HAL
open science

Crise sanitaire et mobilité dans la métropole de Lyon et le département du Rhône - Evolutions de l'usage des modes de transport et des pratiques de télétravail à travers l'enquête panel T2 (avril 2021), Note d'analyse n°4 du projet COVIMOB.

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

To cite this version:

Ali El Zein, Pascal Pochet, Olivier Klein, Stéphanie Vincent, Adrien Beziat, et al.. Crise sanitaire et mobilité dans la métropole de Lyon et le département du Rhône - Evolutions de l'usage des modes de transport et des pratiques de télétravail à travers l'enquête panel T2 (avril 2021), Note d'analyse n°4 du projet COVIMOB.. 4, LAET (Lyon, France); Arcadis; Mobil'Homme; Transae. 2022, pp.39. halshs-03909270

HAL Id: halshs-03909270

https://shs.hal.science/halshs-03909270

Submitted on 21 Dec 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.

CREDIT PHOTO : Ali El Zein

EVOLUTIONS DE L'USAGE DES MODES DE TRANSPORT ET DES PRATIQUES DE TELETRAVAIL A TRAVERS L'ENQUETE PANEL T2 (AVRIL 2021)

PROJET COVIMOB

CRISE SANITAIRE ET MOBILITE

DANS LA METROPOLE DE LYON ET LE DEPARTEMENT DU RHONE

NOTE D'ANALYSE N°4

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

LAET LABORATOIRE AMÉNAGEMENT ÉCONOMIE TRANSPORTS | TRANSPORT URBAN PLANNING ECONOMICS LABORATORY

Transae ARCADIS mobi'homme

Projet financé par :

cnrs GRANDLYON la métropole SYTRAL IDEX LYON UNIVERSITÉ DE LYON

Novembre 2022

Introduction 3

1. Caractéristiques de l'enquête T2 4

1.1. Contexte de l'enquête et échantillon 4

1.2. Echantillon après pondération 5

2. Les pratiques de déplacements de l'ensemble des enquêtés 8

2.1. L'évolution de la part modale des différents modes de transport 9

2.2. Qui fréquente moins les TC ? 14

2.3. Qui sont les usagers qui utilisent plus le vélo pour leur mobilité ? 20

3. Evolution des pratiques de télétravail 24

3.1. Qui télétravaille d'avantage en avril 2021 qu'en juin 2020 ? 24

3.2. Les conditions de télétravail 27

4. Les pratiques de déplacements pour les trajets domicile-travail 33

Conclusion 37

Références des documents cités dans le texte 39

Introduction

Après plus d'un an et demi de crise sanitaire, ses impacts sur les pratiques de mobilité sont toujours prégnants. L'évolution de la répartition modale apparait la plus évidente mais n'est toutefois pas la seule transformation en cours. L'essor des pratiques de télétravail et les transformations de pratiques d'achats et de consommation semblent devoir jouer un rôle sur les volumes de déplacements actuels, comme sur leurs modalités, leurs horaires et leur fréquence.

Ces impacts sont perceptibles depuis le début de la crise sanitaire, plus ou moins fortement selon les restrictions imposées et la propagation du virus et ont accompagné son évolution depuis mars 2020. Ils tendent à renforcer certains changements déjà à l'œuvre dans les villes, comme le développement des usages du vélo, le boom des achats sur internet. Ils peuvent également, paradoxalement, tendre à conforter la place de la voiture en ville (voir Klein et al., 2020a, 2020b).

Les résultats présentés dans cette note se basent sur des résultats issus d'une enquête web menée en avril 2021 (appelée par la suite « enquête T2 »). Cette enquête fait suite à une précédente menée en juin 2020 (enquête T1) (Beziat et al., 2021). La collecte a été réalisée entre le 30 mars et le 28 avril 2021 avec des relances à fréquence hebdomadaire (quatre au total). L'enquête T2 a été diffusée par e-mails personnalisés à 1169 répondants de l'enquête T1 qui avaient accepté de donner leurs adresses mail valables en vue d'une nouvelle enquête. Parmi ceux-ci 1062 ont reçu le mel d'invitation. Parmi les 1062 reçus, 555 personnes ont complété le questionnaire, dont 513 résidents de la métropole lyonnaise ou du département du Rhône. Afin de pouvoir analyser les évolutions en lien avec la crise sanitaire et les différents confinements, il était demandé aux répondants de comparer leurs pratiques d'avril 2021 avec celles qui étaient les leurs avant mars 2020 (pré 1er confinement). La comparaison des réponses de questions identiques des deux enquêtes T1 et T2 permet également de comparer les pratiques, les opinions entre juin 2020 et avril 2021.

Nous présentons dans cette note les évolutions de mobilité entre la période d'avant le 1er confinement (soit avant mars 2020) et avril 2021 et, lorsque cela est possible, les changements intervenus entre juin 2020 et avril 2021. Les évolutions qui ont eu lieu entre avant mars 2020 et juin 2020 sont rappelées lorsque cela est utile pour l'interprétation des chiffres.

1. Caractéristiques de l'enquête T2

1.1. Contexte de l'enquête et échantillon

L'échantillon brut de l'enquête T2 comporte une surreprésentation de femmes, de jeunes adultes, et de résidents des communes de Lyon et Villeurbanne (au détriment des résidents du département du nouveau Rhône), d'actifs (au détriment des personnes en recherche d'emploi, des étudiants, des retraités et des autres inactifs) et parmi les actifs, des cadres (au détriment des ouvriers et employés).

Tableau 1. Caractéristiques de l'enquête T2

Taille de l'échantillon T1	2298	
Nombre d'individus de T1 ayant laissé leur adresse email	*1169*	*51 %*
Nombre d'e-mails envoyés pour T2, et reçus	1062	91 %
Nombre d'individus ayant cliqué sur le lien de T2	625	59 %
Nombre d'individus ayant totalement complété l'enquête	555	52 %* / 89 %**
Enquêtes complètes ou quasi complètes	561	53 %* / 90 %**
Taille de l'échantillon (métro Lyon + dépt Rhône)	**513**	91 %
Durée de remplissage médiane (pour les enquêtes complètes)	12 minutes	

* rapporté aux personnes ayant reçu l'e-mail d'invitation à l'enquête T2.

** rapporté aux individus ayant cliqué sur le lien d'invitation à l'enquête T2.

Un redressement a été effectué selon la même procédure que les enquêtes T0 et T1 (Beziat et al., 2021), afin de mieux représenter la répartition hommes-femmes, la structure en grandes classes d'âge, la répartition spatiale de la population de la métropole de Lyon et du département du Rhône, le statut d'occupation et, pour les actifs, la profession. La pondération permet de limiter les biais de représentativité selon ces variables, mais en dépit du redressement, d'autres biais peuvent exister, en lien avec les modalités de diffusion par internet, et au fait que seuls ont répondu, parmi les participants à l'enquête T1, ceux qui étaient volontaires pour participer à une seconde vague de d'enquête.

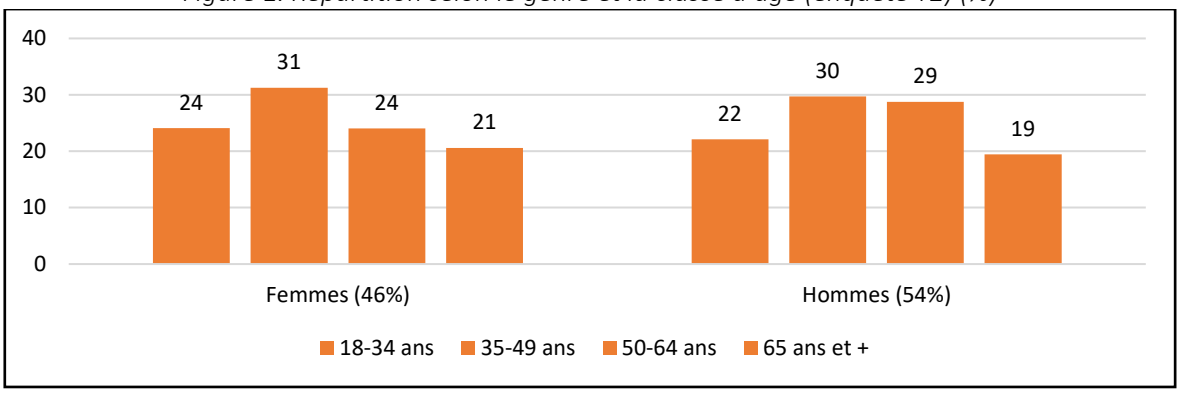
Les résultats de l'enquête T2 présentés dans cette note sont issus de l'échantillon redressé et portent sur les résidents de la métropole de Lyon et du département du Rhône, âgés de 18 ans à 80 ans. En dépit de ce redressement, les résultats, s'ils fournissent des éléments utiles pour apprécier la situation en avril 2021 par rapport à juin 2020, ne peuvent être tenus comme représentatifs des résidents majeurs de la métropole lyonnaise et du département du Rhône, notamment au plan social. De plus, la taille réduite de l'échantillon n'autorise pas de désagrégations très poussées.

Rappelons qu'en mars et avril 2021, des consignes sanitaires renforcées ont été appliquées, dans l'objectif de limiter la propagation du virus, dans certains départements, dont le Rhône, avant qu'elles ne soient appliquées au niveau national dix jours plus tard. Ainsi, à partir du 25 mars 2021, le couvre-feu, maintenu entre 19h et 6h, s'est accompagné de la recommandation de systématiser le télétravail lorsque cela était possible. Les déplacements en journée devaient être limités à un rayon de 10 km du domicile, sans toutefois que les commerces essentiels - et certains commerces non essentiels, ni les écoles primaires et les collèges ne soient fermés. La fréquentation des classes de lycées était limitée à une « demi-jauge ». Le 3 avril 2021, ces mesures ont été étendues sur tout le territoire pour quatre semaines. Ces mesures influencent les pratiques de mobilité et de télétravail et les évolutions observées. Parallèlement à ces mesures, la campagne de vaccination s'est intensifiée lors de cette période.

1.2. Echantillon après pondération

Après pondération, l'échantillon ayant répondu à l'enquête T2, en avril 2021, compte 54 % d'hommes et 46 % de femmes avec moins d'un quart (23 %) âgé de 18 à 34 ans, trois sur dix âgé de 35 à 49 ans, un peu plus d'un quart (26 %), de 50 à 64 ans, et un cinquième, de 65 ans et plus (Figure 1). Plus de la moitié des répondants (53 %) habite à Lyon-Villeurbanne, 28 % dans la métropole hors Lyon-Villeurbanne et 19 % dans le département du Rhône hors métropole.

Figure 1. Répartition selon le genre et la classe d'âge (enquête T2) (%)



Champ : ensemble de l'échantillon (T2, n=513). Données redressées.

Tableau 2. Répartitions brute et pondérée des enquêtés selon le genre, l'âge et la zone de résidence (%)

Genre		
	Part (en brut)	Part (pondérée)
Femme	61	46
Homme	39	54
Total	*100*	*100*
Age		
	Part (en brut)	Part (pondérée)
18-34 ans	36	23
35-49 ans	37	30
50-64 ans	18	26
65 ans et plus	9	20
Total	*100*	*100*
Zone de résidence		
	Part (en brut)	Part (pondérée)
Lyon-Villeurbanne	67	53
Métropole hors Lyon-Villeurbanne	22	28
Rhône hors Métropole	11	19
Total	*100*	*100*

Champ : ensemble de l'échantillon (T2, n=513).

Un cinquième des enquêtés environ prévoient de déménager dans les années à venir dont 19 % qui déclarent le faire pour des raisons liées à la crise ; 34 % d'entre eux souhaiteraient déménager en 2021. Les critères de localisation souhaités sont mentionnés dans deux cas sur trois et parmi ceux-ci, un éloignement de l'agglomération est plus souvent souhaité qu'un rapprochement (Tableau 3).

Tableau 3. Choix de l'emplacement souhaité pour le logement en cas de déménagement (%)

	Part
Plus proche du centre	5
A la même distance du centre	35
Plus loin du centre	27
Critère non important	33
Total général	*100*

Champ : population souhaitant déménager dans les années à venir (T2, n=127). Données redressées.

Les enquêtés ont majoritairement des niveaux d'éducation supérieurs au baccalauréat, avec 32 % de niveau bac+2 à bac+4 et 40 % bac+5. Seuls 26 % n'ont pas dépassé le niveau secondaire (bac et moins), 2 % n'ayant aucun diplôme. Un peu moins des deux tiers (64 %) sont des actifs occupés au moment de l'enquête, 2 % sont au chômage partiel ou technique complet, 22 % sont retraités, 6 % sont étudiants ou stagiaires, 4 % recherchent un emploi et 2 % sont au foyer (Tableau 4).

Tableau 4. Statut d'occupation (%)

Occupation	Part (en brut)	Part (pondérée)
Scolaire	1,4	0,6
Etudiant du supérieur	4,9	4,0
Stagiaire, apprenti	2,7	1,5
Recherche d'emploi	5,5	3,9
Actif à temps partiel	10,7	8,9
Actif à temps plein	60,4	54,9
Au foyer	1,9	2,1
Chômage technique complet	0,4	0,4
Chômage technique partiel	1,9	2,0
Retraité	10,1	21,5
Total	*100,0*	*100,0*

Champ : ensemble de l'échantillon (T2, n=513).

Les actifs, à l'exclusion de ceux au chômage technique complet et des stagiaires, se répartissent entre 45 % de cadres, 34 % de professions intermédiaires, 9 % d'employés, 7 % d'ouvriers et 6 % de non-salariés (professions libérales, artisans commerçants, chefs d'entreprise) (Tableau 5). Le redressement effectué ne corrige ainsi que très partiellement la sur-représentation des professions intellectuelles et d'encadrement.

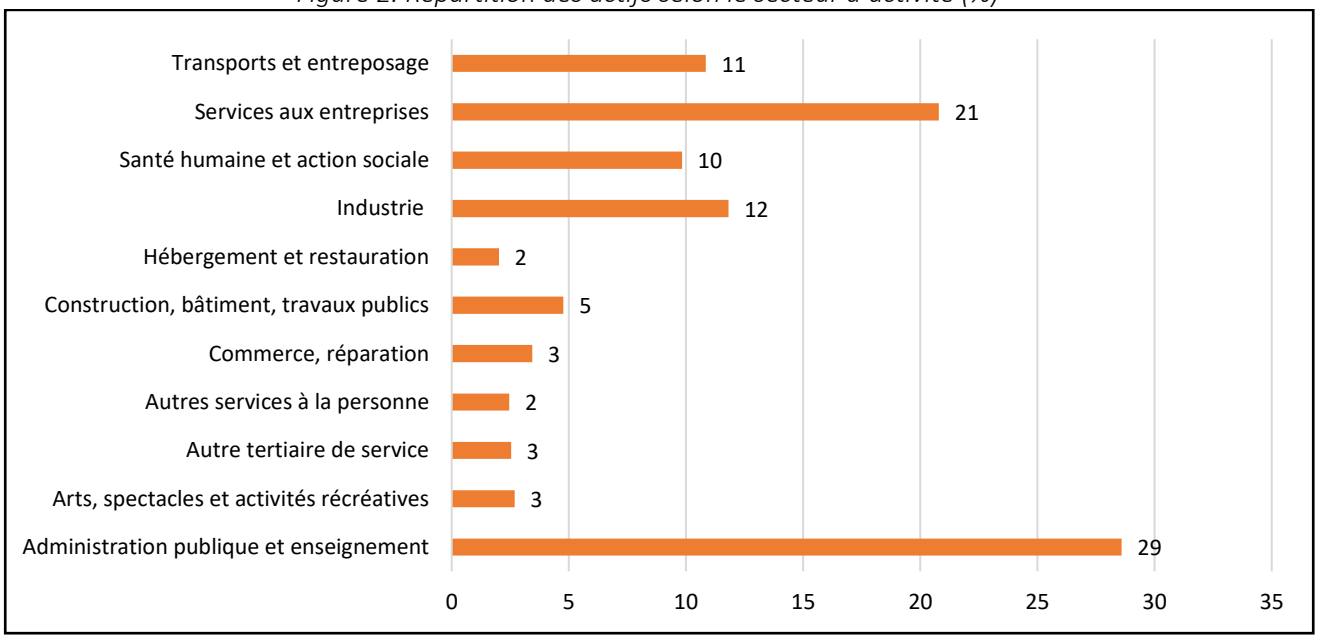
Tableau 5. Répartition des actifs selon leur profession (%)

Profession	Part
Employé	9
Ouvrier	7
Profession intermédiaire	33
Cadre	45
Non-salarié (libéral, artisan, chef d'entreprise)	6
Total	*100*

Champ : actifs, hors chômage technique complet et stagiaires (T2, n=375). Données redressées.

Hors actifs au chômage technique complet et stagiaires, les actifs travaillent principalement dans l'administration publique et l'enseignement (29 %), les services aux entreprises (21 %), l'industrie (12 %), le transport (11 %), la santé et l'action sociale (10 %), les quelque 15 % restants se situant dans d'autres secteurs (construction, commerce, autres services…) (Figure 2).

Figure 2. Répartition des actifs selon le secteur d'activité (%)



Champ : actifs, hors chômage technique complet et stagiaires (T2, n=375). Données redressées.

2. Les pratiques de déplacements de l'ensemble des enquêtés

Avant de présenter les évolutions des pratiques de déplacements à travers les enquêtes, il est utile de présenter les évolutions des données de flux, tel qu'elles ressortent des données de comptages routiers et de validations sur le réseau de transport en commun sur la période juin 2020 – avril 2021.

