plus forte qu'elle fait suite à des volumes déjà en recul du fait des mouvements de grève contre la réforme des retraites aux effets marqués dans le transport ferroviaire (SNCF et RATP) entre début décembre 2019 et fin février 2020.

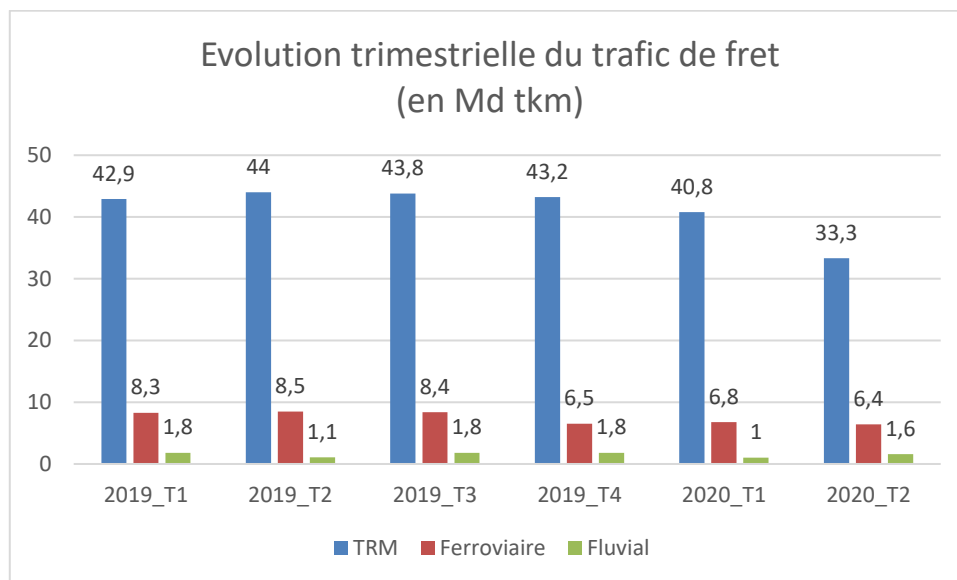
Effets de la Covid19 sur les usagers des transports publics en France (Etude UTP, (oct.2020))

Observatoire de la mobilité 2020



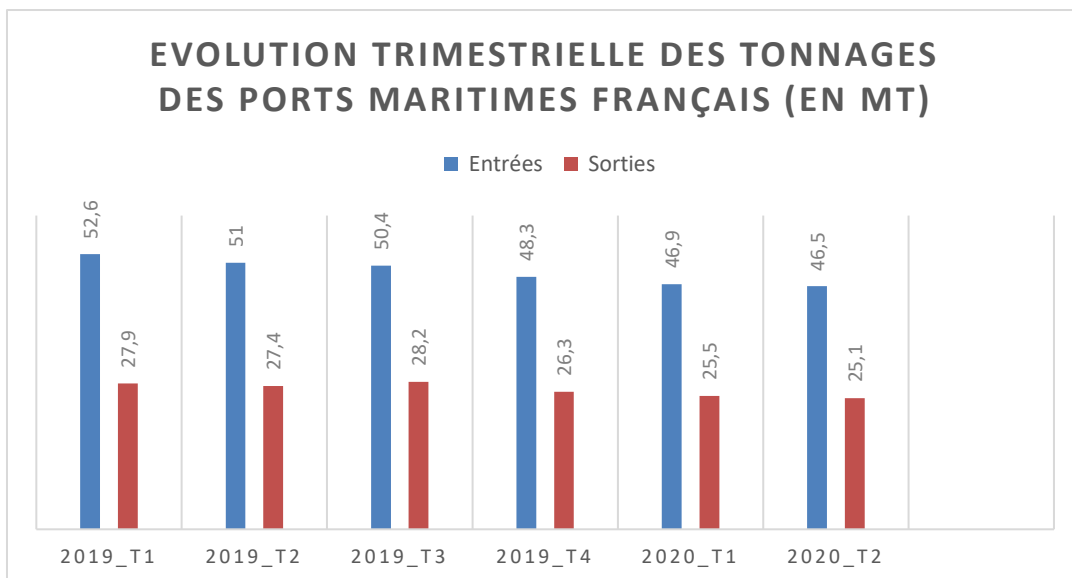
Les deux épisodes de confinement strict se sont traduits par un fort recul des mobilités personnelles. Cette tendance a été particulièrement forte dans les transports collectifs, mais a aussi été enregistrée pour les voitures (avec son corolaire, un recul très net de la vente des carburants à la pompe). Les volumes sont quasiment revenus à la normale en été pour les voitures mais restent très déprimés pour les transports collectifs urbains où la promiscuité est perçue comme un facteur de risque. La banalisation du télétravail et le report des déplacements d'opportunité sont d'autres facteurs explicatifs de cette chute. La baisse a été moins marquée pour le fret.

FRET : -15,4 % des tkm au deuxième trimestre 2020 par rapport au trimestre précédent.



On note un recul de 15,9% au second trimestre 2020 (41,3 Md Tkm) par rapport au premier de la même année (49,1 Md Tkm) et un recul de 22,1% par rapport au T1 de 2019 (53 Md Tkm). Touché par les mouvements de grève, le transport ferroviaire enregistre un recul plus précoce, suivi par le TRM durant la période de confinement.

