



**HAL**  
open science

# **Crise sanitaire et mobilité dans la métropole de Lyon et le département du Rhône - Note de synthèse du projet COVIMOB. Les transports collectifs à l'épreuve du COVID-19**

Olivier Klein, Stéphanie Vincent, Adrien Beziat, Pascal Pochet, Yassine Eddarai, Emmanuel Ravalet, Jean-Eric Morain

## **► To cite this version:**

Olivier Klein, Stéphanie Vincent, Adrien Beziat, Pascal Pochet, Yassine Eddarai, et al.. Crise sanitaire et mobilité dans la métropole de Lyon et le département du Rhône - Note de synthèse du projet COVIMOB. Les transports collectifs à l'épreuve du COVID-19. 2021. <halshs-03609662>

**HAL Id: halshs-03609662**

**<https://shs.hal.science/halshs-03609662v1>**

Submitted on 15 Mar 2022

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.



HAL Authorization

# Projet COVIMOB

Les effets de la crise sanitaire sur les mobilités  
dans la Métropole de Lyon et le Rhône



Les transports  
collectifs  
à l'épreuve  
du COVID-19



LABORATOIRE  
AMÉNAGEMENT  
ÉCONOMIE  
TRANSPORTS

TRANSPORT  
URBAN PLANNING  
ECONOMICS  
LABORATORY

# L'effondrement de l'usage des transports collectifs pendant le printemps 2020

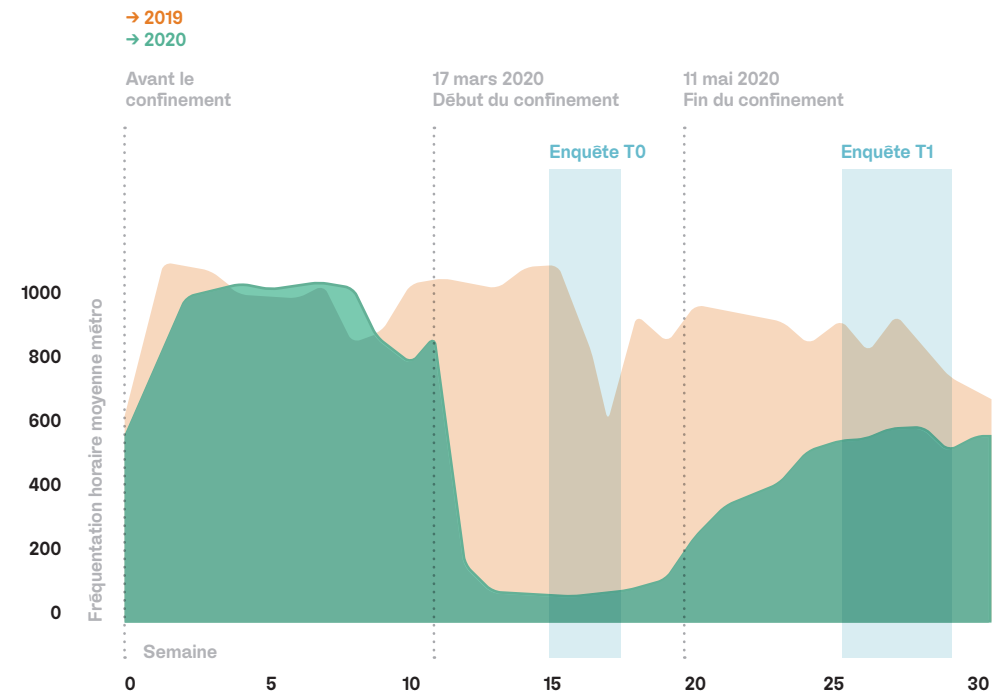
→ Effondrement de l'usage du métro pendant le confinement



Face à l'épidémie de COVID-19, la France adopte le 16 mars 2020 des mesures fortes de restriction des activités qui entraînent un effondrement immédiat des flux de déplacements, encore plus marqué pour les transports collectifs qui affichent une baisse de 90% de leur fréquentation.