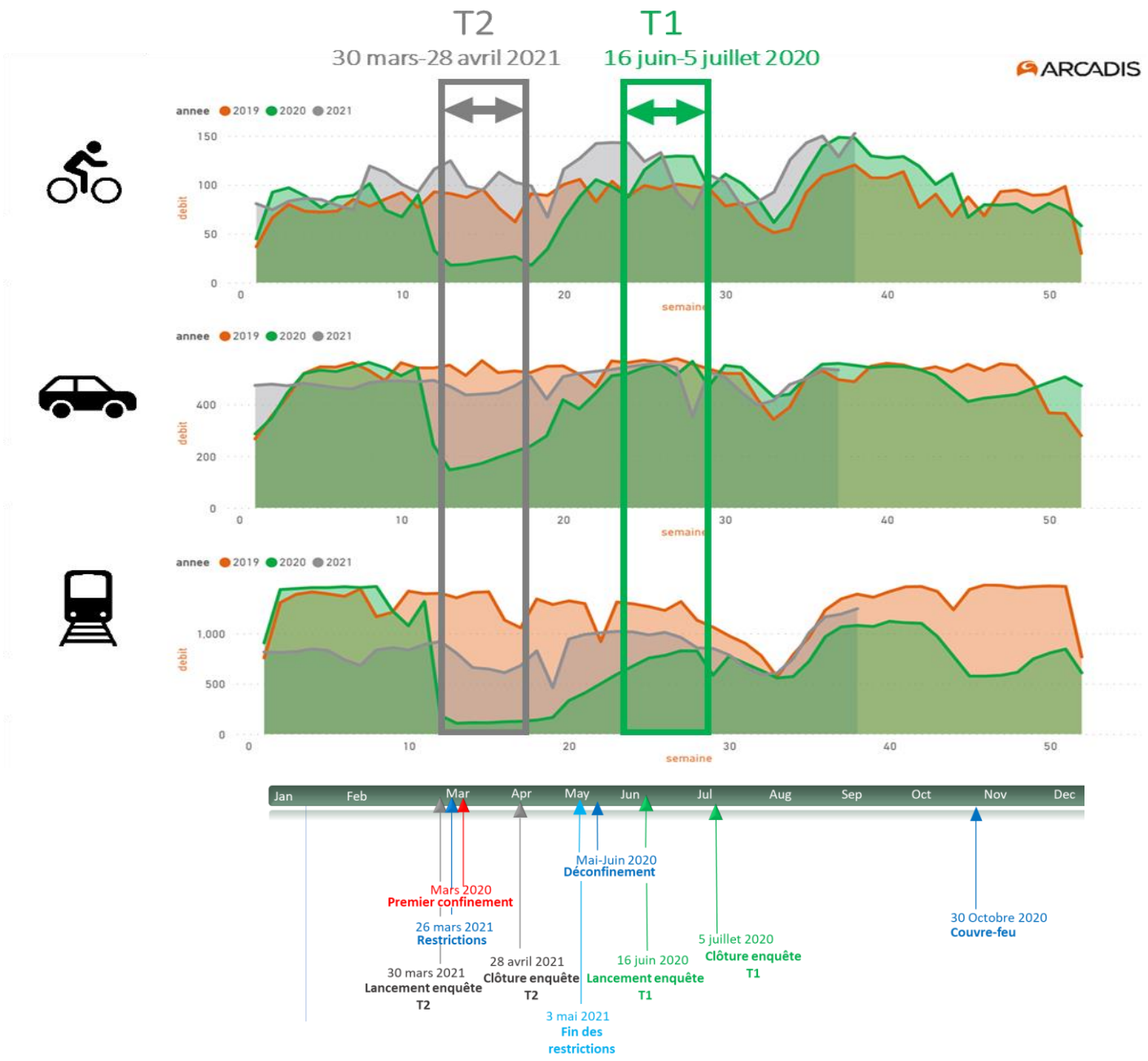
Le trafic s'est accru pour les trois modes en 2021 par rapport à 2020. Toutefois, cette augmentation est nettement plus forte pour le vélo dont les taux d'utilisation ont dépassé, durant la majorité des semaines de 2021, ceux de 2019 et 2020 et cela même durant la période de renfort des restrictions (mars-avril 2021).

Le niveau d'utilisation de la voiture particulière en 2021 est comparable à celui des deux années précédentes, à l'exception de la période du 1er confinement en 2020.

La reprise de fréquentation des transports en commun est plus lente, et durant les trois premiers mois de 2021, les taux d'utilisation demeurent nettement plus bas par rapport à ceux de 2019 et 2020. Pour les mois suivants, le taux d'utilisation s'améliore très légèrement et dépasse très logiquement celui de 2020 mais ne se rapproche du taux de 2019 qu'à partir de mi-juin (semaine 24) (Figure 3).

Dans la suite de cette section, les évolutions des pratiques de déplacements sont analysées en présentant les évolutions déclarées par les enquêtés de T2 en avril 2021, et en les comparant avec celles qui provenaient de l'enquête T1 (juin 2020). Notre attention se portera sur l'utilisation des transports en commun et du vélo. Ces données d'évolutions de pratiques modales par rapport à avant mars 2020, sont des données déclaratives obtenues sur un échantillon de taille relativement limitée. L'ancienneté de la période de référence (plus d'un an d'écart), peut également contribuer à ces imprécisions. Elles peuvent dans certains cas ne pas correspondre à ce que l'on observerait par comparaison de données de comptages et les évolutions chiffrées ne doivent être considérées que comme de simples indications de tendances.

Figure 3. Evolutions des flux vélo, voiture particulière et métro à partir des points de comptage et des données de validation (1er janvier 2019 – 24 septembre 2021)



Source : Arcadis ; traitements et réalisation : auteurs.

2.1. L'évolution de la part modale des différents modes de transport

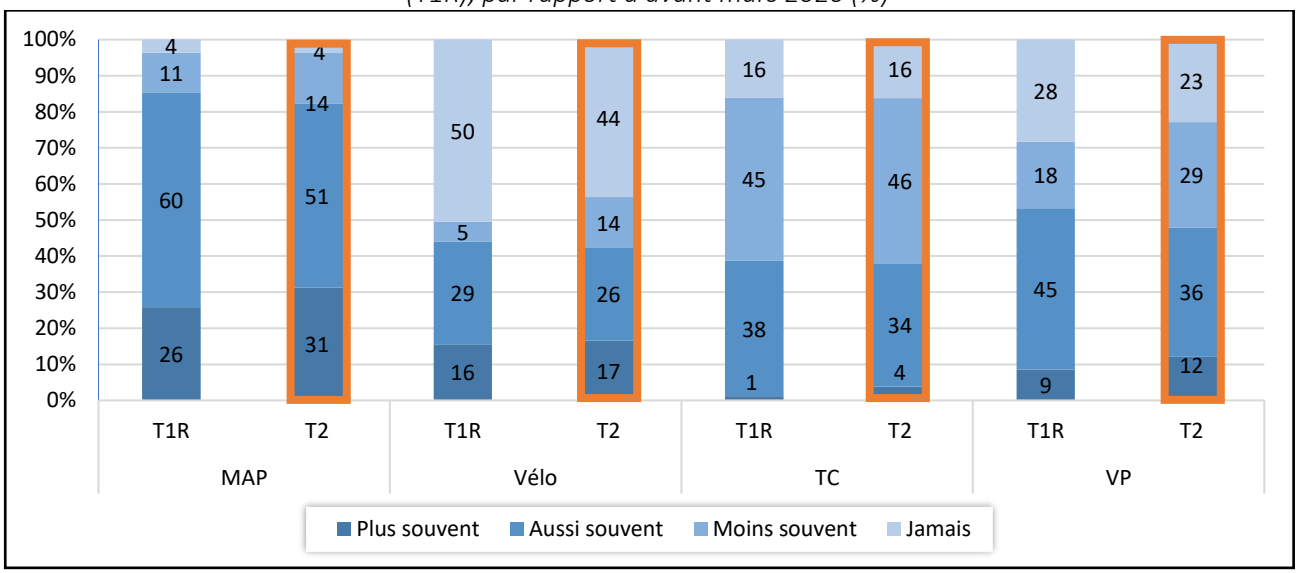
a- La marche à pied toujours plus utilisée, une moindre progression du vélo

L'enquête T1 mettait en évidence qu'en juin 2020, les enquêtés déclaraient utiliser la marche et le vélo plus fréquemment qu'avant le premier confinement, tous motifs confondus (Klein et al., 2020b).

Ce résultat concernant la marche se confirme en avril 2021, avec le sous-échantillon des 513 enquêtés de l'enquête T1 qui ont répondu à l'enquête T2 (T1 réduit, appelé « T1R » dans la suite) (Figure 4). En revanche, les enquêtés sont moins nombreux à mentionner une augmentation d'usage du vélo. Ces résultats sont à resituer dans un contexte de consignes sanitaires assez restrictives au

moment de l'enquête T2, quant à la présence physique sur le lieu de travail, contribuant à limiter la demande potentielle de déplacements domicile-travail pour les actifs de l'échantillon, notamment pour les emplois tertiaires situés en centre-ville pour lequel le vélo est assez fortement utilisé. Les transports collectifs (TC), urbains ou non urbains, et la voiture particulière (VP) sont utilisés moins souvent, mais cette baisse paraît nettement plus marquée pour les TC.

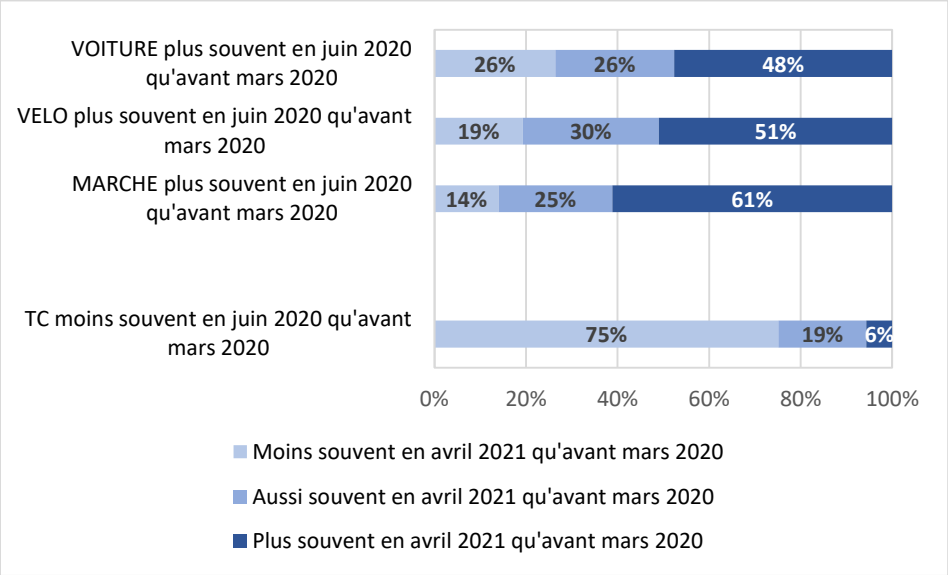
Figure 4. Evolution comparée de l'usage des différents modes de transport en avril 2021 (T2) et en juin 2020 (T1R), par rapport à avant mars 2020 (%)



Champ : ensemble des enquêtés, tous modes et tous motifs confondus (T2 avril 2021 et T1R juin 2020, n=513). Données redressées. T1R : échantillon de T1 réduit aux enquêtés qui ont répondu également à T2.

La mise en perspective des évolutions déclarées par les mêmes enquêtés en avril 2021 et juin 2020, par rapport au point de référence (avant mars 2020) montre des permanences et des inflexions, pour les enquêtés qui avaient changé leur fréquence d'usage de modes de transport en juin 2020 par rapport à avant mars 2020. La Figure 5 présente les évolutions en avril 2021 par rapport à avant mars 2020, en se focalisant sur les enquêtés utilisant plus en juin qu'avant mars 2020 la marche, le vélo, et la voiture, et pour les enquêtés utilisant moins les TC.

Figure 5. Evolutions croisées des différents modes en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à avant mars 2020



Effectifs : VOITURE : 52 ; VELO : 105 ; MARCHE : 142 ; TC : 270.

Ce croisement confirme globalement les résultats présentés dans la Figure 4. La baisse d'usage des TC paraît solidement installée, puisque trois enquêtés sur quatre qui utilisaient moins les TC en juin 2020, sont toujours dans cas en avril 2021. Du côté des modes orientés à la hausse, c'est pour la marche à pied que ces évolutions paraissent les plus pérennes en avril 2021. Les personnes qui utilisaient plus la marche en juin 2020 par rapport à mars 2020 sont, en avril 2021, toujours très majoritairement, plus utilisatrices de la marche en avril 2021 qu'en mars 2020, celles qui utilisent moins qu'avant 2020. En revanche, la hausse d'usage du vélo apparaît ici à peine plus pérenne que celle de la voiture (cette dernière étant toutefois mesurée avec des effectifs limités).

b- Evolutions par grande zone géographique

La pratique plus fréquente de la marche à pied en avril 2021 par rapport à avant mars 2020 est un peu moins portée par les résidents de Lyon-Villeurbanne, que par les résidents de la périphérie de la métropole. Dans les déclarations faites en juin 2020 (T1R - par les 513 participants de T1 à T2) c'était plutôt l'inverse. Pour le vélo, la tendance à un usage plus fréquent, tous motifs confondus, et comparativement à la période d'avant mars 2020, semble s'être nettement calmée en avril 2021 par rapport à juin 2020, et ce quelle que soit la zone de résidence des cyclistes (Tableau 6).

Tableau 6. Evolution de l'usage des différents modes de transport en juin 2020 (T1R) et en avril 2021 (T2), par rapport à avant mars 2020 selon la zone de résidence (%)

	Lyon-Villeurbanne							
	MAP		Vélo		TC		VP	
	T1R	T2	T1R	T2	T1R	T2	T1R	T2
Plus souvent	30	33	20	19	1	6	8	11
Aussi souvent	61	52	31	31	43	41	33	33
Moins souvent	7	14	6	10	51	49	15	20
Jamais	2	1	43	40	4	6	45	36
	Métropole hors Lyon-Villeurbanne							
	MAP		Vélo		TC		VP	
	T1R	T2	T1R	T2	T1R	T2	T1R	T2
Plus souvent	28	36	12	17	2	2	13	19
Aussi souvent	51	46	26	19	33	22	52	37
Moins souvent	15	11	5	19	42	55	18	30
Jamais	6	7	57	45	23	21	17	14
	Rhône hors métro							
	MAP		Vélo		TC		VP	
	T1R	T2	T1R	T2	T1R	T2	T1R	T2
Plus souvent	11	20	11	9	0	0	5	6
Aussi souvent	69	55	26	22	29	33	66	41
Moins souvent	14	19	6	19	33	25	27	53
Jamais	5	6	57	50	38	44	2	1

Champ : ensemble des enquêtés, tous modes et motifs confondus (T2, n=513 et T1R, n=499). Données redressées.

Pour les TC, parmi le sous-échantillon de l'enquête T1 qui a répondu à l'enquête T2, la baisse d'utilisation, en avril 2021, reste nette pour les résidents de Lyon-Villeurbanne. Dans les zones plus périphériques, la situation apparait un peu moins défavorable en avril 2021 qu'en juin 2020. De même, la baisse d'utilisation de la voiture, tous motifs confondus semble plus forte en avril 2021 qu'en juin 2020 pour les résidents de la périphérie de la métropole. En revanche, par rapport à la situation de référence avant mars 2020, les résidents de Lyon-Villeurbanne déclarent une baisse moins forte en avril 2021 qu'ils ne le faisaient en juin 2020 (Tableau 6).

c- Modes de transport devant être privilégiés par les collectivités locales à l'avenir

En répondant à la question « *Selon vous quels modes de transport doivent être favorisés par les collectivités locales ? Classer jusqu'à 4 modes, du plus important (1) au moins important (4)* », les enquêtés font émerger une hiérarchie assez claire. Ils attachent une grande importance aux transports collectifs, en dépit, ou peut être également à cause, des difficultés particulières rencontrées par ce mode de transport depuis la crise sanitaire. Le vélo, en deuxième position, et la marche, en 3ème position sont ensuite les modes devant être les plus favorisés. Le covoiturage est souvent placé en 4e position. Un enquêté sur neuf place la voiture en premier parmi les modes de transport à privilégier dans les politiques de mobilité locale. La trottinette et les deux-roues motorisés, d'un usage moins fréquent, sont également bien plus rarement cités (Tableau 7).

Tableau 7. Modes de transport devant être favorisés par les collectivités locales (en %)

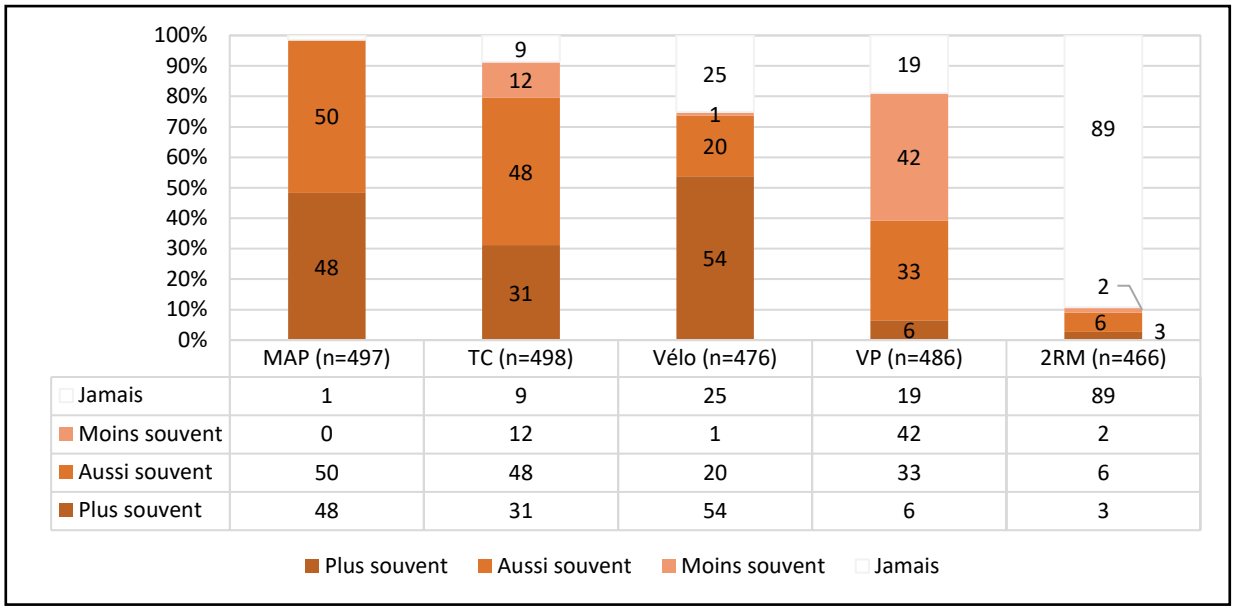
Classement 1		Classement 2		Classement 3		Classement 4	
Modes	%	Modes	%	Modes	%	Modes	%
TC	48	Vélo	34	MAP	27	Covoiturage	33
Vélo	18	TC	25	Vélo	26	MAP	19
MAP	18	MAP	23	Covoiturage	16	VP	16
VP	11	Covoiturage	12	TC	16	Trottinette	12
Covoiturage	3	VP	3	VP	7	Vélo	11
2RM	1	Trottinette	2	Trottinette	6	TC	6
Trottinette	1	2RM	2	2RM	2	2RM	3

Champ : population totale (T2, n=513). Données redressées.

Il était également demandé aux enquêtés comment ils souhaitaient recourir aux différents modes de transport à l'avenir, comparativement à leur usage de ces modes avant mars 2020 (Figure 6).

Le vélo et la marche sont deux modes de déplacement pour lesquels les souhaits d'utilisation plus fréquente sont les plus nombreux (54 % et 48 %, respectivement) et les souhaits d'une moindre utilisation, quasi-inexistants. Les souhaits sont également plutôt à un usage plus fréquent des TC (31 % souhaitent les utiliser plus souvent, contre 12 %, moins souvent). En revanche, selon les souhaits déclarés des répondants à l'enquête T2, seuls 6 % d'entre eux souhaitent utiliser plus souvent la voiture particulière (contre 42 %, moins souvent).

Figure 6. Evolution souhaitée dans les années à venir dans l'usage des modes pour sa propre mobilité (en %)



d- Evolution des évolutions de mobilité par motif de déplacement

Le contexte sanitaire de l'enquête T2 était peu propice aux activités de loisirs ou d'achats. Nombreux sont les enquêtés qui déclaraient sortir moins souvent qu'avant mars 2020 pour les différents types d'activités non liées au travail ou aux études (Tableaux 8 et 9).

Tableau 8. Evolution de la fréquence des déplacements pour les achats, les démarches administratives et la santé en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à avant mars 2020 (%)

	Achats						Admin / santé			
	Commerce de proximité		Marché		Supermarché Hypermarché		Visite médicale		Démarches admin.	
	T1R	T2	T1R	T2	T1R	T2	T1R	T2	T1R	T2
Plus souvent	9	12	5	11	2	4	1	6	1	1
Aussi souvent	47	51	43	40	41	47	67	66	46	46
Moins souvent	37	30	29	24	48	39	22	25	25	30
Jamais	7	7	23	25	9	10	10	4	28	23

Champ : ensemble de l'échantillon (T1R et T2, n=513). Données redressées.