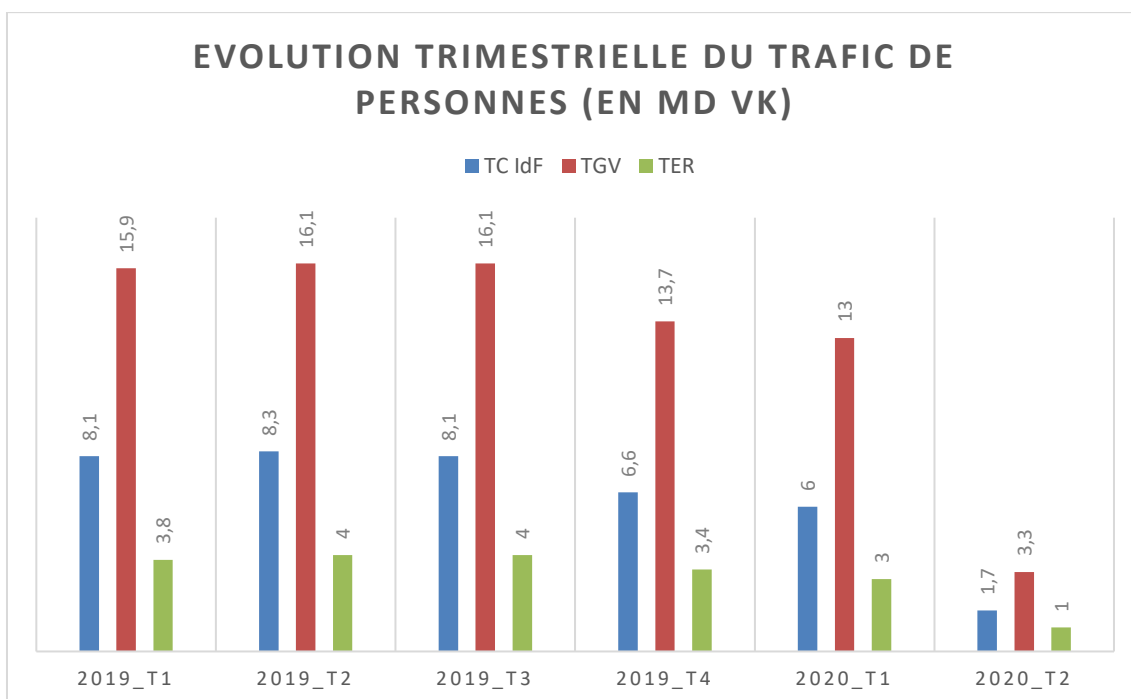
Le recul est en cohérence avec l'évolution du PIB. La logistique a été un des secteurs les moins touchés, avec toutefois des variations sectorielles importantes. L'approvisionnement des commerces alimentaires et les transports de biens de première nécessité ont soutenu l'activité du TRM. L'inflexion est moins marquée que pour les personnes. Les niveaux sont toutefois très variables selon les secteurs d'activité. L'organisation logistique a très bien fonctionné, assurant l'approvisionnement des linéaires en biens de consommation, là où l'industrie et le secteur de la construction ont enregistré un fort repli.



Pour l'activité des ports maritimes, si la pandémie de Covid-19 est lisible, le repli est moins marqué et s'inscrit dans un recul plus long. En 2019, la baisse de l'activité du raffinage avait déjà entraîné une baisse des entrées de produits pétroliers dans les ports français aux deuxième et troisième trimestres 2019. Les grèves contre le projet de réforme des retraites (opération « ports morts ») en décembre 2019 et janvier 2020 (perte estimée à 200 000 conteneurs EVP pour janvier et février, au profit notamment d'Anvers et Rotterdam), puis les mesures de confinement et de fermeture des frontières adoptées face à la pandémie de Covid-19 et la perturbation de la production chinoise d'abord puis française ont ensuite affecté le premier et le second trimestre 2020 et encore amplifié le recul du commerce international engagé depuis 2018.

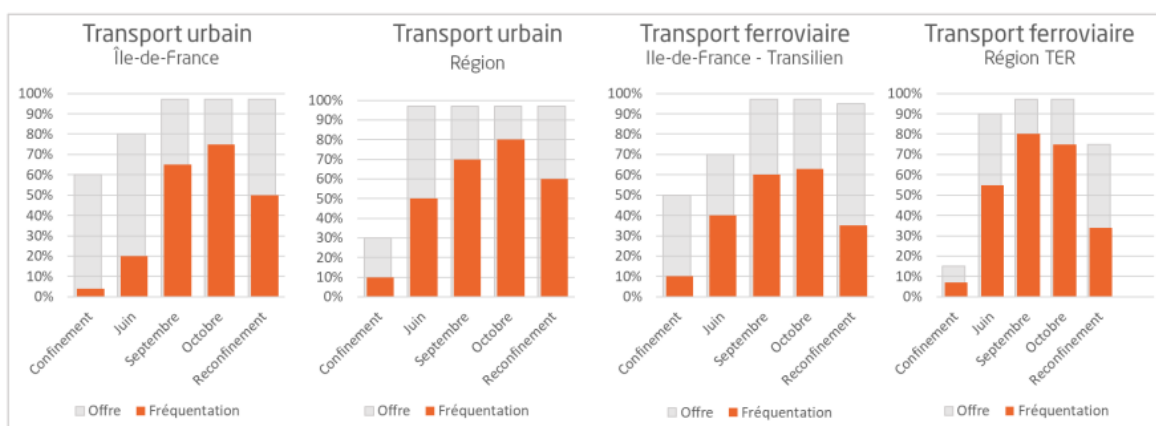
VOYAGEURS

Le transport de voyageurs est nettement plus touché par les effets directs du COVID avec une baisse de 56,6 % au second trimestre, après un recul de 10,1 % au trimestre précédent.