Cet effondrement de l'usage global des transports collectifs est homogène au fil de la journée, avec une disparition complète des heures de pointe, qui restent néanmoins observables pour les modes individuels (vélos et voiture particulière). Les réseaux de transports collectifs semblent ainsi avoir davantage perdu leur clientèle domicile-travail que les autres modes de transports.

La baisse des TC est plus forte en centre-ville qu'en bout de ligne ou en périphérie, ou encore sur les axes Villeurbanne - Vaulx-en-Velin et 8<sup>e</sup> arrondissement - Vénissieux. Ces différences territoriales montrent que les habitants de ces zones ont davantage maintenu leurs activités sur site.



# Mai-juin : une reprise lente et partielle des TC

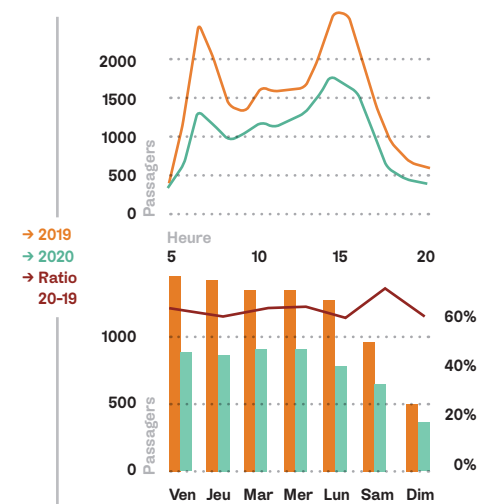
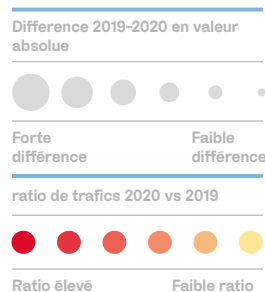
Le déconfinement prend effet le 11 mai 2020, avec un ensemble progressif de mesures d'allègement des contraintes. Mais dans les faits, la reprise des flux de mobilité a démarré avant cette date. En volume, elle est rapide pour la voiture et le vélo, mais plus lente pour les transports collectifs qui plafonnent fin juillet à 80% des flux de juillet 2019. On observe néanmoins la réapparition des effets de pointe, traduisant notamment le retour de trajets domicile-travail.

Avec le déconfinement de mai, la fréquentation des transports collectifs reprend mais plus lentement et plus faiblement que pour les autres modes de transports surtout pour le métro qui plafonne à 70% de sa fréquentation habituelle. Les heures de pointes réapparaissent, mais elles sont atténuées. Ainsi, la pointe du matin, qui concentre en situation habituelle une part importante de déplacements domicile-travail, est, mi-mai, deux fois inférieure à celle de 2019 en volume. En heure creuse, la fréquentation du métro s'établit à 75% de celle de 2019 à la même époque. Une part de ce différentiel est due à une baisse nette des trajets domicile-travail. Mais on constate aussi un report de

certains déplacements domicile-travail sur d'autres moments de la journée, afin d'éviter l'affluence ou de s'adapter à des contraintes domestiques particulières. En effet, durant cette période, les rythmes quotidiens des actifs restent très contraints par les horaires familiaux tels que les accompagnements à l'école. La reprise de la fréquentation du métro est moins marquée sur les stations du centre que sur celles de la petite couronne (stations de bouts de ligne de métro notamment). Dans le centre, où les distances à parcourir sont plus courtes et les aménagements plus confortables, les usagers se sont ainsi en partie reportés vers les modes actifs (marche à pied, vélo).

**Carte**  
Une fréquentation  
du métro contrastée  
spatialement  
(données du  
22 au 26 juin 2020)

**Graphes**  
Une reprise  
limitée des TC  
et un étalement  
de la pointe



# La diminution des flux dans les transports collectifs

principalement expliquée par la baisse d'activité

Par rapport à la période précédant la crise sanitaire, la diminution de l'usage des transports collectifs au sortir du confinement du printemps est principalement due à la baisse ou à la transformation des activités des habitants du territoire. Des reports modaux sont également observables, davantage tournés vers la voiture au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre de l'agglomération.