Tableau 9. Evolution de la fréquence des déplacements pour les visites et les loisirs en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à avant mars 2020 (%)

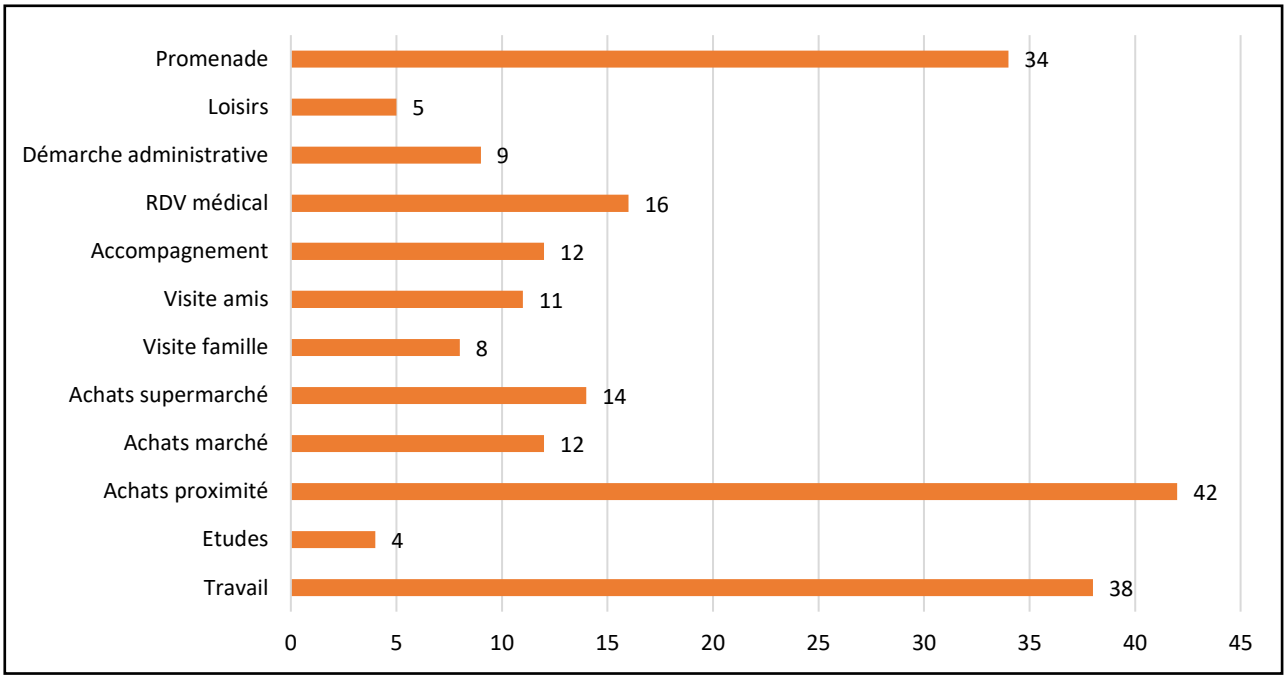
	Visites/loisirs					
	Famille		Amis		Amis	
	T1R	T2	T1R	T2	T1R	T2
Plus souvent	3	3	4	2	3	1
Aussi souvent	44	15	39	6	19	1
Moins souvent	44	74	50	79	71	77
Jamais	8	9	7	12	8	21

Champ : ensemble de l'échantillon (T1R et T2, n=513). Données redressées.

Les résultats diffèrent assez peu de ce qui était observé en juin 2020 parmi le sous-échantillon de l'enquête T1 ayant répondu à l'enquête T2. Du fait du renforcement des restrictions d'activités, et peut-être également, de précautions prises au plan individuel au mois d'avril 2021, la sociabilité et les loisirs apparaissent encore plus touchés qu'en juin2020, période de réouverture d'un certain nombre d'activités.

Parmi les répondants à T2, 79 % sont sortis la veille. Les motifs principaux de déplacements étaient les achats dans un commerce de proximité, le travail et la promenade (Figure 7). Pour ceux qui ne sont pas sortis la veille, les raisons principales sont ne pas avoir besoin ou envie, et le télétravail (Tableau 10).

Figure 7. Motifs de sortie la veille (%)



Champ : individus étant sortis la veille (T2, n=418). Données redressées.

Tableau 10. Raisons mentionnées pour ne pas être sorti la veille de la réponse à T2 (%)

Pas besoin	51
Télétravail	33
Pas envie	20
Téléformation	5
Maladie	5
Météo	3
Autres raisons	21

Champ : individus n'étant pas sortis la veille (T2, n=95). Données redressées.

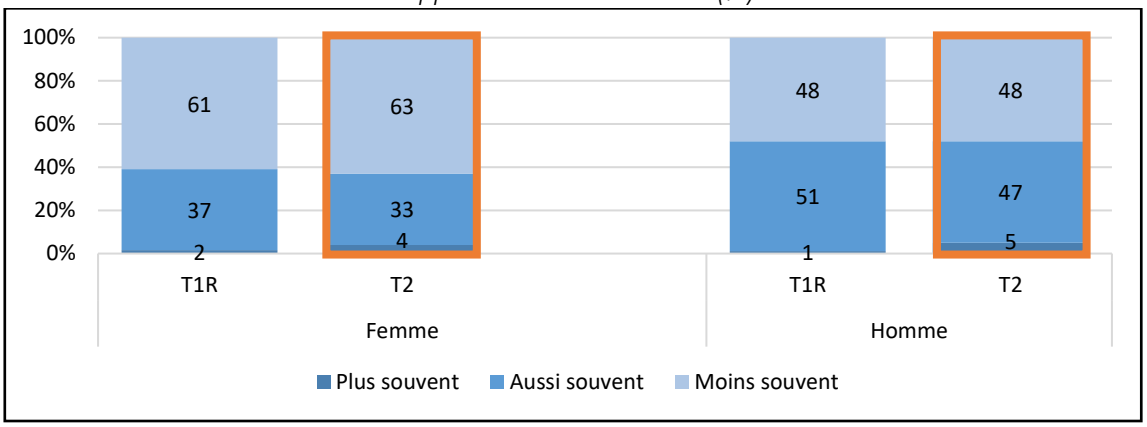
2.2. Qui fréquente moins les TC ?

En juin 2020, la baisse des TC, par rapport à avant mars 2020, concernait près de 60 % de leurs usagers ayant répondu à l'enquête T1 (Klein et al., 2020b). Pour le sous-échantillon de T1 qui a répondu à T2, elle était respectivement de 54 % en juin 2020. Elle est de 55 % en avril 2021.

a- Evolutions selon le genre, la catégorie d'âge et la zone de résidence

En juin 2020 (T1), la part d'enquêtés déclarant utiliser moins les TC qu'en mars concernait 62 % de ses utilisatrices et 54 % de de ses utilisateurs (Klein et al., 2020b). Toutefois, dans le sous-échantillon de T1 qui a répondu à l'enquête T2, cette baisse d'usage des TC est encore plus forte pour les femmes, en juin 2020 (61 %) comme en avril 2021 (63 %) que pour les hommes (48 % aux deux dates) (Figure 8).

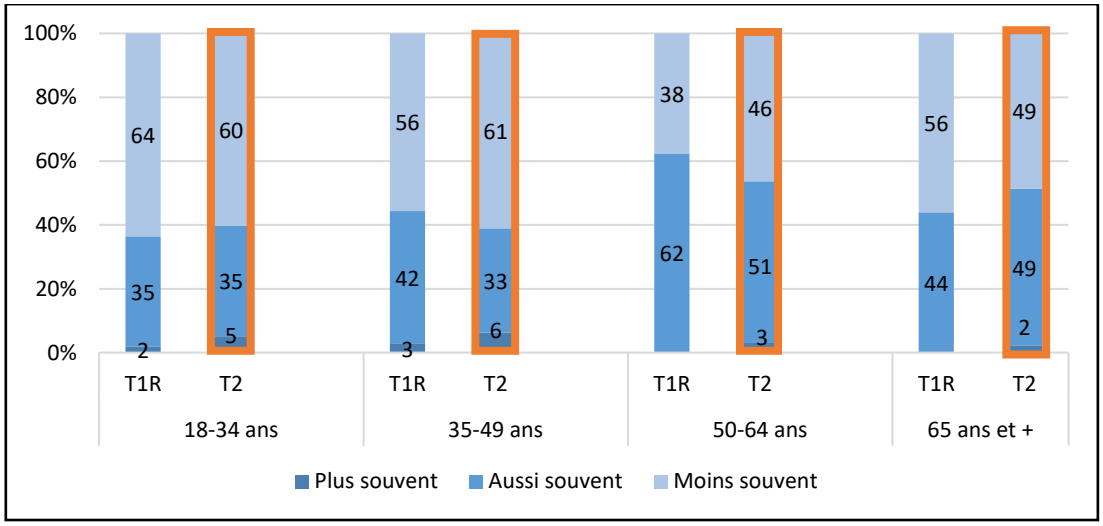
Figure 8. Evolution de l'usage des TC chez ses utilisateurs selon le genre en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à avant mars 2020 (%)



Champ : usagers des TC (T1R, n= 455 et T2, n= 454). Données redressées.

En juin 2020 (T1), la baisse d'utilisation des TC concernait toutes les classes d'âge et particulièrement les 65 ans et plus (Klein et al., 2020b). Pour le sous-échantillon de T1 qui a répondu à T2, la baisse concernait aussi toutes les classes d'âge, mais moins fortement les 50-64 ans (38 %). Elle est particulièrement marquée chez les jeunes adultes (64 % des 18-34 ans déclarent l'utiliser moins souvent. En avril 2021 (T2), c'est le cas de 60 % des 18-34 ans et 61 % des 35-49 ans (Figure 9).

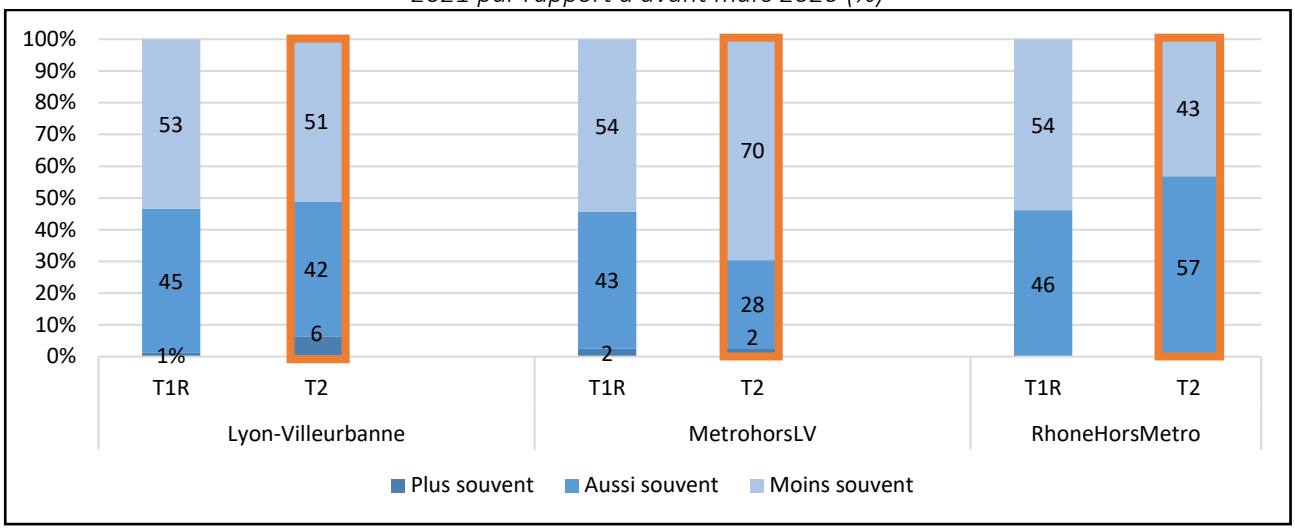
Figure 9. Evolution de l'usage des TC chez ses utilisateurs selon la catégorie d'âge en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à avant mars 2020 (%)



Champ : usagers des TC (T1R, n=451 et T2, n=451 (hors 65 ans et+, n= 36 et 40). Données redressées.

Pour le sous-échantillon de T1 qui a répondu à T2, en juin 2020, la baisse concernait tout le territoire avec des taux proches d'une zone à l'autre (53 % à 54 %) (Figure 10). En avril 2021, la baisse des TC est plus marquée chez les habitants de la métropole hors Lyon-Villeurbanne (70 %, contre 51 % pour les résidents de Lyon-Villeurbanne et 43% pour les résidents du Rhône hors métropole (Figure 10).

Figure 10. Evolution de l'usage des TC chez ses utilisateurs selon la zone de résidence en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à avant mars 2020 (%)

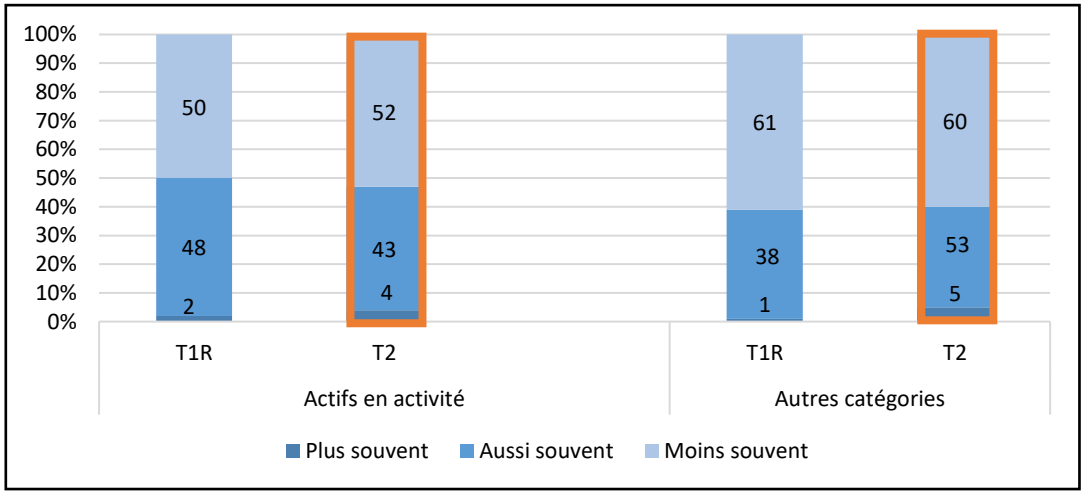


Champ : usagers des TC (T1R, n=443 et T2, n=458). Données redressées.

b- Evolutions selon l'occupation

En juin 2020 (T1), dans la population utilisatrice des TC, la baisse est, assez logiquement, moins forte chez les actifs « en activité » que chez les actifs qui sont arrêtés, les étudiants, les retraités et les personnes au foyer, la baisse étant la plus forte chez les personnes en recherche d'emploi (Klein et al., 2020b). Parmi l'échantillon de T1 qui a participé à T2, la baisse est un peu moins forte observée était également constatée chez les actifs en activité, que chez les autres catégories, que ce soit en juin 2020 ou en avril 2021 (Figure 11). En avril 2021 (T2), au sein de la population qui utilise les TC, la proportion déclarant une baisse des TC est toujours moins forte chez les actifs en activité que chez les actifs en arrêt (8 points d'écart). La baisse est plus importante chez les étudiants, les chercheurs d'emploi et les actifs arrêtés (Figure 11).

Figure 11. Evolution de l'usage des TC chez leurs utilisateurs selon l'occupation, en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à avant mars 2020 (%)

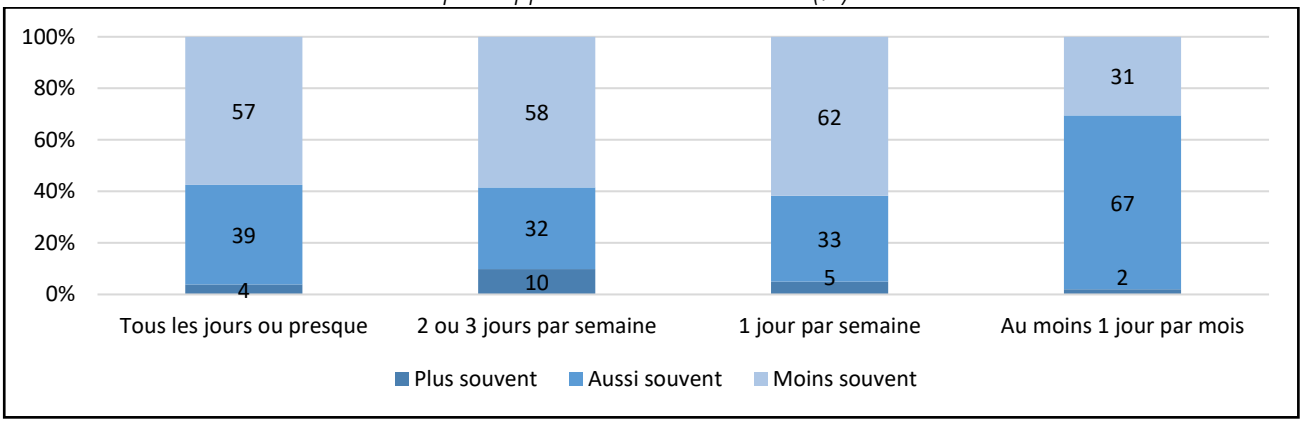


Champ : usagers des TC (T1R, n= 457 et T2, n=458). Données redressées.

c- Evolutions selon la fréquence d'usage des TC avant mars 2020

En juin 2020, les usagers quotidiens des TC étaient un peu moins concernés par la baisse d'usage que les usagers occasionnels (écarts de 12 à 14 points) (Klein et al., 2020b). Toutefois, cette différence disparaît quasiment si l'on considère la population de T1 qui a répondu à T2. Et les usagers exceptionnels des TC (moins d'un jour par semaine) avant confinement sont même nettement moins concernés par la baisse d'usage que les usagers quotidiens (Figure 12). Cette question n'a pas été posée dans l'enquête T2, aussi il n'est pas possible d'estimer d'évolutions

Figure 12. Evolution de l'usage des TC chez leurs utilisateurs selon la fréquence d'usage des TC en juin 2020 par rapport à avant mars 2020 (%)



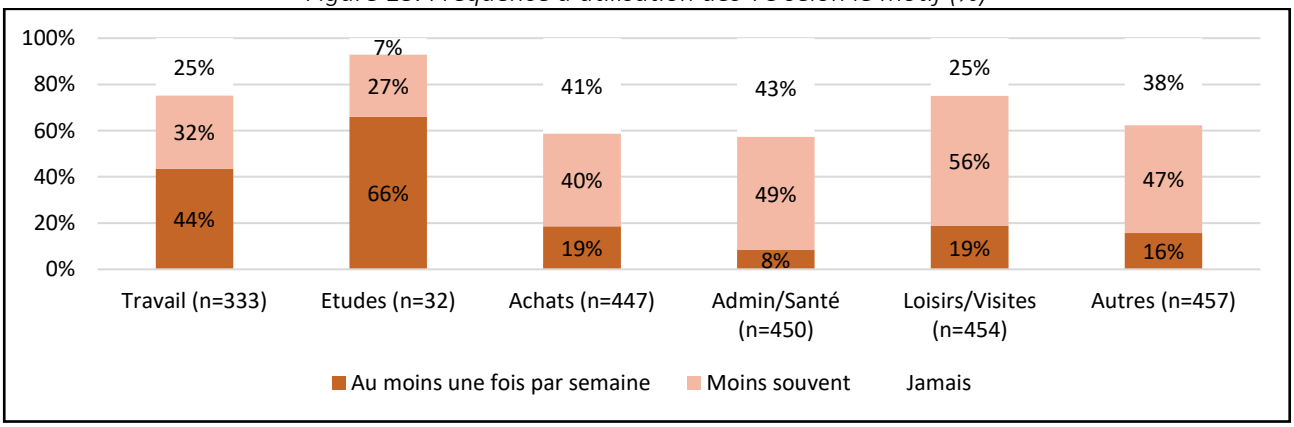
Champ : usagers des TC (T1R, n=394). Données redressées.

d- Utilisation des TC selon le motif des déplacements

Dans l'enquête T2, la fréquence d'utilisation des TC pour les motifs principaux met en évidence un usage épisodique des TC, à l'exception de l'activité professionnelle. Cependant, même pour l'activité travail, les usagers des TC sont nombreux à ne l'utiliser qu'occasionnellement en avril 2021.