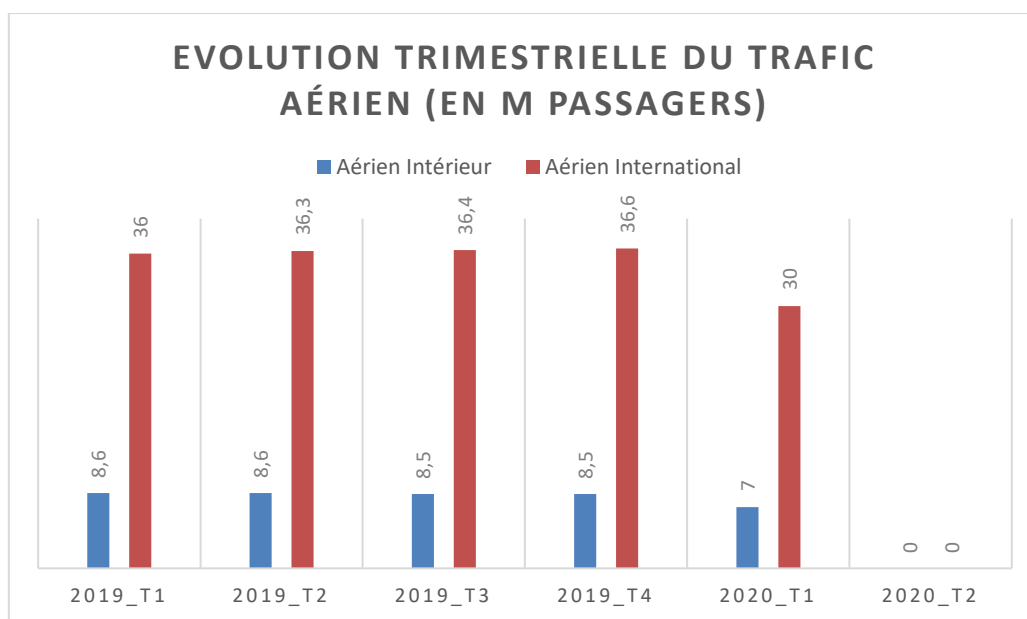


Après un fort recul dû aux grèves de décembre et janvier, le trafic de personnes d'effondre avec la période du premier confinement, notamment pour les transports collectifs et ferroviaires. En Idf, le trafic du réseau souterrain (métro et RER) est particulièrement affecté (- 71,8 %), davantage que celui du réseau de surface (bus et tramway) (- 54,5 %). Les exploitants ont pris des mesures drastiques sur le plan sanitaire et soulignent que les dangers sont limités dans les transports publics du fait d'un meilleur respect du port du masque, d'une durée de contact plus brève, d'une bonne ventilation et d'un nettoyage régulier, sans parvenir à convaincre néanmoins les usagers.

Effets du dispositif de confinement sur le transport public (offre et fréquentation) (Source UTP, oct.2020 – données Banque des territoires RATP – SNCF)



Le trafic est complètement à l'arrêt pour dans le transport aérien au second trimestre 2020, aussi bien pour les vols intérieurs qu'internationaux. En juin, une reprise du trafic s'est amorcée et le nombre de voyages réalisés durant ce mois s'établit à - 38,8 % du niveau de juin de 2019. Les perspectives de reprise rapide, notamment pour les hommes d'affaires est de plus en plus incertaine.



Taxi – VTC et plateformes

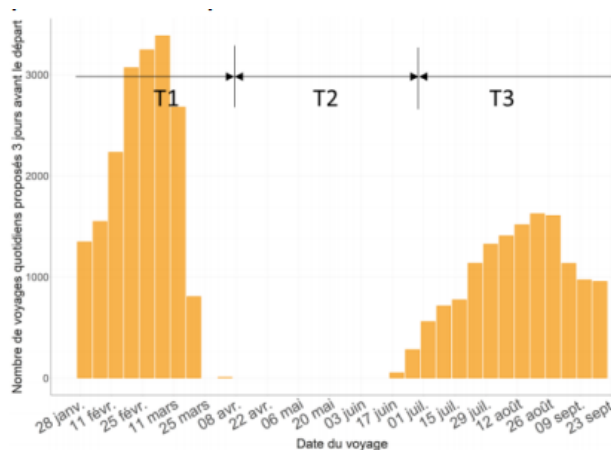
Directement touchés par la baisse de la mobilité et l'effondrement du tourisme (recul de plus de 60 % de leur activité, et même jusqu'à 90 %, selon certains syndicats, les VTC et les chauffeurs de taxi ont fait appel à l'aide de l'État pour la mise en place du chômage partiel jusque fin 2020. Ils réclament l'accès au fonds de solidarité du plan de relance tourisme, l'annulation des charges, de la TVA. Ils ont bénéficié d'une aide gouvernementale pour les travailleurs indépendants de 1.500 € (fin mai 2020).