Près d'un tiers des déplacements en transports collectifs ont tout simplement disparu parce que les résidents ne se déplacent plus pour le travail, du fait du télétravail, d'un chômage partiel ou d'une perte complète d'activité. Au moment de l'enquête, la reprise des activités en présentiel reste très partielle notamment dans la restauration, les services publics et l'enseignement. Un certain nombre de salariés

ont prolongé leur activité en télétravail partiel ou total, lorsque cela était possible. Une autre partie de la baisse d'usage des TC s'explique par des reports modaux, qui bénéficient en premier lieu à la voiture dès lors que l'on réside au-delà des limites du boulevard périphérique, et *a fortiori*, hors de la métropole. Ils profitent également aux modes actifs pour les habitants de Lyon Villeurbanne.

« J'ai un peu plus pris le Vélo'v, parce qu'il fallait attendre beaucoup plus les bus »

Romain

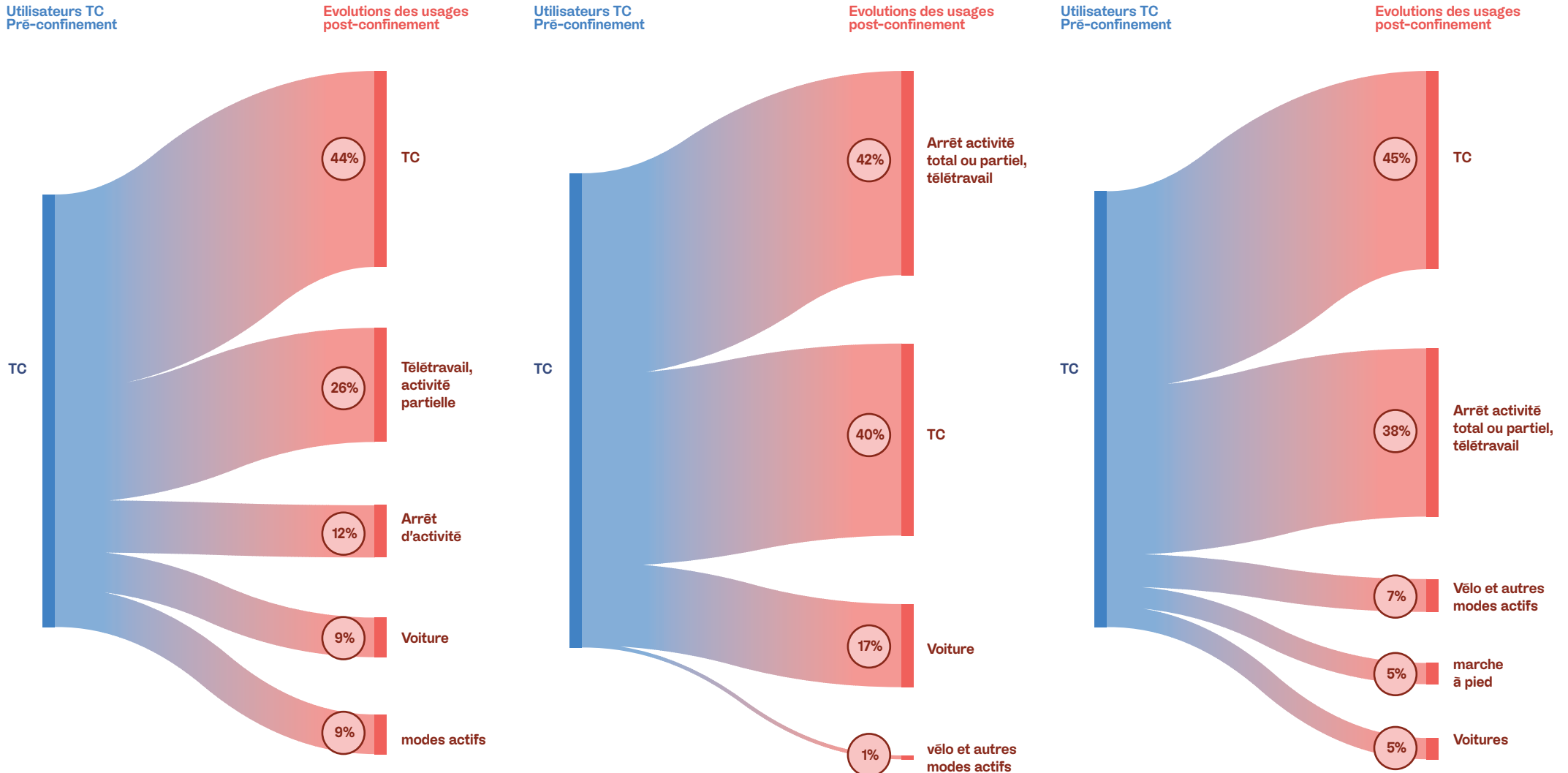


# Baisse de l'activité et reports modaux territorialisés comme explications à la baisse d'usage des TC

Une baisse de l'usage des TC  
principalement due à la baisse d'activité  
(Métropole et département du Rhône)

Focus sur le Rhône (hors Métropole):  
des reports vers la voiture

Focus sur Lyon-Villeurbanne:  
des reports vers les modes actifs



« Au début, oui, j'essayais de venir plus tôt, mais du coup, l'école n'ayant pas de garderie le matin,

je ne viens plus "plus tôt" je viens