De façon assez attendue, l'utilisation des TC est fréquente pour les études (66 %) et le travail (44 %), nettement moins pour les achats et les loisirs (19 %) et *a fortiori* les autres motifs (Figure 13). Cette question n'a été posée que dans l'enquête T2 et il n'est pas possible de mener des comparaisons ici. La majorité des usagers des TC pour le travail ou les études les utilisent au moins hebdomadairement, tandis que pour tous les autres motifs de déplacement l'usage des TC se fait sur une base moins fréquente (Tableau 11).

Figure 13. Fréquence d'utilisation des TC selon le motif (%)



Champ : Ensemble de la population (T2). Données redressées.

Tableau 11. Fréquence d'utilisation des TC selon le motif chez leurs usagers (%)

	Travail (n=229)	Etudes (n=23)	Achats (n=266)	Admin/Santé (n=281)	Loisirs/Visites (n=359)	Autres (n=287)
Au moins une fois par semaine	64	90	32	14	25	25
Moins souvent	36	10	68	86	75	75

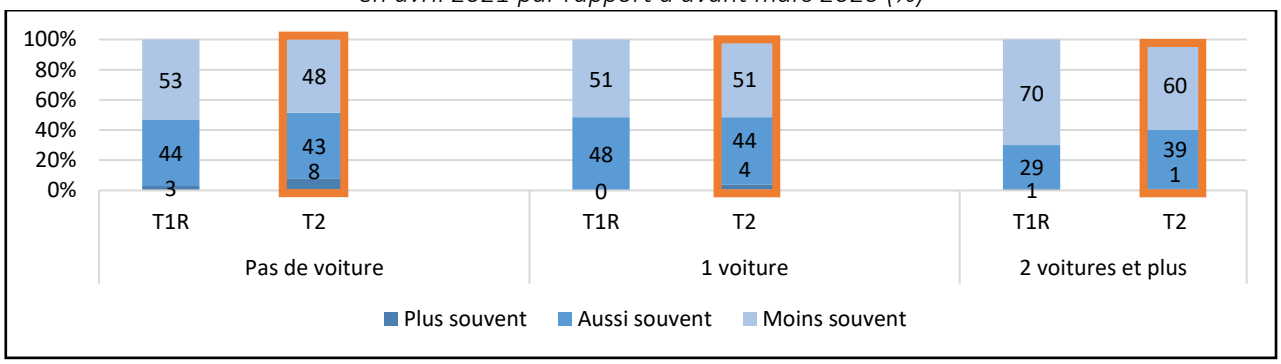
Champ : usagers des TC (T2). Données redressées

e- Evolutions selon le taux de motorisation du ménage

L'enquête T1 mettait en évidence, en juin 2020, une baisse plus limitée de l'usage des TC par rapport à avant mars 2020 chez les membres de ménages non motorisés (Klein et al., 2020b). *A contrario*, la baisse était d'autant plus forte que le nombre de voitures du ménage était élevé. Ce résultat est visible également lorsque l'on réduit l'échantillon aux enquêtés de l'enquête T1 qui ont répondu à l'enquête T2 (Figure 14).

En avril 2021, cette tendance se confirme, avec une baisse moins forte d'usage des TC dans les ménages non ou mono-motorisés, avec tout de même, respectivement, 48 et 51 % déclarant avoir réduit leur usage des TC par rapport à avant mars 2020. La désaffection pour les TC est particulièrement marquée chez les ménages multimotorisés, 60 % mentionnant un usage moins fréquent.

Figure 14. Evolution de l'usage des TC chez leurs utilisateurs selon la motorisation du ménage en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à avant mars 2020 (%)



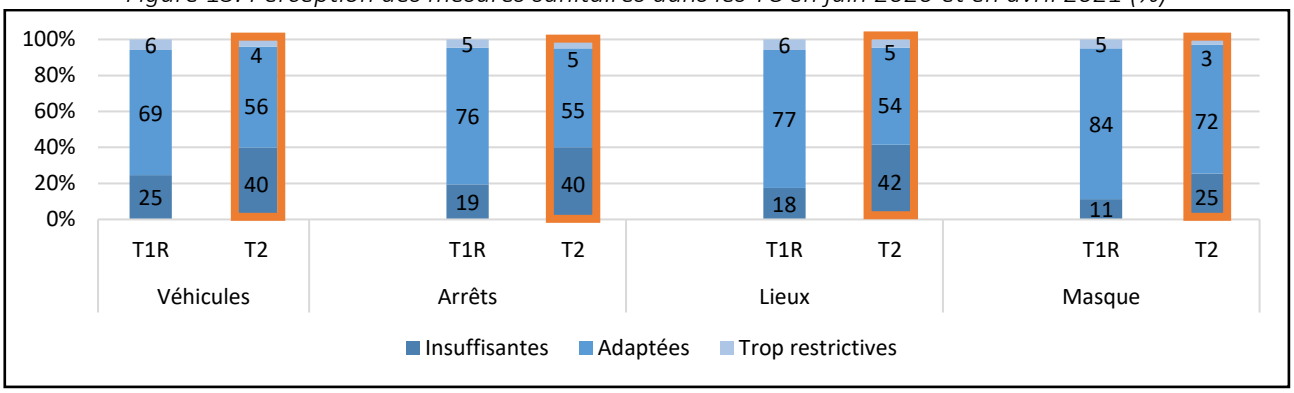
Champ : usagers des TC (T1R, n=457 et T2, n=458). Données redressées.

f- Evolutions selon la perception des mesures sanitaires prises dans les véhicules de TC

A travers l'enquête T1 réduite au sous-échantillon qui a répondu à l'enquête T2 en juin 2020, deux usagers des TC sur trois trouvaient adaptées les mesures mises en place dans les véhicules, la proportion était supérieure pour celles prises pour les arrêts, et pour celles concernant les gares et lieux de transport. Une minorité d'enquêtés (6 à 7 %) trouvaient les mesures trop restrictives. Mais à l'inverse, 13 % trouvaient les mesures insuffisantes pour ce qui concerne le port du masque, ce taux montant à 22 % pour les mesures prises pour les lieux des TC (gares, couloirs, pôles d'échange) et à 26 % pour les mesures prises pour assurer la distanciation physique aux arrêts, comme pour celles prises pour limiter le risque sanitaire à l'intérieur des véhicules (Figure 15).

En avril 2021, la part des usagers qui pensent que ces mesures sont bien adaptées est beaucoup moins importante qu'en juin 2020 pour ce qui concerne les arrêts et lieux de transport (pôles d'échanges, gares…), et un peu moins importante pour ce qui concerne les véhicules et le port du masque. De façon globale, dans un contexte où les indécis sont moins nombreux, la part des usagers qui pensent que les mesures sont insuffisantes est plus importante en avril 2021 qu'en juin 2020 (Figure 15).

Figure 15. Perception des mesures sanitaires dans les TC en juin 2020 et en avril 2021 (%)

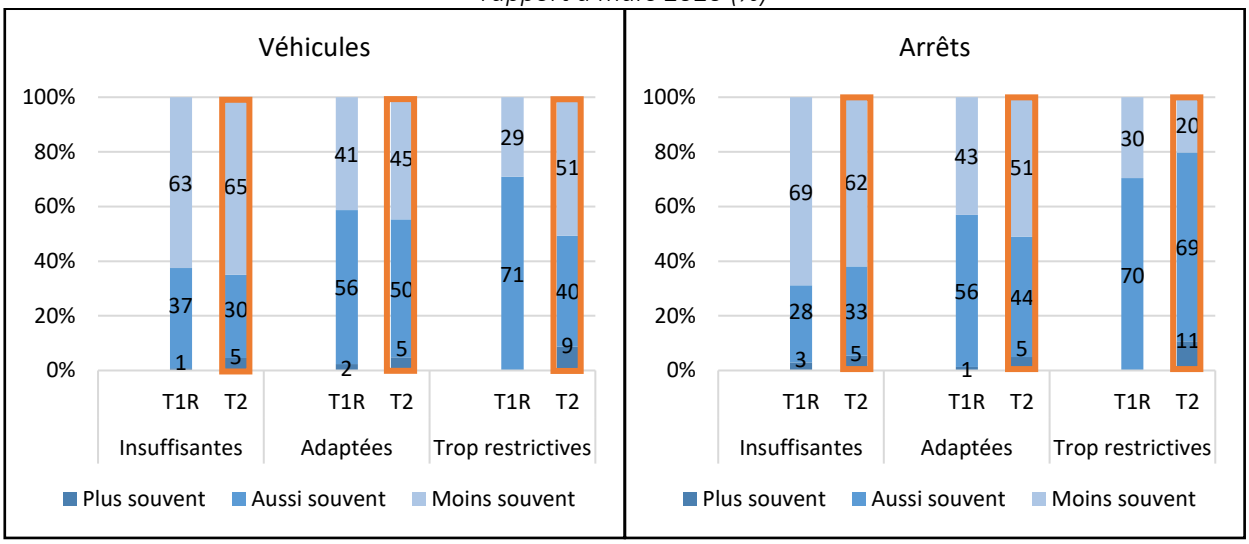


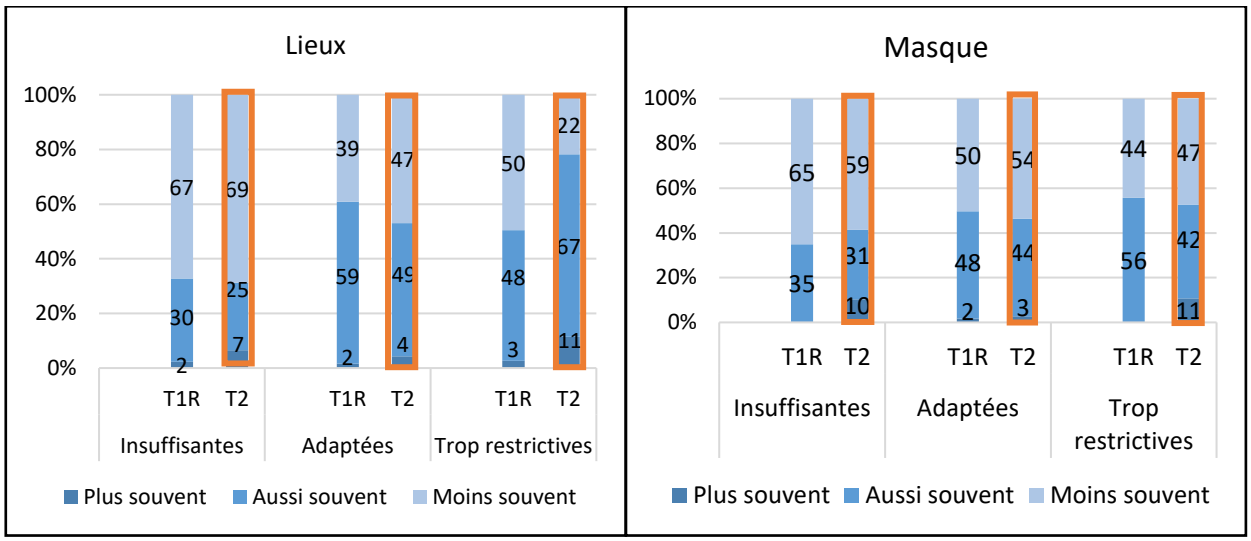
Champ : usagers des TC (T1R, n=315-véhicules, n=310-arrêts, n=304-lieux, n=374-masque hors réponses « je ne sais pas ») et (T2, n=377-véhicules, n=386-arrêts, n=387-lieux,n=426-masque, hors réponses « je ne sais pas »). Données redressées.

L'impact de ces mesures sur l'utilisation des TC était perceptible en juin 2020 dans l'enquête T1 (Klein et al., 2020b). Les enquêtés trouvant les règles sanitaires insuffisantes sont nettement plus nombreux à utiliser moins souvent les TC qu'avant le confinement (avec des écarts de 12 à 18 points, selon les mesures, l'écart maximal étant observé pour les mesures qui concernent l'intérieur des véhicules). Les usagers qui trouvaient ces mesures trop restrictives ne fréquentaient pas moins les TC que ceux qui les trouvent adaptées, ils étaient même un petit peu plus nombreux à les utiliser plus souvent, ce qui peut être en partie la cause de cette perception négative. Les tendances se retrouvent lorsqu'on limite l'analyse aux enquêtés de T1 qui ont également répondu à T2 (Figure 16).

De même, en avril 2021, juger insuffisantes les mesures sanitaires va de pair avec une réduction plus forte d'utilisation des TC par rapport à avant mars 2020. Comme en juin 2020, les usagers qui trouvent ces mesures trop restrictives ne fréquentent pas moins les TC que ceux qui les trouvent adaptées. Toutefois ce constat n'est pas vérifié pour les mesures qui concernent l'intérieur des véhicules : les usagers qui trouvent les mesures prises dans les véhicules trop restrictives sont un peu plus nombreux à déclarer un moindre usage des TC, que ceux qui les trouvent adaptées (Figure 16).

Figure 16. Evolution de l'usage des TC chez ses utilisateurs selon les mesures en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à mars 2020 (%)





Champ : usagers des TC (T1R, n=315-véhicules,310-arrêts,304-lieux, 374-masque hors réponses « je ne sais pas ») et (T2, n=377-véhicules, 386-arrêts, 387-lieux ,426-masque, hors réponses « je ne sais pas »). Données redressées.

2.3. Qui sont les usagers qui utilisent plus le vélo pour leur mobilité ?

La comparaison de l'usage du vélo entre avant mars 2020 et juin 2020 montrait que près de 20 % des répondants déclaraient utiliser plus le vélo qu'avant le confinement. Si l'on se focalise sur les utilisateurs du vélo, cette proportion montait à environ 35 % (pour 10 % environ qui l'utilisaient moins souvent) (Klein et al., 2020b). Dans l'échantillon de T1 qui a participé à T2, l'augmentation d'usage du vélo, en juin 2020 par rapport à avant mars 2020, concernait 16 % des participants (et 31 % de ses usagers, pour 11 % qui l'utilisaient moins).

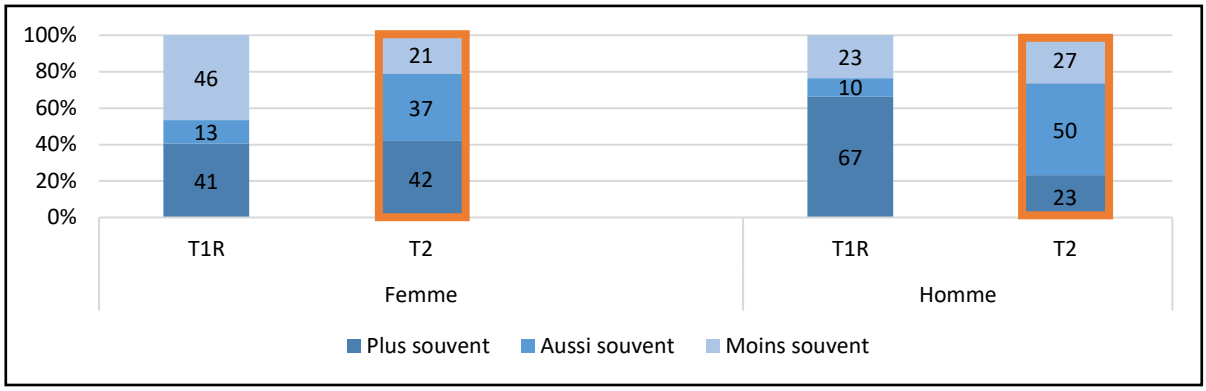
Toutefois, en avril 2021 (T2), les proportions d'enquêtés qui utilisent plus et moins le vélo qu'avant mars 2020 sont bien plus proches : 17 % l'utilisent plus, 14 % l'utilisent moins souvent. De même, parmi les enquêtés qui utilisaient le vélo avant mars 2020, 29 % déclarent l'utiliser plus souvent au moment de l'enquête T2, qu'avant mars 2020, pour 25 % qui l'utilisent moins souvent. La forte présence d'actifs en télétravail en avril 2021 a vraisemblablement contribué à cette moindre dynamique de la bicyclette.

a- Evolution selon le genre, la catégorie d'âge et la zone de résidence

L'augmentation d'utilisation du vélo en juin 2020 était plus marquée chez les femmes (40 %) que chez les hommes (28 %), et chez les personnes ayant entre 18 et 34 ans (40 %) que chez les plus âgés (Klein et al., 2020b). Les évolutions selon le genre et l'âge étaient plus contrastées encore pour l'échantillon de T1 ayant répondu à T2 (Figures 17 et 18).

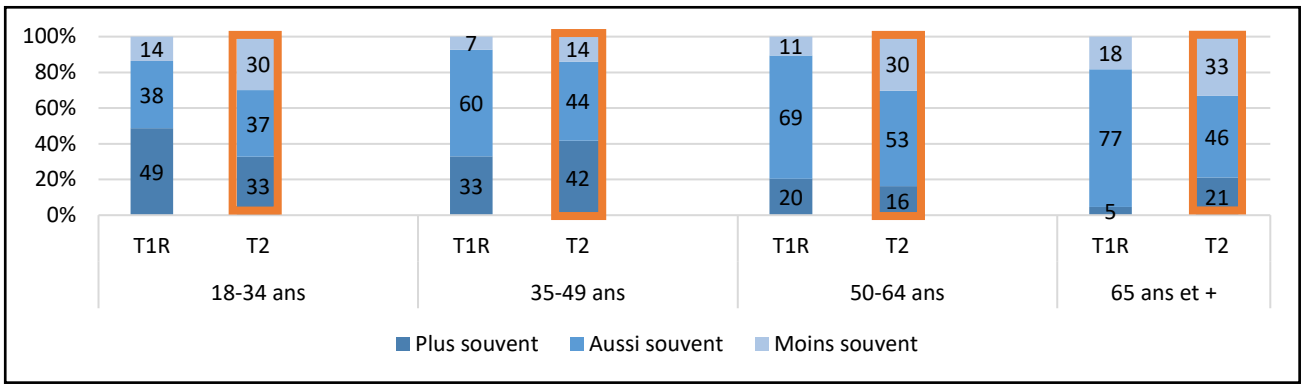
En revanche, en avril 2021 (T2), cette augmentation reste moins marquée chez les hommes (23 % déclarent l'utiliser plus souvent) que chez les femmes (42 %) et nettement plus marquée chez les personnes ayant entre 35 et 49 ans (42 %) que les autres (Figures 17 et 18). Au vu des déclarations des enquêtés, la dynamique en faveur du vélo semble se réduire chez les jeunes adultes (18-34 ans) et chez les hommes.