- Avec les conducteurs de bus et d'autocars, **les taxis** sont autorisés à bénéficier du plan de relance massif annoncé par l'exécutif concernant le secteur du tourisme (18 Md€ alloués à l'ensemble des acteurs de la branche). Les artisans taxis bénéficient aussi d'une aide au fonds de solidarité (10 000 €) sur la base de preuve de chiffre d'affaires.
- **Les chauffeurs VTC** sont nettement moins bien lotis car non retenus dans le plan d'aide au secteur touristique. L'intersyndicale des VTC réclame notamment le « gel des cotisations sociales » et de « tous les prélèvements » comme les crédits bancaires ou les assurances. Elle demande une « prime Covid-19 à hauteur de 4.000 euros cumulable avec les autres aides existantes ou encore « l'intégration des VTC dans la liste S1 » des secteurs les plus durablement touchés par la crise sanitaire, avec effet « rétroactif ». La plateforme Uber a mise en œuvre des mesures pour assurer des déplacements sécurisés, en distribuant gratuitement aux chauffeurs du matériel de protection et de désinfection. Les 30 000 VTC (20 000 en IdF) endettés pour l'achat de leurs véhicules sont en voie de paupérisation. Ils font pression pour réduire les commissions des plates-formes (25% du prix d'une course en moyenne) et prônent l'établissement d'un *numerus clausus* (*Les Echos* du 8/11/2020)

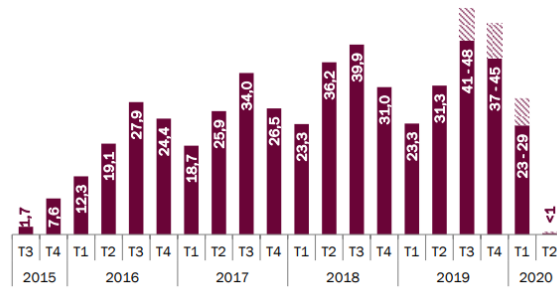
Parmi les autres professionnels très impactés, on peut citer les loueurs de voitures : Hertz s'est déclarée en faillite en Amérique du Nord mais ses filiales européennes continuent. En France, Europcar a souscrit un prêt de 220 M€ garanti par l'Etat, mais reste loin d'être sorti d'affaire. En Allemagne, Sixt a signé un prêt de 1,6 milliard d'euros. Pour placer son parc de véhicules, il a lancé en France l'offre Sixt+ une location longue durée résiliable sans frais chaque mois.

Au 2ème trimestre 2020, le nombre de dessertes assurées s'effondre à 113, contre 263 un an plus tôt pour moins d'1M€ de CA. Les opérateurs BlaBlaBus (53% du marché) et FlixBus (47%) ont concentré leur activité sur une partie limitée de leurs réseaux respectifs et ont opéré moins de 30 % des liaisons. De nouveau à l'arrêt depuis le reconfinement, comme Flixbus, Blablabus ne reprendra son activité qu'en 2021. Blabacar se concentre sur la demande de covoiturage, un service qui reste disponible durant la période, une offre plus souple et qui s'est ajustée naturellement aux différentes vagues de la crise : le trafic avait repris à l'été, à 70 % de son niveau de 2019. Le reconfinement d'octobre fait chuter les réservations de 70 à 75 % à la Toussaint.

Réservations enregistrées sur l'offre SLO (source ART)



Chiffre d'affaires trimestriel du secteur (en M€ HT) Source ART



- **Mesures prises propres au transport** : limitation des déplacements, limitation de l'offre de transport, limitation de la densité de voyageurs dans les transports collectifs, facilitation du vélo, etc.

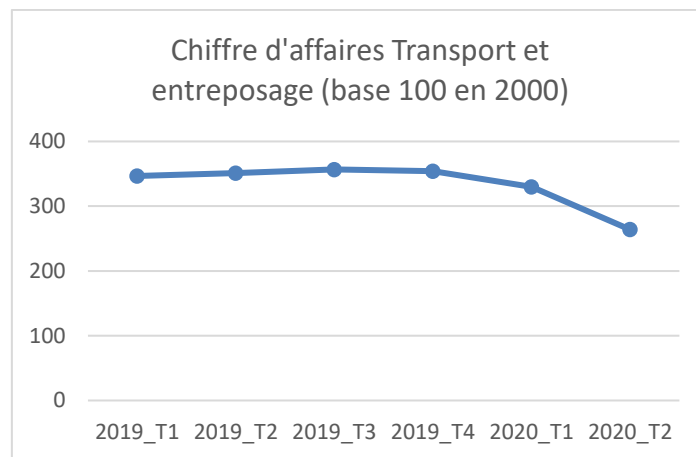
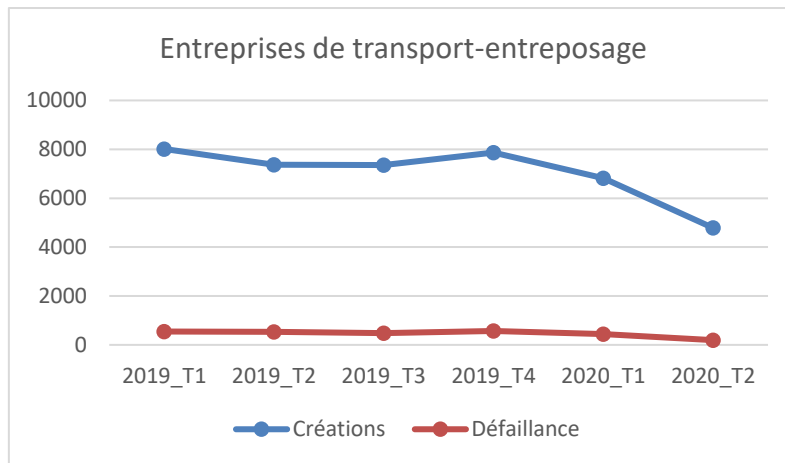
Transport de personnes