à l'heure que je peux. Après, je pars des fois plus tard, on va dire que je pars plus tard. »

Solène



# L'inquiétude et le confort comme motivations au report modal

La crainte de la contamination, la baisse de l'offre et la contrainte du port du masque sont les principales raisons invoquées pour justifier ce détournement des TC. Pourtant, au moment de notre enquête, les mesures prises par les réseaux de transports collectifs apparaissent satisfaisantes aux yeux de la majorité des utilisateurs.

Outre la baisse d'activité, qui explique la majorité de la baisse de fréquentation des TC, trois autres freins à leur usage sont avancés, au mois de juin 2020.

→ Certains expriment des inquiétudes relatives à la situation sanitaire, estimant que l'utilisation des transports collectifs comporte un risque pour leur propre santé, celle de leurs proches ou pour la propagation du virus en général. Face à cette inquiétude, les entretiens réalisés font ressortir des éléments de décision d'ordre psychologique, liés à une angoisse globale de la contamination, accentuée par une sensation d'enfermement dans les transports collectifs, notamment dans le métro.

→ 10 à 15% des répondants de l'enquête évoquent également la baisse de l'offre pour justifier leur changement

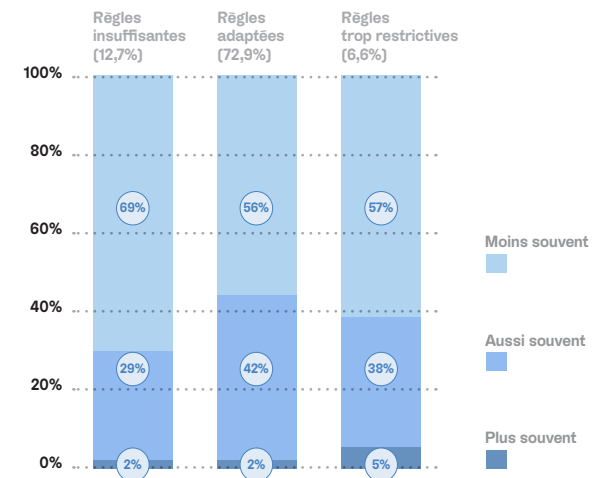
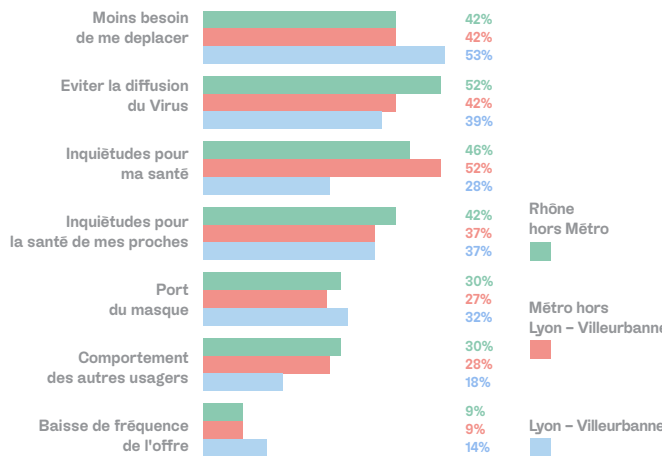
de comportement modal. Cette raison est plus souvent exprimée dans les communes du Rhône hors Métropole.