Figure 17. Evolution de l'usage du vélo chez ses utilisateurs selon le genre en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à avant mars 2020 (%)



Champ : usagers du vélo (T1R, n=283 et T2, n=298). Données redressées.

Figure 18. Evolution de l'usage du vélo chez ses utilisateurs selon l'âge en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à avant mars 2020 (%)

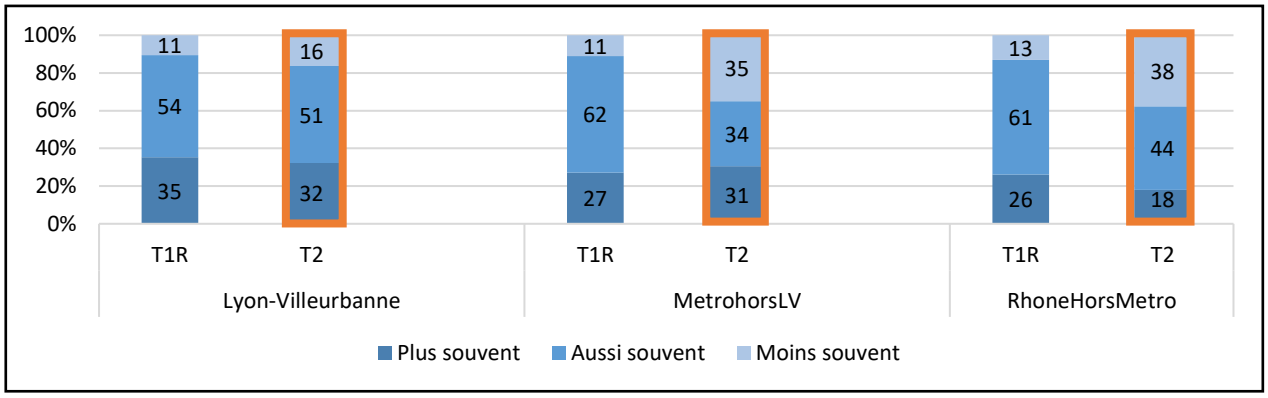


Champ : usagers du vélo (T1R, n=280 et T2, n=295 ; 65 ans et plus : petits effectifs :T1R n=14 et T2 n= 21). Données redressées.

Au plan spatial, en juin 2020, parmi le sous-échantillon de T1 qui a répondu à T2, les habitants de Lyon-Villeurbanne étaient un peu plus nombreux que les résidents des couronnes de la métropole à mentionner un usage accru du vélo dans leurs déplacements (35 *vs* 27 %), tandis que la même proportion, assez basse (11 %), déclarait un usage moins fréquent (11 % dans les deux cas) (Figure 19).

En avril 2021, ces mêmes enquêtés, 32 % des habitants de Lyon-Villeurbanne, et 31 % des habitants des communes de la périphérique de la métropole à déclarer un usage plus fréquent du vélo pour leurs déplacements qu'avant mars 2020, mais la part des résidents du centre et du reste de la métropole déclarant un usage moins fréquent qu'en mars 2020 apparait nettement plus élevée qu'en juin (16 % et 35 %, respectivement). Au-delà des limites de la métropole, les petits effectifs de cyclistes chez les résidents du département du Rhône, rendent les résultats trop fragiles pour être commentés (Figure 19).

Figure 19. Evolution de l'usage du vélo chez ses utilisateurs selon la zone de résidence en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à avant mars 2020 (en %)



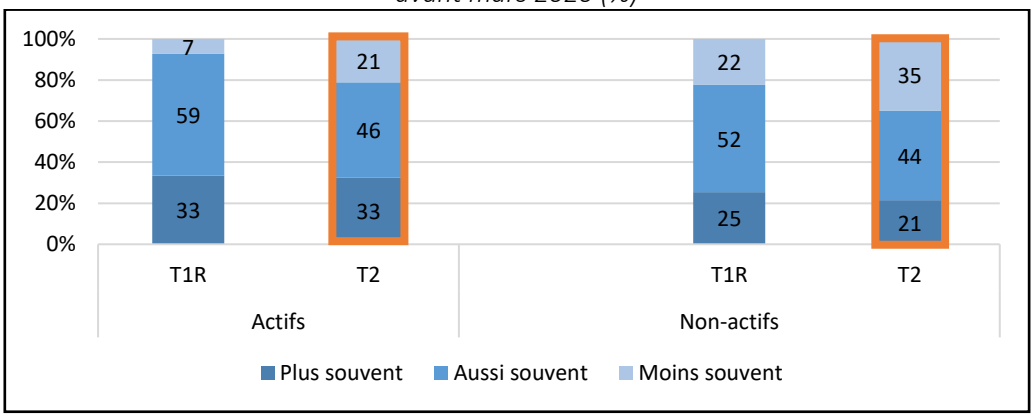
Champ : usagers du vélo (T1R, n=279 dont 28 habitants hors de la métropole et T2, n=299 dont 27 habitants hors de la métropole). Données redressées.

b- Selon l'occupation

En juin 2020 (T1), dans la population utilisatrice du vélo, ce sont les étudiants et les personnes au foyer qui avaient le plus augmenté leur usage du vélo. Les actifs « en activité » n'étaient pas les plus nombreux à faire plus de vélo, même s'ils étaient plus nombreux que les actifs arrêtés et que les actifs en recherche d'emploi (Klein et al., 2020b). Toutefois, parmi l'échantillon de T1 qui a participé à T2, chez les utilisateurs de vélo[1], la hausse apparaissait plus forte chez les actifs que chez la catégorie regroupant l'ensemble des autres statuts (Figure 20).

En avril 2021 (T2), dans un contexte de tassement de la dynamique des usages du vélo, celle-ci demeure uniquement chez les actifs (Figure 20).

Figure 20. Evolution de l'usage du vélo chez ses utilisateurs selon l'occupation en juin 2020 par rapport à avant mars 2020 (%)



Champ : usagers du vélo en juin 2020 (pour T1R) et avril 2021 (T1R, n= 283 et T2, n=299). Données redressées.

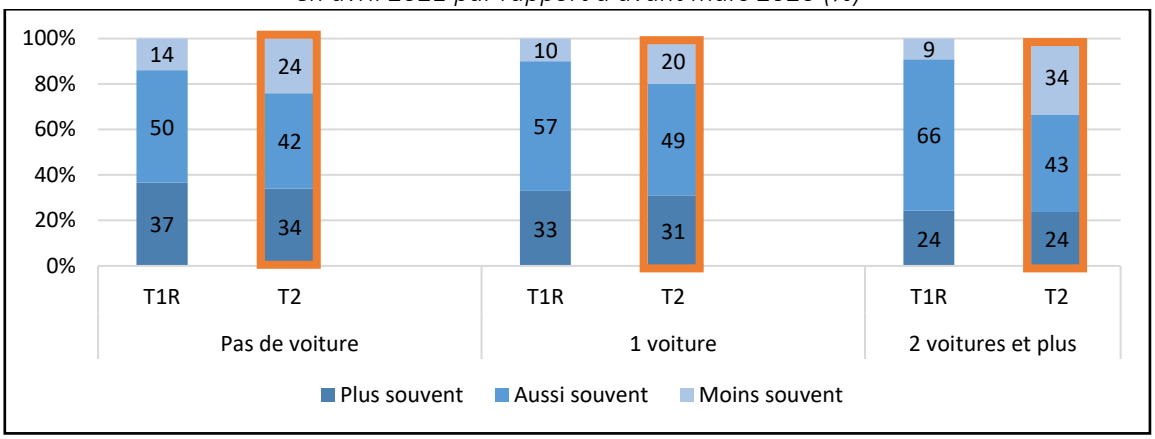
c- Selon le taux de motorisation du ménage

En juin 2020, comparé à avant mars 2020, plus le taux de motorisation du ménage augmentait, plus la proportion déclarant un usage plus fréquent du vélo se réduisait (Klein et al., 2020b). C'était également le cas pour l'échantillon de T1 qui a répondu à T2 (Figure 21).

[1] *Utilisateurs du vélo :* tous les enquêtés, hormis ceux ayant répondu « Jamais » à la question sur l'usage du vélo.

La relation apparait moins nette en avril 2021. Seuls les membres de ménage qui possèdent deux voitures et plus connaissent une augmentation plus forte que celle observée en juin 2002. Les individus de ménages non motorisés comptent eux aussi une part plus importante d'utilisateurs moins fréquents (Figure 21).

Figure 21. Evolution de l'usage du vélo chez ses utilisateurs selon la motorisation du ménage en juin 2020 et en avril 2021 par rapport à avant mars 2020 (%)

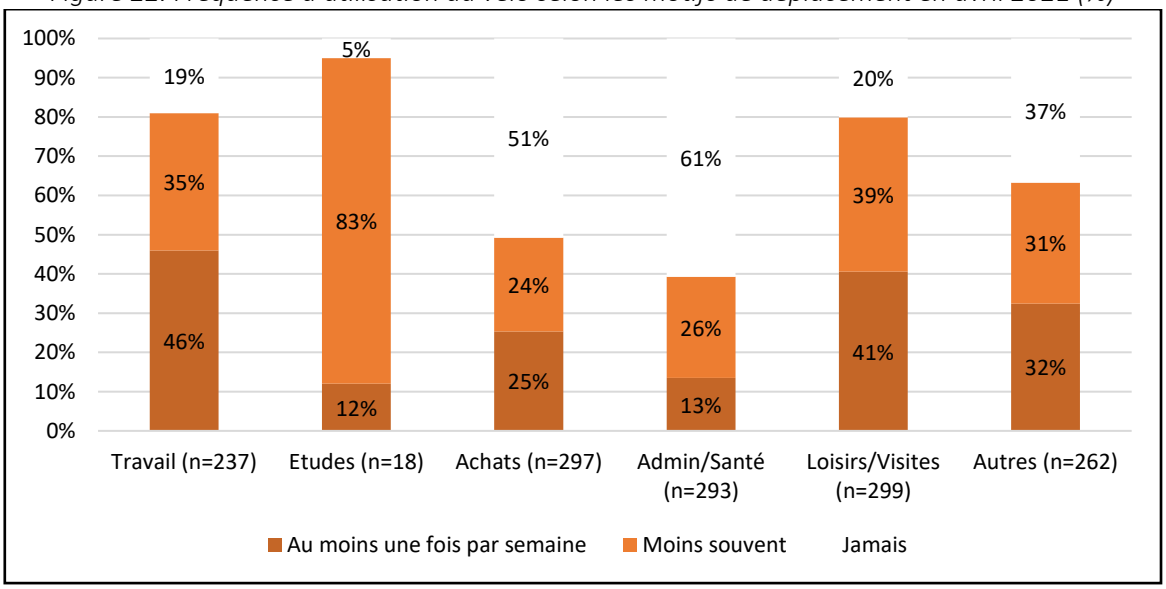


Champ : usagers du vélo (T1R, n=283 et T2 = 299). Données redressées.
Usagers du vélo : Tous individus à l'exception des réponses « Jamais » à la question sur l'usage du vélo.

d- Selon le motif de déplacement

Cette question n'a été posée que dans l'enquête T2. En avril 2021, c'est pour le travail, d'une part, et pour les déplacements les loisirs et visites, d'autre part, que le vélo est le plus utilisé à un rythme régulier (respectivement 46 % et 41 % l'utilisent au moins une fois par semaine). Un enquêté sur quatre l'utilise à une fréquence au moins hebdomadaire pour les achats (Figure 22).

Figure 22. Fréquence d'utilisation du vélo selon les motifs de déplacement en avril 2021 (%)



Champ : usagers du vélo (T2). Données redressées.

3. Evolution des pratiques de télétravail

En juin 2020, moins d'un actif sur deux (47 %) se rendait sur son lieu de travail, sans recourir au télétravail. Plus d'un actif enquêté sur trois le pratiquait pour une partie seulement de son temps de travail et un actif sur huit était exclusivement en télétravail (Klein et al., 2020a). Pour l'échantillon de T1 qui a participé à T2 (T1R), le télétravail complet en juin 2020 était plus élevé encore (17 %).

En revanche, la part des personnes en lieu de travail uniquement est en retrait, de 46 % en juin 2020 (T1R) à 36 % en avril 2021 (Tableau 12). A travers l'enquête T2, c'est le télétravail complet (5 jours par semaine) qui progresse (+ 7 points, de 18 % en juin 2020 à 25 % en avril 2021). En avril 2021, 22 % des actifs ne se rendaient aucun jour de la semaine sur leur lieu de travail (Tableau 12). En avril 2021, 17 % des participants à T2 (et 15 % des actifs) déclarent avoir eu un changement au niveau de leur situation professionnelle depuis leur participation aux enquêtes en juin 2020.

Tableau 12. Nombre de jours au lieu de travail et en télétravail en juin 2020 et en avril 2021 (%)

TT	T1R	T2
LT uniquement	46	36
TT partiel (1-2j)	14	16
TT partiel (3-4j)	23	23
TT complet (5j+)	18	25

Champ : population active (T2, n=375 et T1R, n=370). Données redressées.

En avril 2021, 89 % des actifs n'effectuant aucun jour de télétravail étaient dans la même situation en juin 2020, les 11 % restant étaient en télétravail. Pour les télétravailleurs partiels (1 à 2 jours) en avril 2021, plus de la moitié (53 %) ne faisaient pas de télétravail en juin 2020., les autres étant en télétravail partiel 1 à 2 jours (21 %) ou 3 à 4 jours (22 %). De même, en avril 2021, 57 % des actifs faisant 3 à 4 jours de télétravail par semaine et 54 % de ceux qui le font plus que 4 jours par semaine, faisaient les mêmes parts de télétravail en juin 2020 (Tableau 13).

Tableau 13. Par de télétravail en juin 2020, pour les différentes catégories de télétravail en avril 2021 (%)

		Avril 2021			
		LT uniquement	TT partiel (1-2j)	TT partiel (3-4j)	TT complet (5j+)
Juin 2020	LT uniquement	89	53	8	7
	TT partiel (1-2j)	9	21	20	15
	TT partiel (3-4j)	1	22	57	24
	TT complet (5j+)	2	5	15	54

Champ : population active (T2, n=375 et T1R, n=370). Données redressées.

3.1. Qui télétravaille d'avantage en avril 2021 qu'en juin 2020 ?

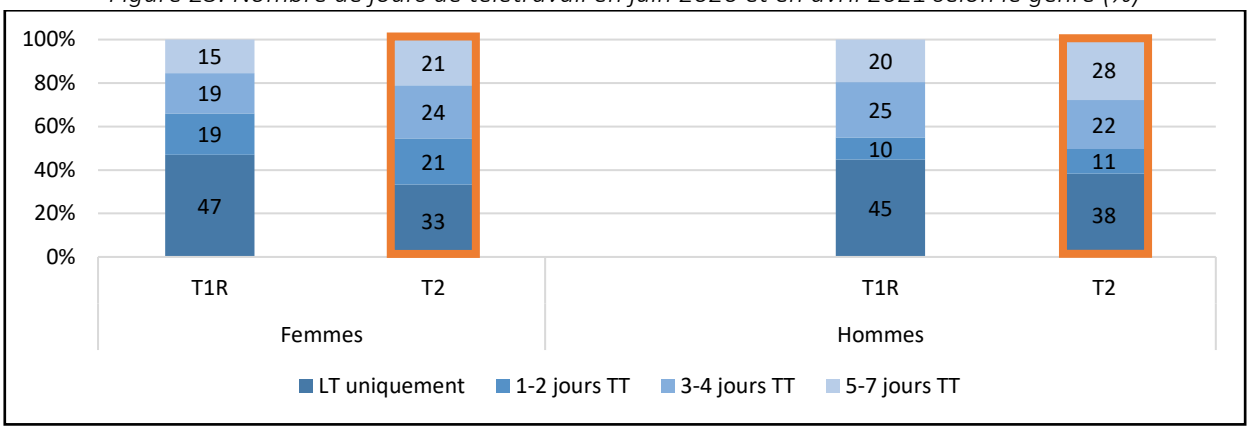
a- Evolutions selon le genre, la catégorie d'âge et la zone de résidence

En juin 2020, parmi les actifs de l'enquête T1 qui ont également répondu à l'enquête T2, la part ne faisant pas du tout de télétravail était un peu plus élevée chez les hommes que chez les femmes (+ 5 points). Les hommes étaient cependant plus nombreux en télétravail complet, mais nettement moins en télétravail partiel.

En avril 2021, par rapport à juin 2020, la croissance de la part ayant télétravaillé au moins un jour par semaine est deux fois plus forte chez les femmes (+14 points) que chez les hommes (+7 points). Ces

« néo-télétravailleurs » se répartissent en parts égales entre télétravail partiel et complet chez les femmes. Chez les hommes, la progression se porte uniquement sur le télétravail complet (Figure 23).

Figure 23. Nombre de jours de télétravail en juin 2020 et en avril 2021 selon le genre (%)



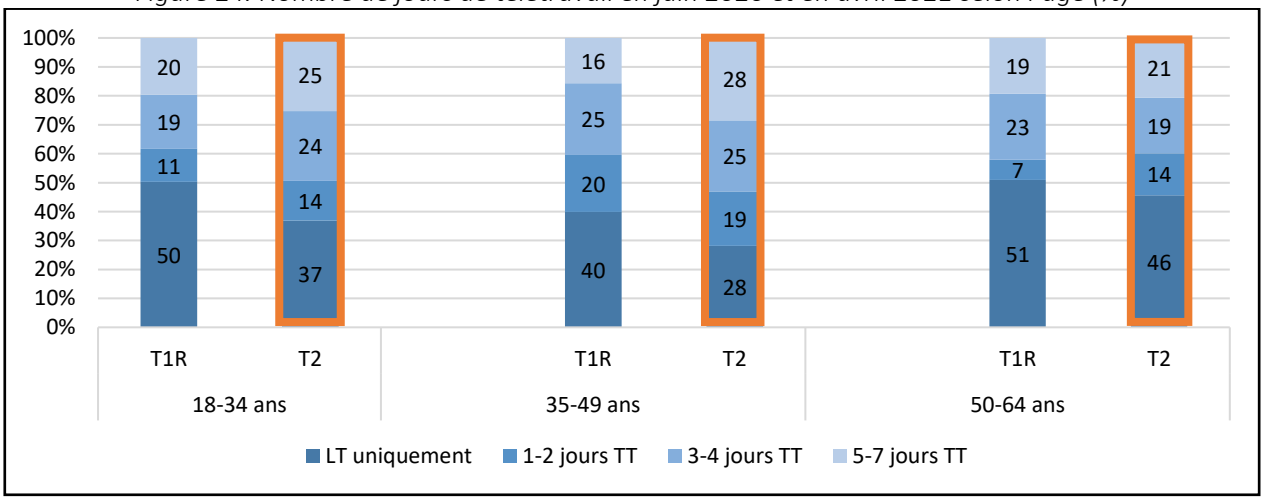
Champ : population active (T2, n=375 et T1R, n=370). Données redressées.