La jauge dans les transports publics a été débattu. Le principe initial prévoyait de condamner une place sur deux, principe qui a été assoupli par la suite, notamment dans les trains longue distance et les avions. L'offre a été très largement maintenue au titre des services publics, ainsi de très nombreux véhicules ont continué à circuler à vide, creusant le déficit d'exploitation des réseaux urbains et régionaux. Pour les autorités organisatrices, la facture va s'avérer lourde, car les recettes sont impactées par une baisse de revenus liés à vente de tickets ou abonnements et d'autre part une réduction des transferts liés à la VT dont le montant dû par les entreprises de plus de 10 salariés est fonction du chiffre d'affaires, lui aussi en fort recul.

Pour le transport public en IdF, le taux de remplissage par rapport à la jauge maximale était de 5 % à 10 % lors du premier confinement. Pour le second, il est plus élevé, passant de 30% à des pics à 50 % à l'heure de pointe du matin (6 heures-9 heures). Ces chiffres ont été un peu plus élevés sur les grands réseaux provinciaux et oscille entre 50 et 60% des trafic de l'an passé en octobre. Dans le secteur privé, l'ajustement de l'offre à la demande a été systématique avec une baisse de l'offre des TGV et l'annulation de la plupart des vols des compagnies aériennes.

- **Conséquences pour l'économie des transports** (recettes des opérateurs de transport, des autorités organisatrices des mobilités, des gestionnaires d'infrastructures, déficit et mise en difficulté des entreprises, faillites et éventuellement plans de sauvetage déjà décidés).

Selon la FNTR (Fédération Nationale des Transporteurs routiers), 80% des entreprises du TRM auraient rencontré une baisse de leur chiffre d'affaires. Mais à l'inverse 20% ont accru leur activité, notamment celles qui travaillaient avec la grande distribution et dans la logistique urbaine. Le secteur s'est aussi félicité à la fois de la reconnaissance de son importance et de sa résilience. Il ne manque pas de souligner le paradoxe de la volonté, avec le retour à la normale, d'introduire des taxations et péages divers à l'encontre d'une activité qui s'est avérée essentielle. La fermeture des points relais a néanmoins gêné la distribution urbaine, inconvénient partiellement compensé par la présence des destinataires à leur domicile...



Pour le transport public urbain et régional, un rapport a été remis au gouvernement en juillet sur les coûts de la première phase du COVID. Il met en avant un coût de 2,8 Md€ (rapport Cazeneuve⁵, du nom du Président de la Délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation de l'Assemblée nationale).

	Versement mobilité	Recettes tarifaires	TICPE	Economies	Dépenses supplémentaires	Total
AOM urbaines	-460 M€	-490 M€	-	+260 M€	-170M€	-860M€
Ile-de-France Mobilités	-450M€	-1 390 M€	-10 M€	+310 M€	-210 M€	-1750 M€
AOM régionales	-	-360 M€	-	+300 M€	+150 M€	-210 M€

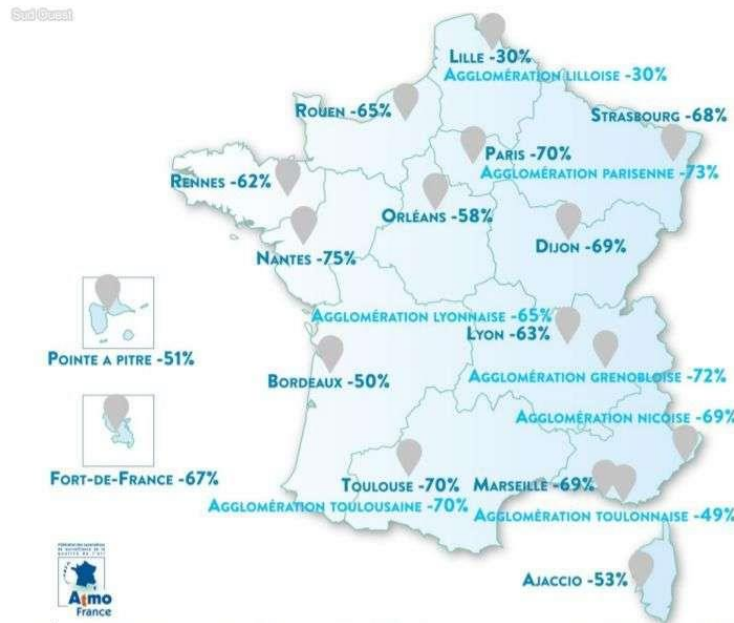
Source : Rapport Cazeneuve

- Conséquences sur les **externalités du transport** : congestion, pollution, émissions de gaz à effet de serre.