→ Enfin, les usagers évitent les transports collectifs pour des raisons de confort d'utilisation, notamment liées au port du masque obligatoire qui semble particulièrement gêner les plus jeunes.

Pour la majorité des répondants à l'enquête, les mesures de précaution prises par les réseaux de transports collectifs apparaissent satisfaisantes. Cette évaluation influence l'usage des TC : les personnes qui jugent les règles insuffisantes déclarent davantage que les autres prendre moins souvent les transports collectifs.

**Graphe 1**  
Pourquoi fréquentez-vous moins les TC qu'avant le confinement ?

**Graphe 2**  
Evaluation des mesures touchant au port du masque obligatoire dans les TC et usages



# Qui sont les usagers qui se sont détournés des TC ?

( Voir le graphe sur la page suivante )

La baisse d'usage des transports collectifs concerne six usagers sur dix. Elle est, dans l'ensemble de l'échantillon, plus marquée pour les femmes, les actifs les plus âgés, ceux qui habitent loin de leur lieu de travail, ainsi que les usagers qui ont accès à une voiture ou un vélo.

La baisse d'usage des transports collectifs est liée à la baisse d'activité professionnelle. Ainsi, les actifs sans activité en juin, les personnes en recherche d'emploi et les étudiants ont plus fréquemment diminué leur usage des transports publics que les actifs qui ont travaillé en juin. Les retraités et les personnes au foyer occupent une position médiane. 60% des ouvriers utilisateurs des TC continuent d'utiliser bus, tram et métro en juin, 7% les utilisent même plus qu'avant. Ceci s'explique par de moindres possibilités de télétravail et moins d'alternatives de déplacement. De manière symétrique, la baisse est plus marquée chez les cadres.

Les actifs résidant loin de leur lieu de travail ont considérablement restreint leur utilisation des transports

collectifs régionaux et urbains, en partie parce que l'éloignement contribue à limiter la reprise des déplacements domicile-travail. Les usagers quotidiens des TC avant confinement sont un peu moins concernés par la baisse d'usage que les usagers occasionnels, ce qui suggère qu'ils en sont plus souvent dépendants. De même, les membres des ménages non motorisés se sont moins détournés des transports collectifs. A contrario, la baisse d'utilisation des transports collectifs est d'autant plus forte que le nombre de voitures du ménage est élevé, en lien également avec une localisation résidentielle périurbaine ou rurale et une distance domicile-travail élevée.

« Alors moi, honnêtement, je n'ai pas du tout envie de revenir sur site.