Au niveau des catégories d'âge, en juin 2020 (T1), la fréquence à des modalités de travail uniquement axées sur le lieu de travail suite à la période du confinement de mars-mai 2020 était plus élevée chez les actifs les plus âgés (Klein et al., 2020a).

Cela est toujours le cas en avril 2021 : 46 % des actifs de 50-64 ans travaillent sur le lieu de travail uniquement. De plus, chez les actifs de 50-64 ans qui ont répondu à l'enquête T2, cette part diminue « seulement » de 5 points entre juin 2020 et avril 2021. Cette diminution est de de 12 à 13 points chez les actifs de moins de 50 ans.

Chez les moins de 50 ans, la progression corrélative du télétravail se fait au profit du télétravail complet pour les 35-49 ans (+12 points), et plutôt télétravail partiel pour les 18-34 ans (+ 8 points, *vs* + 5 points pour le télétravail complet) (Figure 24).

Figure 24. Nombre de jours de télétravail en juin 2020 et en avril 2021 selon l'âge (%)



Champ : population active (T2, n=372 et T1R, n=370). Données redressées.

En juin 2020, les habitants de Lyon-Villeurbanne étaient proportionnellement plus nombreux à ne travailler que sur site (11 points de plus que la métropole et 5 points de plus que le reste du Rhône) (Klein et al., 2020a).

Le télétravail moins fréquent des actifs réside dans le centre se confirme en avril 2021, avec des écarts encore plus nets (-16 et -25 points par rapport aux périphéries de la métropole et aux zones hors métropole. Entre juin 2020 et avril 2021, pour les répondants aux enquêtes T1 et T2, le

télétravail complet a nettement progressé dans la métropole, hors Lyon-Villeurbanne (+18 points). A Lyon-Villeurbanne les modalités de télétravail 1 à 2 jours par semaine progressent (+4 points), tandis que dans le département du Rhône, hors métropole, ce sont les modalités de télétravail 3 à 4 jours qui progressent (+10 points, Tableau 14).

Tableau 14 Nombre de jours en télétravail en juin 2020 et en avril 2021 par zone de résidence (%)

TT	LV			Métro Hors LV			Rhône Hors Métro		
	T1	T1R	T2	T1	T1R	T2	T1	T1R	T2
LT uniquement	55	53	45	44	46	29	50	30	20
TT partiel (1-2j)	14	11	15	20	22	17	17	12	16
TT partiel (3-4j)	16	21	21	20	20	24	18	28	29
TT complet (5j+)	14	15	19	16	12	30	16	31	35

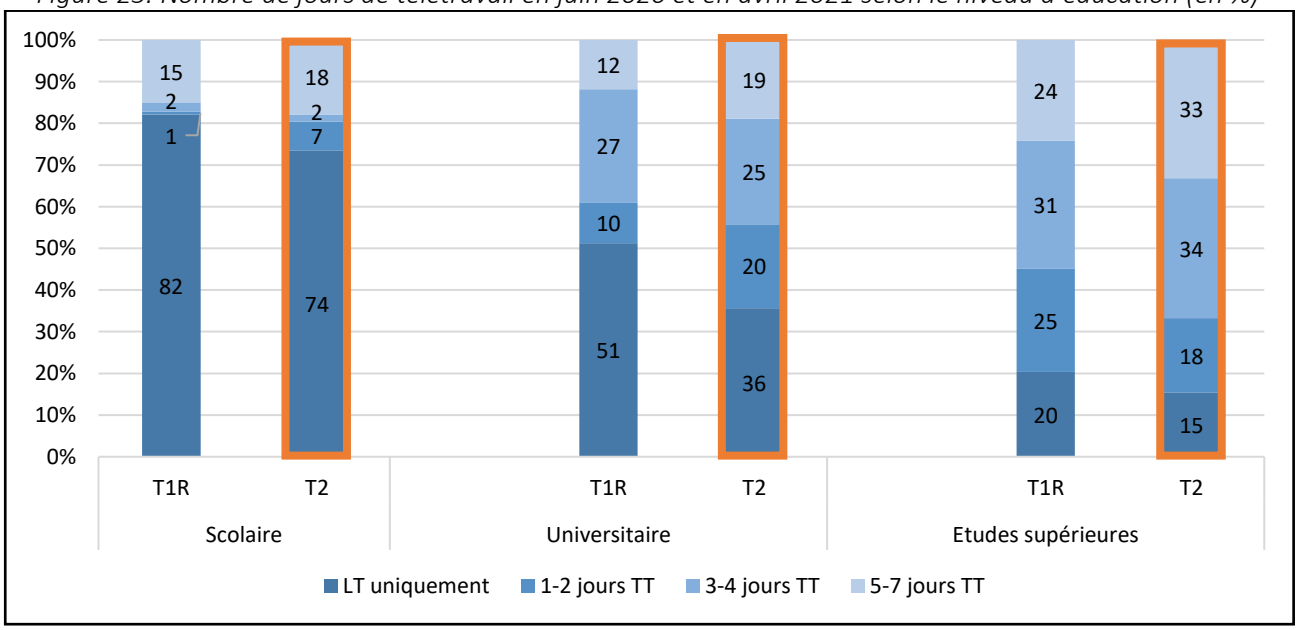
LT : Lieu de travail ; TT : Télétravail ; LV : Lyon-Villeurbanne. Champ : population active (T1R, n=370, T1, n=375). Données redressées.

b- Evolutions selon le niveau d'études

En juin 2020 (T1) comme en avril 2021 (T2), le recours au télétravail est extrêmement contrasté. Les personnes n'ayant pas fait d'études supérieures exerçaient leur activité assez largement sur le lieu de travail et, à l'inverse, le télétravail était majoritaire chez les personnes ayant un niveau d'études supérieures (Figure 25).

En termes d'évolutions, la part des actifs en lieu de travail uniquement a diminué d'environ 15 points chez les actifs ayant un diplôme universitaire, amplifiant les écarts avec les actifs de niveau d'étude secondaire (-8 points « seulement »). Elle n'a diminué que de 5 points pour ceux qui ont un niveau d'études supérieur bac +5, mais à partir de niveaux déjà très bas en juin 2020. Les plus diplômés sont les plus concernés par l'augmentation du télétravail complet (+9 points), l'augmentation du télétravail 1 à 2 jours par semaine concernant surtout les actifs de niveau d'études universitaires (+10 points) (Figure 25).

Figure 25. Nombre de jours de télétravail en juin 2020 et en avril 2021 selon le niveau d'éducation (en %)



Scolaire : jusqu'à Baccalauréat inclus. Universitaire : jusqu'à Bac+4, Etudes supérieures : Bac + 5. Champ : population active (T2, n=372 et T1R, n=368). Données redressées.

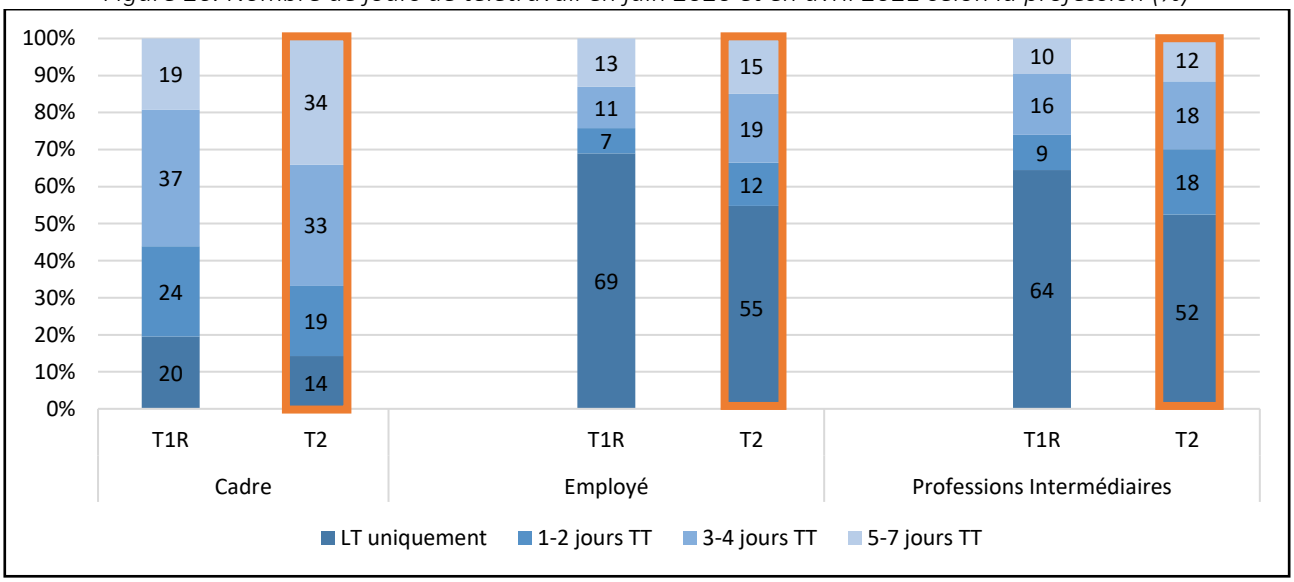
c- Evolutions selon la profession

L'enquête T1 avait confirmé qu'en juin 2020, les emplois de cadres étaient plus compatibles avec le télétravail que ceux des ouvriers et des employés (Klein et al., 2020a).

En avril 2021 (T2), les cadres pratiquent toujours très largement le télétravail (34 % en télétravail complet et 52 % en télétravail partiel). Les échantillons de la catégorie des ouvriers sont trop restreints pour être présentés.

La comparaison, pour les mêmes individus enquêtés en juin 2020 (T1) et avril 2021 (T2), montre que la part des actifs en lieu de travail uniquement a diminué d'environ 12 points chez les professions intermédiaires, de 14 points chez les employés et de 5 points chez les cadres. Ces derniers connaissent l'augmentation la plus importante du télétravail complet (+15 points), contre +2 points chez les deux autres catégories). Le télétravail partiel progresse chez les employés (+13 points) comme chez les professions intermédiaires (+11 points) mais diminue chez les cadres (-9 points, Figure 26).

Figure 26. Nombre de jours de télétravail en juin 2020 et en avril 2021 selon la profession (%)



Champ : population active (T2, n=375 et T1R, n=369). Données redressées.

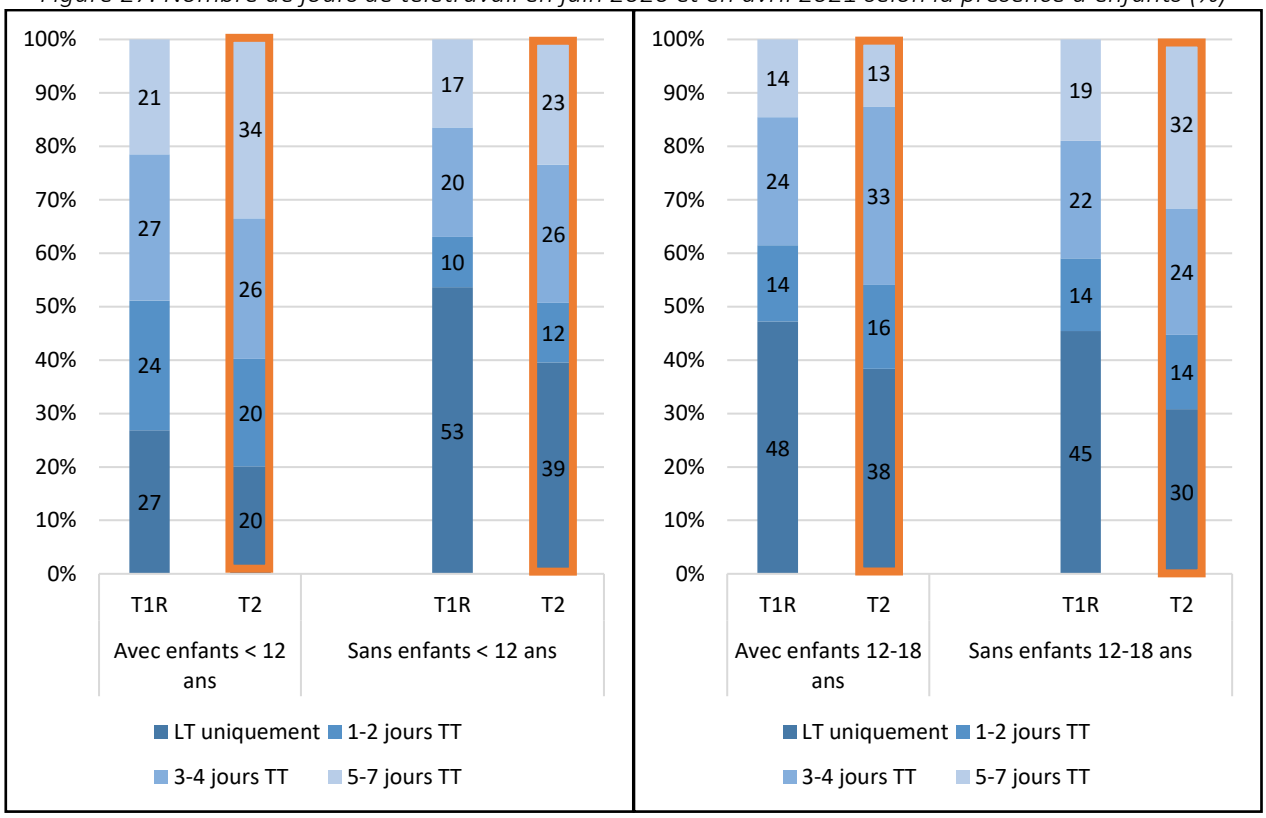
3.2. Les conditions de télétravail

Dans les enquêtes T1 et T2, différentes questions permettent d'évaluer les conditions de télétravail ont été abordées dans l'enquête T2, les conditions matérielles (présence d'une pièce dédiée au télétravail, connexion internet, bruit gênant le télétravail, difficulté à télétravailler du fait de la présence d'enfants en jeune âge).

a- Evolution de la fréquence de télétravail selon la présence d'enfants

A travers l'échantillon réduit ayant répondu aux enquêtes T1 et T2, la part des actifs qui travaillent uniquement sur leur lieu de travail est nettement plus faible en présence de jeunes enfants dans le ménage. Cette part a diminué de 14 points chez les actifs sans enfants. En avril 2021, par rapport à juin 2020, A l'exception des actifs avec enfants de 12-18 ans, le télétravail complet est plus pratiqué en avril 2021 qu'en juin 2020. Quant au télétravail partiel, il progresse chez les actifs avec enfants de 12 à 18 ans (Figure 27).

Figure 27. Nombre de jours de télétravail en juin 2020 et en avril 2021 selon la présence d'enfants (%)



Champ : population active avec enfant(s) (T2, n=290 et T1R, n=385). Données redressées. Les ménages avec à la fois des enfants de moins de 12 ans et de 12-18 ans ont été classés dans les Ménages avec enfants <12 ans.

En juin 2020 (T1), les femmes déclaraient davantage que les hommes avoir des difficultés à concilier leur activité professionnelle en télétravail et prise en charge des enfants, indifféremment de leur âge (Klein et al., 2020a).

La conciliation, plus difficile pour les femmes actives, de la pratique de télétravail avec la prise en charge des enfants est le reflet de l'inégale répartition des tâches domestiques (Santos Menezes et al., à paraître). En avril 2021, 52 % des femmes mentionnent des difficultés dans la gestion quotidienne des enfants durant le télétravail contre 40 % des hommes. Estimée à l'aide des enquêtés ayant répondu aux deux enquêtes (T1R et T2, Tableau 15), cette part est en diminution entre juin 2020 et avril 2021 : de 66 % à 52 % pour les femmes et de 55 % à 40 % pour les hommes.

Tableau 15. Difficultés à télétravailler avec des enfants de moins de 12 ans au domicile, selon le genre en juin 2020 et en avril 2021(%)

Difficulté à télétravailler	Femmes		Hommes	
	T1R	T2	T1R	T2
Non	34	48	45	60
Oui	66	52	55	40

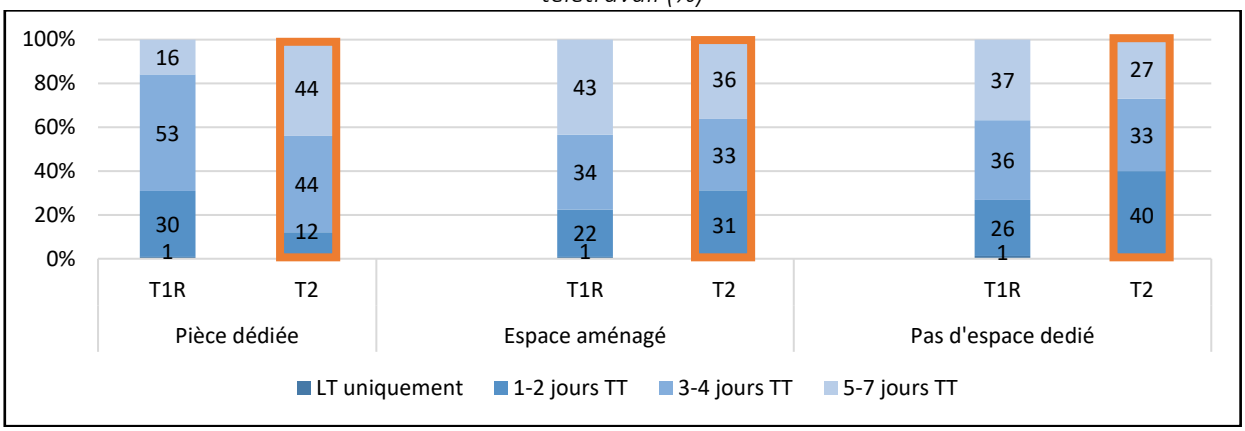
Champ : population active qui télétravaille et ayant des enfants (T2, n=139 et T1R, n=113). Données redressées.

b- Evolution de la fréquence de télétravail selon la disponibilité d'une pièce dédiée

Entre juin 2020 (T1R) et avril 2021 (T2), dans un contexte d'incitation forte au télétravail pour raisons sanitaires, le télétravail complet devient nettement plus répandu (+28 points) chez les actifs qui ont dans leur logement une pièce dédiée à leur activité professionnelle, au détriment du télétravail

partiel (-27). La part des actifs en télétravail complet diminue de 7 points chez les actifs qui disposent d'un simple espace aménagé (au profit du télétravail partiel, +8 points). Chez les actifs qui n'ont aucun espace dédié, la fréquence du télétravail complet diminue également (-10 points), et celle du télétravail partiel baisse légèrement aussi (-3 points), au profit des actifs qui travaillent uniquement sur le site de leur employeur (Figure 28).