⁵ https://www.cjoint.com/doc/20_07/JGDrtR5xB65_Rapport-Cazeneuve.pdf

Avec le confinement, on a assisté à une forte baisse de la mobilité, à l'exception des bouchons ponctuels au départ de Paris avec l'annonce de la mise en place des mesures de contrôle (450 000 Parisiens ont quitté la capitale avant le confinement). Une amélioration de l'indice de la qualité de l'air a été enregistré dans les centres-villes, notamment des oxydes d'azote. Pour l'IdF, cette baisse a été en moyenne de 65 % sur l'ensemble de la région et atteindrait même 90 % le long des axes de circulation. Autre baisse confirmée, celle des émissions de CO₂ : au moins 30 % de dioxyde de carbone en moins dans l'air. En revanche le taux de particules est resté très élevé car issus de l'agriculture, l'industrie et le chauffage.

Evolution des niveaux d'oxyde d'azote mesurés sur les grands axes routiers en mars 2020 avant et pendant le premier confinement (source Atmo France)



L'autre effet directement perceptible, a été la baisse significative du bruit lié à la circulation (moteurs et roulement sur la chaussée). La baisse des polluants urbains est surtout dû à la diminution des voitures particulières., alors que le trafic urbain s'est en parti maintenu dans les cœurs d'agglomération. Les distributeurs ont d'ailleurs pu bénéficier de meilleures conditions de circulation.

L'observatoire de la Santé en Ile-de-France, souligne que les foyers de Covid sont plus importants, là où la pollution locale est la plus forte : « l'exposition à court et long terme à la pollution atmosphérique ambiante est à l'origine de maladies chroniques, et que la pollution diminue la réponse immunitaire de l'organisme face aux infections. »

En novembre 2020, la France a été assignée par l'UE pour dépassement d'émission de polluants : "le non-respect systématique" des règles européennes en matière de pollution aux particules fines PM10, dont les seuils ont été dépassés "dans les zones de Paris et de la Martinique sur une durée de, respectivement, 12 et 14 ans". En septembre 2020, un décret avait été publié pour créer des "zones à faibles émissions". Des solutions de contrôle des véhicules devraient être proposées aux collectivités locales début 2022,

- *Modification de certaines pratiques sociales* : télétravail (quelle catégorie de main d'œuvre, dans quelle proportion), téléenseignement, loisirs et vacances, achats via le commerce électronique et la livraison à domicile, etc. De l'ensemble de ces informations, voit-on émerger des **modifications pérennes du système de mobilité** ? Maintien et normalisation d'une part du

télétravail, du télé-enseignement, du e-commerce, du vélo en ville, etc. ? Les politiques de transport local et à moyenne et longue distance, en sont-elles affectées ?

La pandémie aura eu raison des prévenances contre le **télétravail**. Le confinement a accéléré l'adoption de logiciels de visioconférence à très large échelle. Toutefois, les conditions de travail sont très contrastées, selon les secteurs d'activité, le type de logement, la taille et la structure de la famille. Les tiers lieux qui participent de la redéfinition des lieux de travail ont été frappés par la crise et contraint à la fermeture. Des discussions engagées par le gouvernement pour encadrer le télétravail ont fait l'objet de plusieurs réunions entre partenaires sociaux, en vue d'un accord national interprofessionnel (ANI) portant sous divers aspects : l'éligibilité d'un poste au télétravail, la charge de travail, les frais professionnels, la formation des managers, l'isolement des salariés, le handicap, l'intégration des nouveaux collaborateurs et son exercice en période de crise.

Le confinement et la fermeture des commerces a conduit à l'**explosion des commandes** en ligne et à la multiplication des livraisons à domicile. Un des acteurs majeurs du secteur Amazon qui a accéléré son implantation en France est la cible de toutes les critiques. Pour nombre de commerçants, la crise est un signal fort à la digitalisation de la vente, sur laquelle le commerce local avait pris beaucoup de retard. De mesures de soutien public sont attendus dans ce sens.

Nombreuses ont été les villes à mettre en œuvre un urbanisme tactique au profit du vélo, « les **Corona pistes** ». Il s'agissait de déployer des solutions provisoires d'extension des réseaux cyclables durant la crise sanitaire. Dans bien des cas, les expériences ont tendance à se pérenniser même sur des artères passantes et alors que la circulation automobile retrouve des niveaux plus importants et conduit à créer des bouchons où sont pris les bus et autocar, car souvent les plots qui délimitent les voies cyclables n'en permettent pas le passage. Pierre Serne (Pdt des villes cyclables) a été nommé par le ministre de la transition écologique, Elisabeth Borne. Réflexion plus globale sur l'utilisation de l'espace public urbain. L'objectif est bien ici d'accélérer les mutations et de rendre permanentes les installations.



Le recul du transport collectif risque de n'être pas que passager. Une méfiance s'est installée vis-à-vis du transport collectif et d'autres habitudes ont été prises. Les modes actifs (vélos et la micromobilité individuelle) ont gagné du terrain.