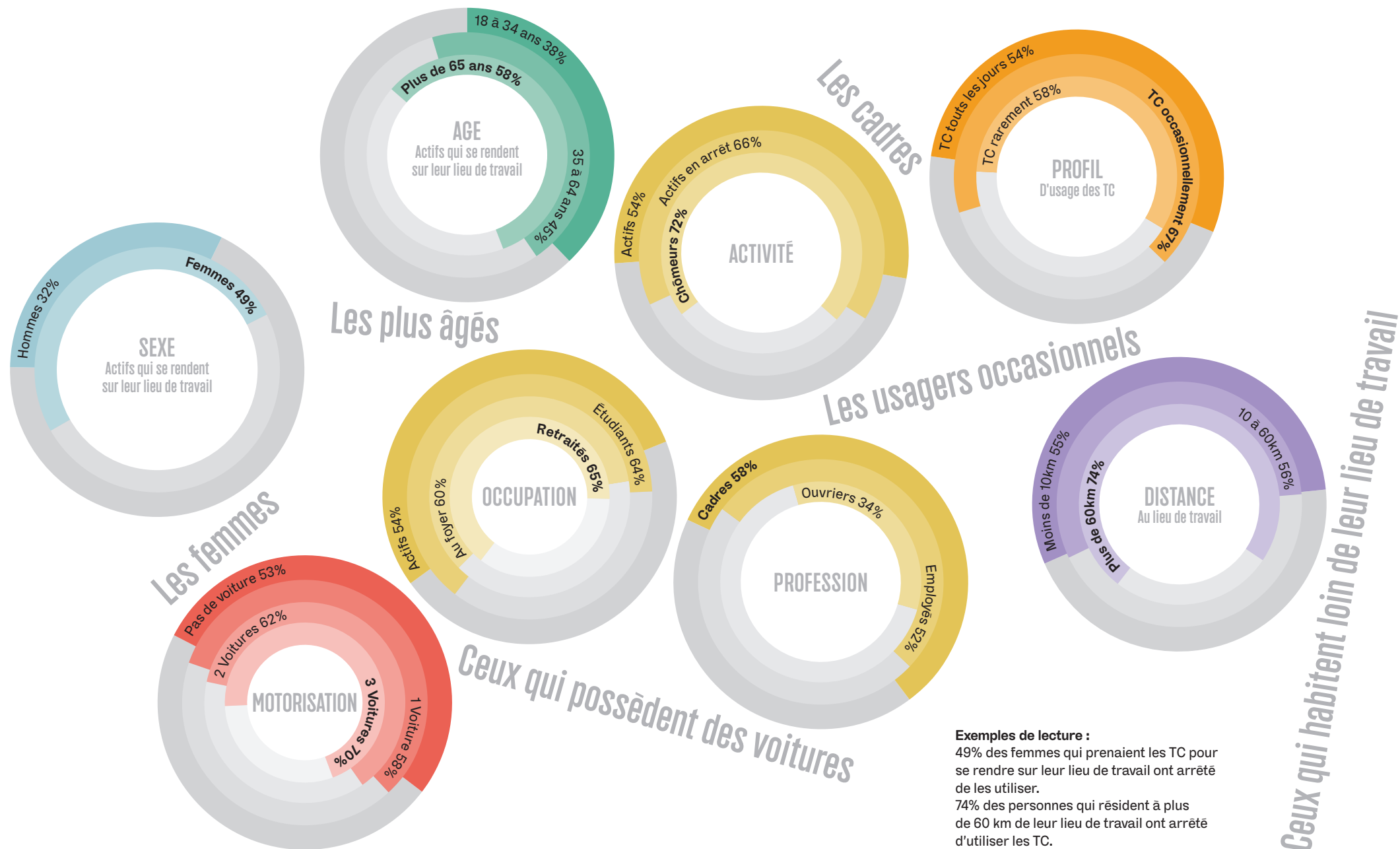
Parce qu'au bout d'un moment, y aller en voiture, financièrement, je ne pourrai pas. (...) Et puis moi, le fait de ne plus avoir ces temps de trajet, mais pour moi, c'est énorme, c'est un gain phénoménal

Valérie, habite à Sourcieux-les-Mines et travaille à Villeurbanne

de ne plus avoir ces 2 heures et demie par jour, c'est génial. »



# Qui sont les gens qui prennent moins les TC ?



# Conclusion

La baisse des activités due au confinement du printemps 2020 a eu un impact considérable sur les usages des transports collectifs. Le maintien du télétravail, le développement de la formation à distance dans l'enseignement supérieur, ou encore les craintes liées à la promiscuité limitent la reprise du trafic dans les transports collectifs. Le prolongement de la crise sanitaire dans le temps interroge ainsi sur les futurs scénarii de retour à la normale.

17 mars	confinement 1	Ce travail a été réalisé par Adrien Beziat (LAET), Yassine Eddarai (Arcadis), Olivier Klein (LAET), Jean-Eric Morain (Transae), Pascal Pochet (LAET), Emmanuel Ravalet (Mobil'Homme) et Stéphanie Vincent (LAET).  Contacts : Stéphanie Vincent, s.vincent@univ-lyon2.fr Olivier Klein, olivier.klein@entpe.fr
11 mai	phase 1 déconfinement (travail)	
2 juin	phase 2 déconfinement (restaurants – bars)	
22 juin	phase 3 déconfinement (écoles & collèges)	
30 octobre	confinement 2	
		Conception graphique: Guerillagrafik

## Travail financé par:



GRANDLYON  
la métropole

SYTRAL



## Travail réalisé par:



ARCADIS

Transae

mo  
hO  
mobil'homme