Figure 28. Nombre de jours de télétravail en juin 2020 et en avril 2021 selon la présence d'un espace dédié au télétravail (%)

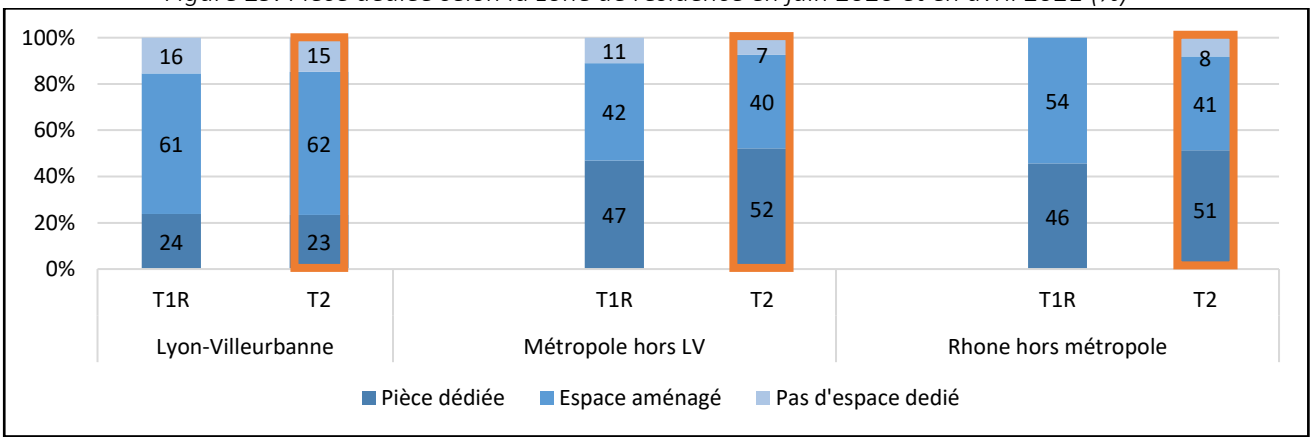


Champ : population active qui télétravaille (T2, n=260 et T1R, n=220). Données redressées.

En juin 2020 l'enquête T1, permettait d'estimer qu'un cinquième seulement des actifs résidant à Lyon-Villeurbanne disposait d'une pièce dédiée. En s'éloignant du centre, les logements gagnent en taille ; l'existence d'une pièce dédiée était alors nettement plus fréquente (Klein et al., 2020a).

En avril 2021 (T2), ces différences selon le lieu de résidence sont encore plus fortes : seuls 23 % des résidents de Lyon-Villeurbanne disposent d'une pièce dédiée (mais 62 % ont toutefois un espace aménagé) contre 52 % dans le reste de la métropole et 51 % dans le Rhône (Figure 29).

Figure 29. Pièce dédiée selon la zone de résidence en juin 2020 et en avril 2021 (%)



Champ : population active qui télétravaille (T2, n=260 et T1R, n=220). Données redressées.

c- Difficultés rencontrées dans la pratique du télétravail

Parmi les actifs de T1 ayant également répondu à l'enquête T2, 70 % des actifs sans espace dédié au télétravail souffraient de ce manque (contre 35 % pour ceux qui avaient un espace aménagé et seulement 7 % pour ceux disposant d'une pièce dédiée). En avril 2021 (T2), la présence d'une pièce dédiée ou d'un espace aménagé pour le télétravail évite toujours aux actifs d'avoir des soucis en termes d'espace pour télétravailler. Parmi ceux qui n'ont pas d'espace ni de pièce dédiée, la part des personnes ayant rencontré des difficultés avec l'espace du télétravail a baissé de 9 points entre juin

2020 et avril 2021 (Tableau 16). De même, les actifs qui ont un espace de télétravail sont moins nombreux à mentionner des difficultés en avril 2021 qu'en juin 2020 (-12 points).

Tableau 16. Espace à disposition pour télétravailler, en juin 2020 et en avril 2021 (%)

Difficultés liées à l'espace de télétravail	Pièce dédiée		Espace aménagé		Pas d'espace dédié	
	T1R	T2	T1R	T2	T1R	T2
Non	93	89	65	77	30	39
Oui	7	11	35	23	70	61

Champ : population active qui télétravaille (T2, n=259 et T1R, n=216). Données redressées.

Les difficultés liées à un espace insuffisant, ou insuffisamment aménagé, sont, logiquement, plus fréquemment mentionnées par les actifs résidant dans la zone la plus centrale (Figure 30). Elles tendent à s'atténuer entre juin 2020 et avril 2021. Quelle que soit la zone de résidence, ces difficultés ont diminué de façon relativement comparable (4 à 7 points) (Figure 30).

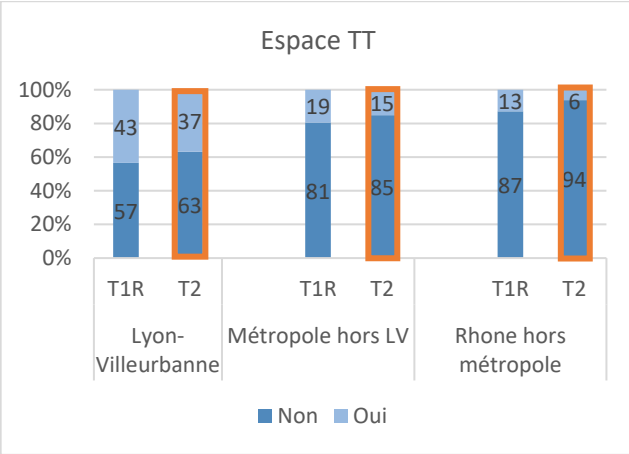
Concernant la connexion Internet, équipement généralement indispensable au télétravail, l'enquête T1 avait mise en évidence des difficultés pour 14 % à Lyon-Villeurbanne, 28 % dans le reste de la Métropole et 32 % dans le reste du département (Klein et al., 2020a).

En avril 2021 (T2), elle est jugée satisfaisante par près de huit actifs sur dix, avec relativement peu d'écarts selon le lieu de résidence. En revanche la situation semble s'être dégradée pour les répondants de T1 et T2 qui résident en dehors de la métropole (mais cette tendance est établie sur un petit échantillon (32)).

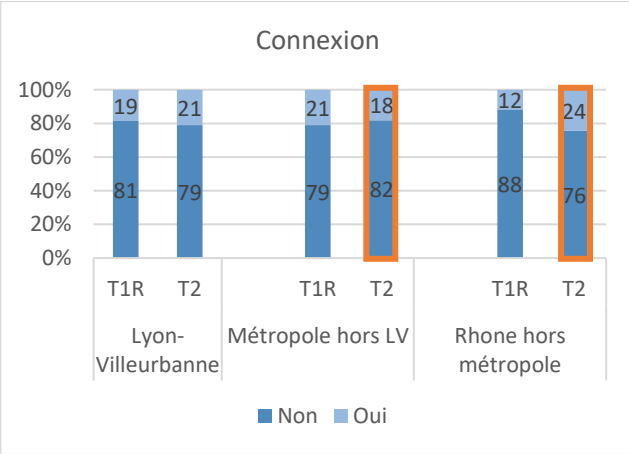
Concernant la pollution sonore, en juin 2020 (T1), les habitants de Lyon-Villeurbanne souffraient particulièrement du bruit, avec un peu moins d'un quart (23 %) le mentionnant, contre, respectivement, 14 % et 17 % dans le reste de la Métropole et en dehors de celle-ci (Klein et al., 2020a).

La comparaison de l'échantillon de T1 qui a répondu également à l'enquête T2 met en évidence une dégradation. En avril 2021 (T2), 33 % des actifs habitant à Lyon-Villeurbanne et 18 % des habitants du reste de la métropole déclarent avoir des difficultés liées à l'environnement sonore. Ce sont respectivement 9 et 11 points de plus qu'en juin 2020 pour les mêmes individus (Figure 30). La même tendance est observée pour les actifs résidant en dehors de la métropole.

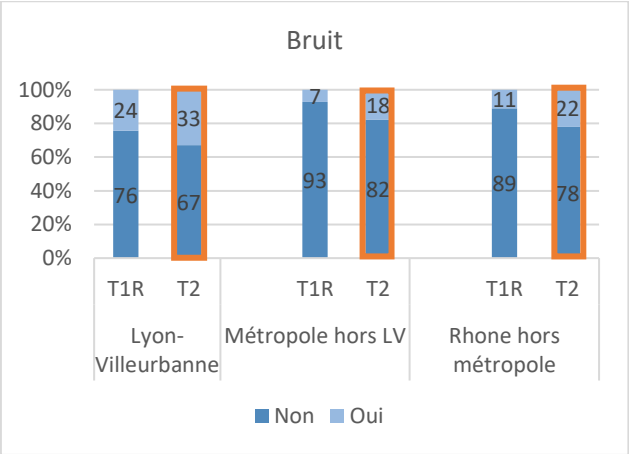
Figure 30. Difficultés liées au télétravail, selon la zone de résidence, en juin 2020 et en avril 2021 (%)



Champ : population active qui télétravaille (T2, n=259 et T1R, n=213). Données redressées.



Champ : population active qui télétravaille (T2, n=258 et T1R, n=214). Données redressées



Champ : population active qui télétravaille (T2, n=242 et T1R, n=207). Données redressées.

d- Souhaits d'évolution de la pratique du télétravail

A la question « *Par rapport à votre situation actuelle, souhaiteriez-vous augmenter la part de télétravail de votre emploi à l'avenir ?* », une majorité relative d'enquêtés répond favorablement (50 %, contre 43 % qui ne souhaitent pas l'augmenter) (Tableau 17).

Plus de deux actifs sur trois souhaitent télétravailler deux (33 %) ou trois (35 %) jours par semaine, tandis qu'un actif sur quatre souhaite le faire quatre à cinq jours par semaine (Tableau 18).

Tableau 17. Par rapport à votre situation actuelle (avril 2021), souhaiteriez-vous augmenter la part de télétravail de votre emploi à l'avenir ? (%)

	Actifs
Non, pas du tout	14
Plutôt non	29
Pas d'avis, ou non concerné·e	8
Plutôt oui	22
Oui, tout à fait	28
Total général	*100*

Champ : population active qui télétravaille (T2, n=271). Données redressées.

Tableau 18. Nombre de jours de télétravail souhaité à l'avenir pour les actifs favorables à une augmentation de la part de télétravail (%)

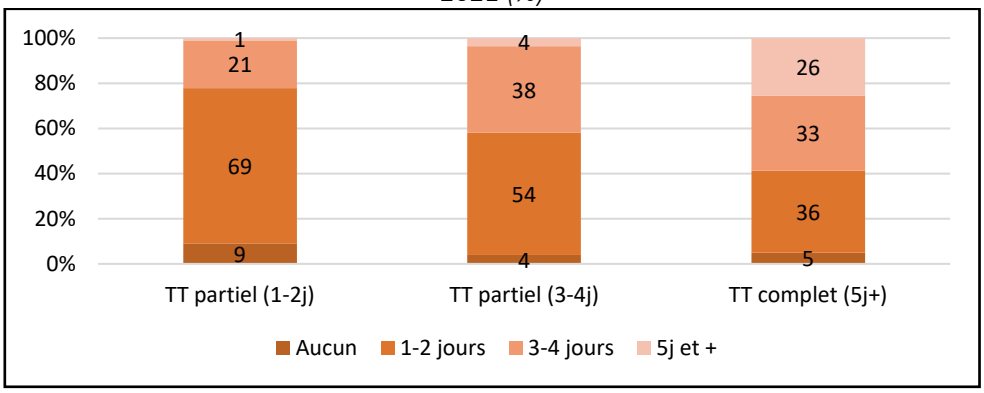
	Pourcentage
1 jour	7
2 jours	33
3 jours	35
4 jours	16
5 jours (et +)	9

Champ : population active souhaitant augmenter la part de télétravail (« oui » et « plutôt oui ») dans les années à venir (T2, n=125). Données redressées.

En juin 2020 (T1), plus de la moitié (55 %) des personnes qui ont expérimenté le télétravail dans la métropole lyonnaise, et 62 % hors de la métropole, disaient souhaiter en développer la pratique après la crise sanitaire (Klein et al., 2020a).

L'enquête T2 nuance fortement le souhait d'un accroissement de la part télétravaillée. Ainsi parmi les actifs télétravaillant 1 à 2 jours par semaine, 21 % souhaiteraient travailler trois à quatre jours. Mais parmi les actifs télétravaillant de 3 à 4 jours, 54 % souhaitent travailler un à deux jours seulement. Et, parmi ceux qui sont en télétravail complet, 33 % souhaiteraient travailler trois à quatre jours, 36 %, un à deux jours seulement, et 5 %, ne plus télétravailler du tout (Figure 31). Ce résultat est sans doute influencé par le contexte, et le fait que l'enquête T2 ait eu lieu pendant une période où les entreprises et administrations publiques étaient fortement incités à encourager le télétravail de leurs salariés.

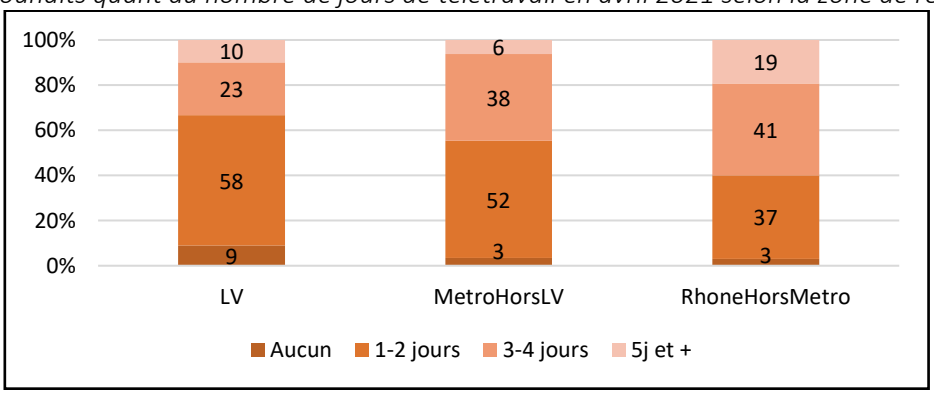
Figure 31. Souhaits quant au nombre de jours de télétravail selon le nombre de jours en télétravail en avril 2021 (%)



Champ : population active qui télétravaille en avril 2021 (T2, n=262). Données redressées.

Les habitants de Lyon-Villeurbanne sont un peu plus nombreux que les habitants du reste de la métropole à ne souhaiter travailler à l'avenir qu'un à deux jours par semaine (+6 points) ou à souhaiter télétravailler 5 jours par semaine. Et 9 % des habitants de Lyon-Villeurbanne ne souhaitent pas télétravailler du tout, contre 3 % pour les autres actifs (Figure 32).

Figure 32. Souhaits quant au nombre de jours de télétravail en avril 2021 selon la zone de résidence (%)



Champ : population active qui télétravaille en avril 2021 (T2, n=262). Données redressées.

4. Les pratiques de déplacements pour les trajets domicile-travail

Cette section s'attache aux évolutions des pratiques de déplacements pour les trajets domicile-travail pour les actifs entre juin 2020 et avril 2021, à partir des modes de transport déclarés par les mêmes actifs en juin 2020 et en avril 2021, en portant la focale sur l'usage des transports en commun et du vélo.

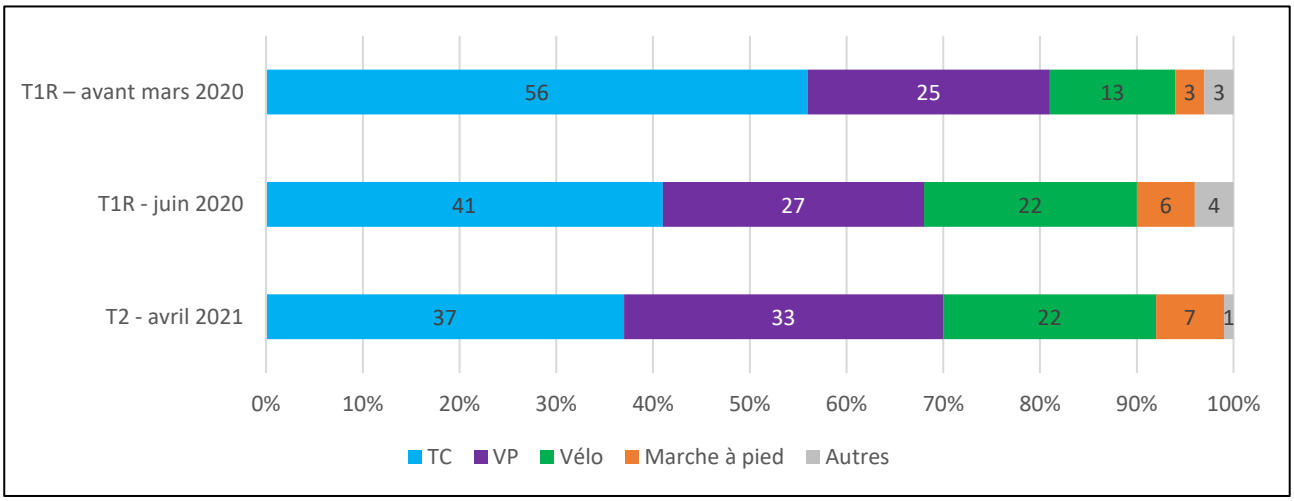
En juin 2020, la répartition modale des déplacements domicile-travail était assez différente de celle que les enquêtés déclaraient pour la période d'avant mars 2020 : nette baisse de la part des transports e commun (-11 points), au profit de la voiture (+2), de la marche à pied (+3) et, surtout, du vélo (+6, Tableau 19).

Tableau 19. Répartition modale en juin 2020 (enquête T1, %)

	Avant mars 2020	Juin 2020
Transports en commun	48	37
Voiture particulière	35	37
Vélo	9	15
Marche à pied	5	8
Autres modes	2	3

Parmi le sous-échantillon ayant répondu à T2 (T1R), les parts modales étaient assez différentes avant mars 2020 : 56 % des actifs utilisaient les TC pour se rendre au travail avant mars 2020, 25 % utilisaient leur voiture, 13 % un vélo, tandis que 3 % s'y rendaient à pied (et aussi 3 % en trottinette ou à deux-roues motorisé). Toutefois, les tendances étaient les mêmes que pour l'échantillon global. En juin 2020, les TC n'étaient plus utilisés que par 41 % des actifs pour se rendre au travail, contre 27 % pour la voiture et 22 % pour le vélo. En avril 2021 (T2), la baisse se poursuit pour les TC (-4 points par rapport à juin 2020), tandis que la voiture progresse à 33 % et que la part du vélo est stable (Figure 33).