Cette période de confinement intervenue au printemps a amplifié la quête d'une qualité de vie et d'un retour à la nature dont l'idéal se situe loin des grandes villes, notamment de Paris. Il est à ce titre tout à fait remarquable que 54% des Franciliens veulent quitter la région capitale et plus de 70% de ses cadres qui plébisciteraient la Nouvelle-Aquitaine à 38 % et la Provence-Alpes-Côte d'Azur à 31 %, mais s'établissent en grand nombre en Rhône-Alpes, une région particulièrement dynamique sur le plan économique. L'essentiel des mouvements s'opère de fait vers la grande banlieue francilienne.

De nombreux articles et dossiers de presse sur une nouvelle vague de périurbanisation et l'éloignement souhaité des centres denses s'est fait jour. Le télétravail permet en revanche de distendre la distance de son lieu de résidence et de son lieu d'emploi (où on n'a plus à se rendre aussi souvent). Il pousserait à l'essor du « *commuting* » sur de plus longues distances mais moins fréquent. Moins de transport et plus

d'espace conduisent souvent à envisager un déménagement en faveur de territoires où l'immobilier est moins cher, en périphérie. Il y a pourtant des freins réels à la réalisation du souhait de mobilité résidentielle, liés aux incertitudes économiques directement issues de la même crise sanitaire. La mobilité favorise les cadres dont l'activité est plus compatible avec le télétravail.

Si cette tendance se confirmait, elle conduirait à une revalorisation des maisons individuelles de banlieue pavillonnaires, décriées autant pour leur impact environnemental que pour leur manque d'esthétisme. Le recours à la voiture et l'étalement induit, tant combattus par les urbanistes, reviendraient en force. L'autre grande option qui avait perdu en attractivité ces dernières années mais qui retrouve un second souffle est l'acquisition d'une résidence secondaire. Concurrencées par les week-ends low cost et le souhait de nouvelles découvertes, les pratiques d'enracinement local, souvent dans un cadre rural offrent une opportunité de conjuguer les impératifs économiques, un désir d'ancrage et le souhait d'espace durant les temps libres. La réponse de la Mairie de Paris est de développer la « ville du quart d'heure », à savoir recréer des services de proximité pour éviter les déplacements domicile-travail. Mais le territoire de pertinence dépasse de loin la commune de Paris.

Quelles réponses politiques ?

Outre les mesures de soutien aux entreprises, renouvelées le 15 octobre 2020, par le ministère de l'économie, des finances et de la relance (<https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F35240>) : fonds de solidarité, exonérations de charges sociales, prêts garantis par l'État et prêts directs de l'État, remise et report d'impôts, report ou étalement du paiement des loyers, factures d'eau, gaz et électricité enfin, recours au chômage partiel.

- Dans la première phase, afin de soutenir les entreprises durant la pandémie de Covid-19, le gouvernement a d'abord débloqué plus de **110 Md€** d'aides. A cela, il a ajouté plus de **300 Md€** de garanties de prêts.
- Dans une seconde phase, le gouvernement a décidé de soutenir les secteurs particulièrement touchés, comme l'automobile, le tourisme ou l'aéronautique. Ces plans vont représenter **40 Md€** d'aide de l'Etat, à la fois via des mesures budgétaires et des mesures de soutien à la trésorerie des entreprises.
- De plus, les 40 000 entreprises de transport (voyageurs et fret) sont concernées par des mesures visant à accélérer le remboursement de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) acquittée sur leurs consommations de gazole (de l'ordre de **50 M€**).

Mais, ce sont surtout les colosses du secteur qui apparaissent au premier rang et qui semblent une sollicitude financière particulière de l'Etat, rappelant d'anciens liens avec ce qui était alors des entreprises publiques :

- **Air France** : à 5% de son activité normale, la compagnie aérienne française fait face à des pertes de l'ordre de 500 à 600 M€/mois. Elle est sauvée de la faillite grâce à l'aide de 7 Md€ avancé par l'Etat français et autorisée par Bruxelles (mai 2020) : 4 milliards de prêts bancaires garantis à 90 % par l'Etat et 3 milliards de prêts directs de l'Etat. En contrepartie, la compagnie devra respecter des engagements sur l'amélioration de sa rentabilité (plan de départ volontaire de 2000 salariés finalisé – réduction de la filiale Hop !) et sur la réduction de ses émissions de CO2. La suppression des lignes intérieures s'il existe une alternative par le train à moins de 2h30 et où l'aérien est de tout façon marginale. Présentée comme une mesure environnementale est largement économique – elle laisse de côté les trois pôles importants que sont les liaisons vers Paris de Toulouse, Marseille ou Nice. Ce soutien pourrait être suivi d'une recapitalisation à laquelle l'Etat serait prêt à participer (entretien Bruneau Lemaire oct. 2020). La compagnie avait joué un rôle important dans le rapatriement des ressortissants nationaux au début de la crise

sanitaire. Début 2021, il faudra commencer à rembourser les emprunts. Il est peu probable que la croissance soit alors déjà revenue.

- Dès l'été 2020, la **SNCF** a été amenée à emprunter 1,2 milliard d'euros sur les marchés et au titre de l'activité partielle, l'Etat a financé "le salaire d'un cheminot sur trois". Après un très court retour à la normale pendant les vacances de la Toussaint, les trafics sont à nouveau réduits à 25% de l'offre normale (7% lors de la première vague). L'Etat vient en soutien au groupe public avec un montant de 4 Md€ - dont 1,8 Md€ de recapitalisation (4,7 Md€ pour l'ensemble du secteur dans le plan de relance national). La SNCF présente donc un déficit de l'ordre de 5 Md€ avec le reconfinement (depuis 2020 5MD€ CA contre 34 annoncés sur l'année – Source *Le Monde*). A cela, il faut ajouter le Md € perdu lors des grèves de fin d'année. Au-delà de de la SNCF, c'est l'ensemble du secteur ferroviaire qui est déséquilibré, faute de recette de péages.

Les économies réalisables sont loin d'être suffisantes : report d'investissements, chômage partiel, réduction des frais de fonctionnement, embauches moindres que prévu, titrisation de créances. Pour redresser ses comptes, la SNCF a annoncé la mise en vente de ses participations pourtant stratégiques dans des groupes d'envergure européenne : AKIEM (location de locomotives) et ERMEWA (groupe de location de wagons).

- **Transports publics : l'IDF en première ligne.** L'Etat apporte son soutien à IdF Mobilités, après d'âpres discussions et ce à hauteur de 2,6 Md€ (1Md€ compensation VT+ 1,6 Md€ remboursables). En revanche, rien n'est prévu pour les autorités organisatrices hors IdF ! Les services de la RATP et de Transiliens renoué avec la normale dès la fin mai, alors qu'en région, l'offre est limitée à 50 ou 60% du programme et même cette offre malgré cela creuse un déficit de 2 Md€ selon le GART. Les AOM attendent donc un geste de l'Etat, qui tarde à se concrétiser. La clientèle est revenue à 80% dans les grands réseaux de province (60% en IdF). Mais alors que certains nouveaux élus municipaux tentent la gratuité partielle (cf. le week-end à Montpellier), le déficit structurel se heurte aux importants investissements en matériel (bus électriques).
- **Pour le fret ferroviaire,** les opérateurs bénéficieront d'un droit de péage allégé pendant 1 an. Dans un appui à la relance du fret ferroviaire. Jean Castex discours d'intronisation de juillet 2020 dans le cadre de la relance du fret ferroviaire, soit 63 millions d'euros en 2020 (gratuité pour les derniers 6 mois) et encore 63 millions en 2021 (50% des péages annoncés). Des mesures qui ne cochent que partiellement dans les mesures de soutien contre les effets de la pandémie.

Conclusion

La période qu'inaugure le coronavirus est d'abord un choc pour l'ensemble des activités sociales et économiques ; d'abord minimisé, la pandémie a imposé son rythme de la société. Toutes les classes d'âge sont touchées, les plus âgés qui craignent pour leur vie, les plus jeunes sont perturbés dans leur scolarité et leurs apprentissages (on parle de génération sacrifiée), les autres dans leurs activités professionnelles et personnelles. L'adaptation est très progressive mais on peut noter un phénomène d'acculturation encore très partiel à la situation de crise. Ses conséquences seront structurantes sur le long terme notamment pour ses effets sur l'économie et les mesures de soutien mise en œuvre par le gouvernement. Pour la mobilité, les périodes de rupture des habitudes et des routines est un élément-clé où se mettent potentiellement en place de nouveaux modes de fonctionnement. Il y a à la fois un tournant et une accélération pour les nouvelles technologies qui favorisent **le télétravail** (conclusion d'un accord entre partenaires sociaux fin nov. 2020), **les contacts à distance**, **les achats en ligne**, mais également de nouveaux équilibres dans la manière de se déplacer, qu'on imagine plus individuels, moins lointains.

Effets de long terme envisageables : quelques indices listés par l'UTP (Oct.2020)



23% des Français tentés de déménager pendant le confinement

10% envisagent de quitter la ville dans les années à venir (septembre 2020)



30% d'actifs en télétravail pendant le confinement (contre 7% avant la crise)



La crise risque de modifier le phénomène d'hyper-concentration urbaine

- La raréfaction des ressources ne doit pas conduire à une diminution, mais à un redéploiement de l'offre.
- Repenser les notions de proximité, de vie de quartier et d'un meilleur partage de l'espace public, plus favorables aux mobilités actives qu'à la voiture particulière
- Répondre au rééquilibrage démographique en faveur des zones peu denses

Sources

Apple Maps, Rapports sur les tendances de la mobilité, données en ligne, <https://covid19.apple.com/mobility>

Cerema, *Indicateurs de trafic routier en France*, <https://dataviz.cerema.fr/trafic-routier/>

Commissariat général au développement durable, Datalab, Données et études statistiques, données trimestrielles, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/>

Fraisse P. (2020), *Organisation de la lutte contre la COVID-19*, Mise à jour le 17 septembre 2020
GREPI de la SPLF, Service de pneumologie, NHC Strasbourg, <https://splf.fr/wp-content/uploads/2020/09/Organisation-de-la-lutte-contre-la-COVID19-P-Fraisse-GREPI-Societe-de-pneumologie-de-langue-francaise-17-09-20.pdf>

Les Echos, « VTC : la crise relance le débat explosif sur le prix minimum par course », le 8 oct. 2020

UTP (Union des transports publics et ferroviaires) 2020, *Observatoire de la 2020*. Crise sanitaire : impacts et enjeux, 30 p. en ligne, oct. 2020.