Figure 33. Répartition modale pour se rendre au travail avant mars 2020, en juin 2020 et avril 2021 pour l'échantillon des actifs ayant répondu aux enquêtes T1 et T2 (%)

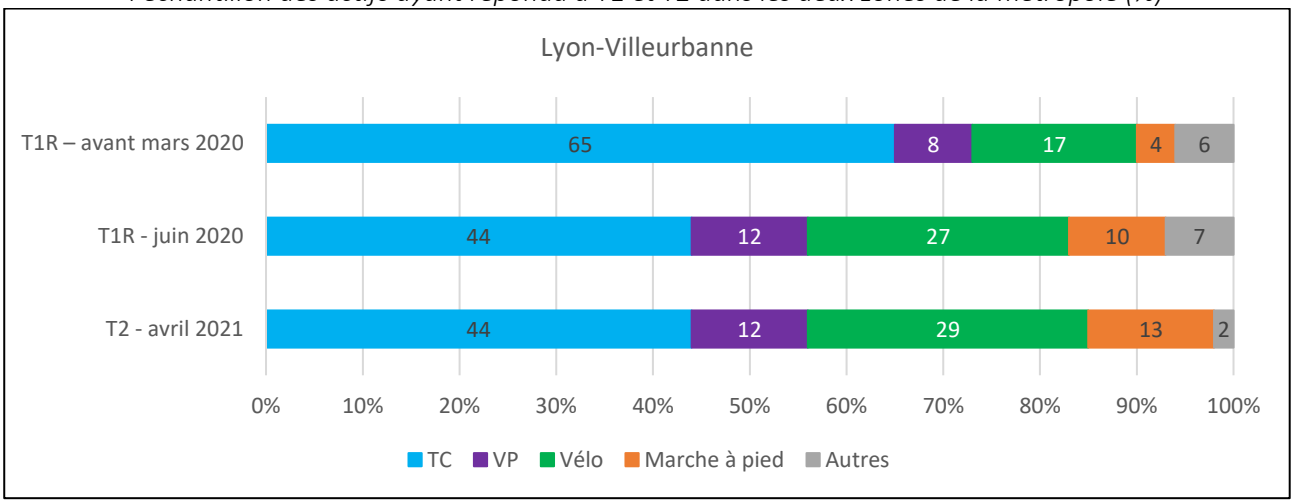


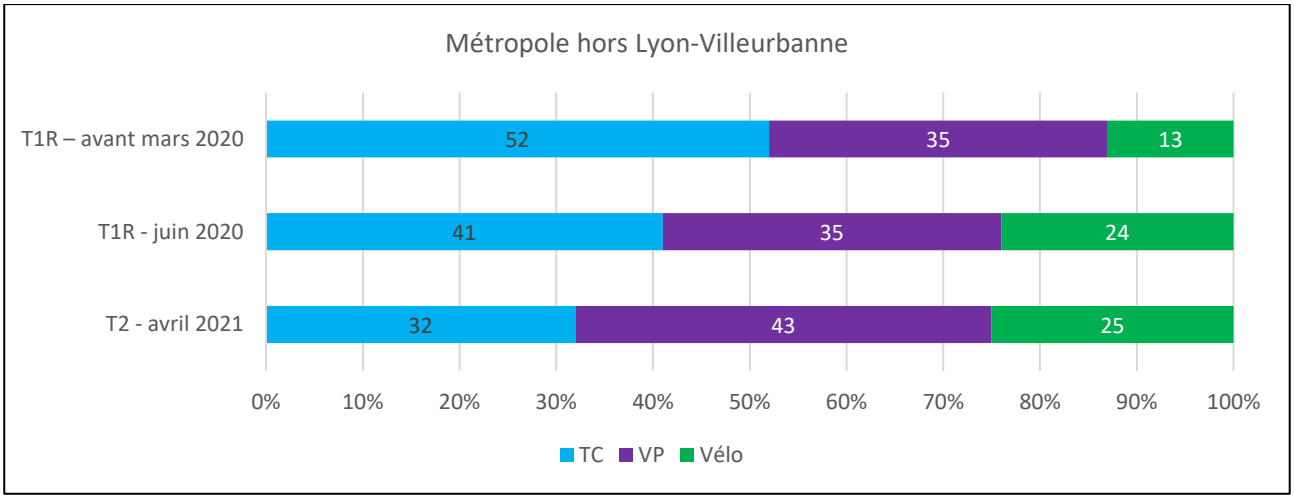
Champ : Population active (T1, n=368 ; T1R, n=304 et T2, n=297). Données redressées.

En juin 2020 (T1), la part du vélo était de 21 % dans Lyon-Villeurbanne contre 13 % dans la Métropole hors Lyon-Villeurbanne (Klein et al, 2020b). Ces taux sont respectivement de 27 % et 24 % pour les enquêtés de T1R (juin 2020). En avril 2021 (T2), ces taux sont respectivement de 29 % et 25 %.

Ainsi, sur l'échantillon réduit des actifs qui ont répondu également à l'enquête T2, de juin 2020 à avril 2021, à Lyon-Villeurbanne, la part du vélo augmente de 2 points, et celle de la marche à pied de 3 points. Dans les communes périphériques de la métropole de Lyon, les évolutions sont bien différentes, les TC perdent 9 points, le transfert se faisant principalement au profit de la voiture (+8 points, Figure 34).

Figure 34. Répartition modale pour se rendre au travail, avant mars 2020, en juin 2020 et avril 2021 pour l'échantillon des actifs ayant répondu à T1 et T2 dans les deux zones de la métropole (%)

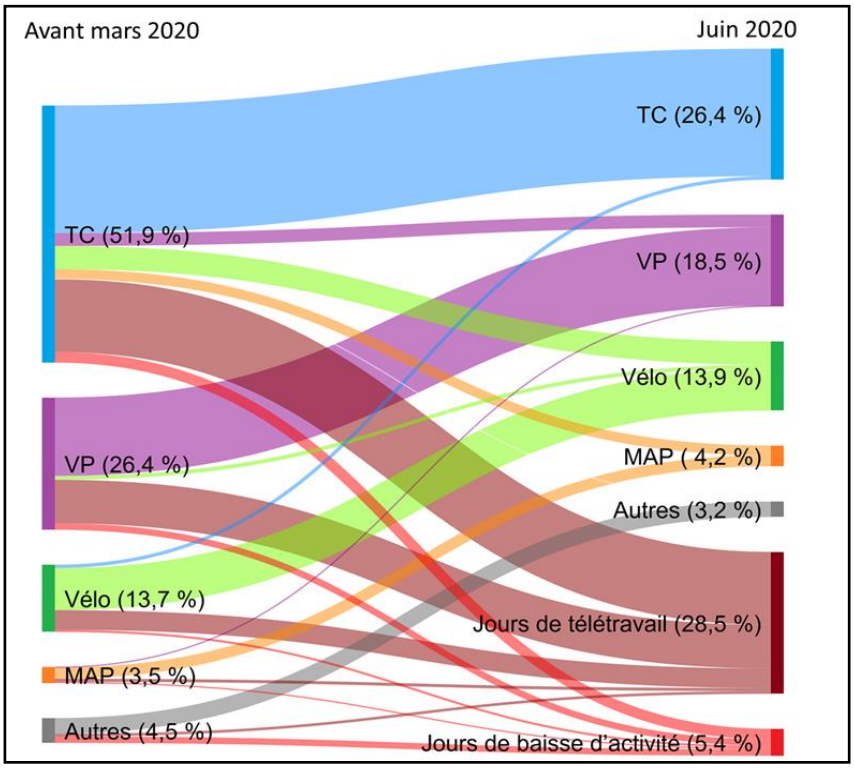




Pas de déplacement domicile-travail réalisé à pied ou en « autre mode » dans l'échantillon réduit T1R en juin 2020 ni en avril 2021.

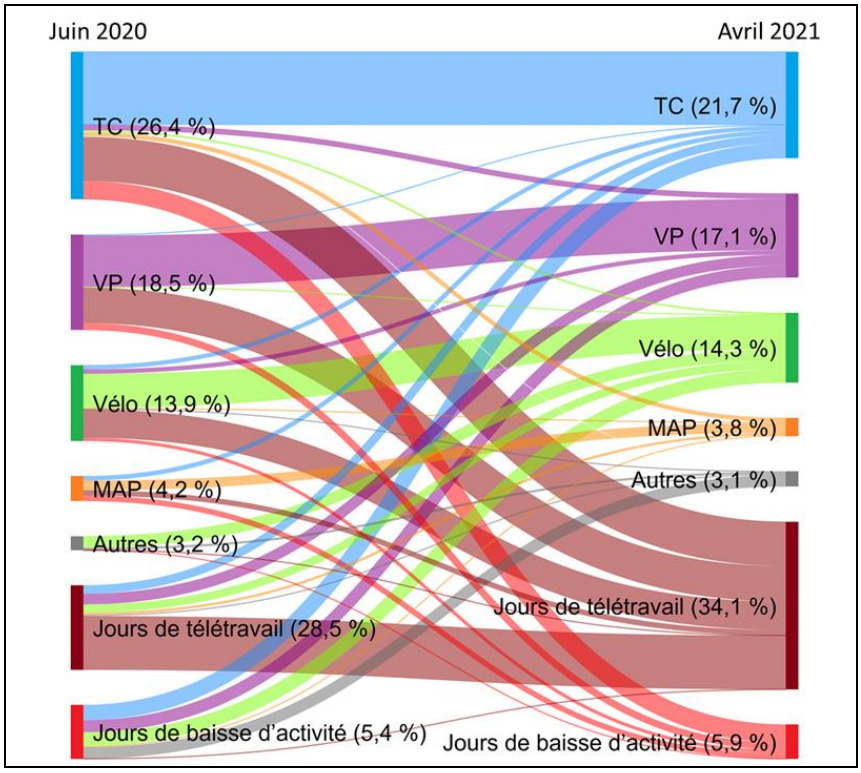
Les diagrammes de Sankey ci-dessous sont calculés en pondérant, pour les enquêtés actifs aux trois périodes (avant mars 2020, juin 2020 et avril 2021), les modes utilisés, par le nombre de jours de travail en présentiel, et en intégrant également le nombre de jours de télétravail ou de perte d'activité. Ils permettent de visualiser la multiplicité des changements de situation, que ces changements soient liés à l'évolution des nombres de jours effectués en présentiel, en télétravail ou en perte d'activité (chômage partiel ou chômage technique complet), ou qu'ils prennent la forme d'évolutions dans les usages des modes de transport, pour les jours où l'activité a eu lieu en présentiel.

Figure 35. Diagramme de Sankey des modes de transport domicile-travail, d'avant mars 2020 à juin 2020, pour les actifs ayant répondu aux enquêtes T1 et T2 (en % du nombre de jours de travail)



Champ : personnes actives aux 2 périodes et ayant répondu aux enquêtes T1 et T2 (n=330). Données pondérées.

Figure 36. Diagramme de Sankey des modes de transport domicile-travail, de juin 2020 à avril 2021, pour les actifs ayant répondu aux enquêtes T1 et T2 (en % du nombre de jours de travail)



Champ : personnes actives aux 2 périodes, et ayant répondu aux enquêtes T1 et T2 (n=330). Données pondérées.

Les Figures 35 et 36 confirment qu'en nombre de journées de travail, l'impact du télétravail, et des baisses d'activité (mesurées comme la différence entre le nombre de jours travaillés en présentiel ou en télétravail entre période) demeure tout aussi prégnant en avril 2021 qu'en juin 2020. Les transferts entre modes de transport sont multiples mais d'ampleur plus limitée et modifient moins la répartition modale des flux domicile-travail entre juin 2020 et avril 2021, qu'entre juin et mars 2020. Les transports collectifs perdent deux points. Parallèlement, le vélo, qui apparaît assez sensible aux évolutions des volumes d'activité, en gagne deux (Figure 36). Les volumes des transferts présentés sont vraisemblablement assez peu précis, du fait de la taille limitée et de biais probables de représentativité des échantillons. Cependant, les ordres de grandeurs assez différents des évolutions d'une période à l'autre, comme la multiplicité des changements de situations individuelles et de pratiques modales, apparaissent comme des éléments intéressants de la dimension panel de l'enquête, et reflètent les forts bouleversements intervenus au cours de cette période marquée par la pandémie.

Conclusion

Nous avons indiqué, en début de ce rapport et à plusieurs reprises au fil des analyses, les précautions de lecture et d'interprétation qu'impose la taille limitée de l'échantillon, en dépit d'un taux de réponses satisfaisant à l'enquête T2. De plus, le fait d'être volontaire pour répondre à une nouvelle vague d'enquête peut également introduire des biais d'auto-sélection, que le redressement ne permet pas de réellement de gommer. Le redressement effectué corrige certains biais structurels de l'échantillon en termes de sexe, d'âge, de localisation. Autre élément à prendre en considération dans l'analyse des résultats, la date de réalisation de l'enquête T2, pendant une période de restrictions de la mobilité (avril 2021), a pu contribuer à ce que certaines évolutions modales soient minorées, d'autres amplifiées (par exemple pour les transports en commun), en lien avec le recours très important au télétravail, qui apparaît clairement à travers l'enquête T2.

La méthodologie de comparaison de l'enquête T2 à l'enquête T1 (réalisée du 16 juin au 4 juillet 2020) met la focale sur les enquêtés ayant répondu aux deux vagues de questionnaires (échantillon T1R). Sur un échantillon d'ampleur limité et vraisemblablement affecté de biais en dépit du redressement, cet échantillon T2 / T1R a en revanche l'intérêt des enquêtes de type panel, celui de mettre en perspective les réponses des mêmes individus, à 9 mois d'intervalle. Les éventuelles inflexions, ou permanences dans les pratiques sont ainsi mises en évidence à partir des mêmes répondants.

Les résultats de cette comparaison doivent être pris comme des indices que les tendances précédemment observées se confirment ou s'infléchissent. Ils appellent des enquêtes plus importantes en termes de taille d'échantillon pour pouvoir être testés à la lumière des changements de contexte intervenus depuis le mois d'avril 2021. Parmi ces changements de contexte, on peut mentionner des restrictions de mobilité liées aux enjeux sanitaires qui sont devenus moins prégnantes, et à l'inverse, des prix élevés du carburant, qui renchérissent le coût de la mobilité en voiture particulière en 2022, ainsi qu'une inflation élevée qui comprime le pouvoir d'achat. L'analyse des pratiques de télétravail, d'achat découplé, le télé-enseignement, les loisirs à domicile, tout comme la prise en compte de la dimension économique, apparaissent indispensables pour comprendre les évolutions de pratiques de mobilité quotidienne dans le contexte actuel.

Avec la prudence qui s'impose dans l'interprétation des résultats, plusieurs tendances s'inscrivent en forme de confirmation des observations faites par l'enquête T1 de juin 2020. Il apparaît tout d'abord que les répondants de la vague T2 indiquent plutôt une permanence de leurs choix et pratiques de mobilité entre juin 2020 et avril 2021. La baisse de la fréquentation des transports collectifs visible dans l'enquête T2 (avril 2021) repose sur des pratiques par genre, âge, zone d'habitat, etc. assez semblables à celles du même échantillon en juin 2020 (T1R). Peut-être plus nettement encore que pour le vélo et la voiture, la pratique particulièrement élevée du télétravail en avril 2021 du fait des condition sanitaires, a contribué à amplifier la baisse d'usage des transports en commun.

Toutefois ce pic conjoncturel de la pratique télétravail en avril 2021 ne doit pas masquer son caractère pérenne pour nombre d'actifs depuis la crise du Covid19. Le retour à un niveau de fréquentation des transports collectifs proche, ou supérieur aux niveaux pré-pandémiques apparaît compliqué, et ce d'autant plus que les modes individuels, motorisés ou non, paraissent s'être mieux adaptés au changement de paradigme impliqué par la crise. Le fait que les enquêtés de l'enquête T2 souhaitent utiliser plus souvent les transports en commun laisse entrevoir que des inflexions sont possibles en faveur d'une reprise plus nette de la fréquentation. Et le fait que les transports collectifs sont le mode le plus souvent cité en premier par les enquêtés parmi les modes de transport à promouvoir dans les politiques locales de mobilité, nettement devant les autres (vélo, marche, et *a*

fortiori voiture), montre également que ce mode de transport garde un rôle central dans la manière dont le système de mobilité urbaine pourrait évoluer. Les données de comptage disponibles concernant la période postérieure font apparaître un rattrapage progressif. La fréquentation des transports publics urbains se rapproche de ses niveaux de 2019, en dépit de problèmes récurrents d'offre (voir https://web.msh-lse.fr/covimob/).

Concernant la hausse de l'usage du vélo, la comparaison des résultats obtenus en juin 2020 et avril 2021 suggèrent un tassement de la dynamique post - 1er confinement. Ce tassement nous paraît assez contingent à la situation de la période de l'enquête T2. Les emplois les plus concernés par le télétravail, sont aussi, souvent, ceux pour lesquels le vélo est utilisé pour se rendre au travail.

La dynamique positive qui se porte sur les déplacements pédestres depuis la crise Covid semble se confirmer en avril 2021. Toutefois, l'incertitude demeure forte concernant ce mode de déplacement. Les enquêtes dont nous disposons, et plus largement les données sur les flux de déplacement (comptages notamment) permettent difficilement de mesurer l'éventuel développement des déplacements effectués entièrement à pied.

La voiture particulière n'est pas plus utilisée en avril 2021 qu'elle ne l'était avant mars 2020 par les répondants aux deux enquêtes T1 et T2. La tendance est à la poursuite de la l'évolution observée entre mars et juin 2020. Les enquêtes confirment que les usages de la voiture particulière n'ont pas connu un essor massif comme on pouvait l'anticiper compte tenu des incertitudes liées à la période de pandémie. Les résultats laissent cependant apparaître des possibilités de transfert modal importantes entre TC et voiture parmi les populations actives motorisées, et également sans doute en partie entre voiture et vélo. Enfin, les évolutions constatées à propos de l'usage de la voiture sont porteuses d'enjeux sociaux et spatiaux particulièrement vifs. La taille réduite de l'enquête T2 ne permet pas d'appréhender de façon satisfaisante ces différenciations socio-spatiales. Compte tenu de la part de la voiture dans la répartition modale, dans la métropole lyonnaise et au-delà, comprendre les évolutions dans les usages de l'automobile représentera un des enjeux importants lors des futures investigations, dans un contexte de renchérissement des coûts d'usage, et de politiques de mobilité moins favorables à leurs usages (partage de la voirie, stationnement, Zone à Faibles Emissions).

Références des documents cités dans le texte

Klein, O., Vincent, S., Ravalet, E., Beziat, A., Eddarai, Y., Morain, J.-E., Pochet, P. (2020a). *Crise sanitaire et mobilité dans la métropole de Lyon et le département du Rhône-Développement des pratiques de télétravail et mobilité domicile-travail*, Note d'analyse n° 2 du projet COVIMOB (No. 2). 35 pages. LAET - ARCADIS - MOBIL'HOMME - TRANSAE. Rapport pour le compte de la Métropole de Lyon, du SYTRAL, de l'IDEX et du CNRS. https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03183568

Klein, O., Vincent, S., Ravalet, E., Beziat, A., Eddarai, Y., Morain, J.-E., Pochet, P. (2020b). *Crise sanitaire et mobilité dans la métropole de Lyon et le département du Rhône-Evolution de la répartition modale & focus sur l'usage des TC et du vélo*, Note d'analyse n° 1 du projet COVIMOB (No. 1). 34 pages. LAET - ARCADIS - MOBIL'HOMME - TRANSAE. Rapport pour le compte de la Métropole de Lyon, du SYTRAL, de l'IDEX et du CNRS. https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03193008/

Beziat, A., Eddarai, Y., El Zein, A., Klein, O., Morain, J.-E., Pochet, P., Ravalet, E., Vincent, S. (2021). *Crise sanitaire et mobilité dans la métropole de Lyon et le département du Rhône-Eléments méthodologiques*. Note n° 3 du projet COVIMOB (No. 3). 14 pages. LAET - ARCADIS - MOBIL'HOMME - TRANSAE. Rapport pour le compte de la Métropole de Lyon, du SYTRAL, de l'IDEX et du CNRS. https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03193081

Santos Menezes, P. C., Vincent, S., Pochet, P., El Zein, A., Klein, O., Ravalet, E., Beziat, A., (à paraître), De différences en inégalités : Accès et conditions de pratiques du télétravail pendant la pandémie. Éléments d'analyses issus d'enquête mixte sur la région de Lyon, *SociologieS*, dossier thématique « Télétravail et inégalités ».