

La mobilité dans tous ses états

La crise du Covid-19 a perturbé l'usage des transports en commun. Malgré le déconfinement total, ils n'ont pas retrouvé leur niveau de fréquentation habituel. Craignant un report massif sur la voiture particulière, les acteurs de la mobilité adaptent leur offre de déplacement et s'interrogent sur le modèle économique et opérationnel.

Par Sébastien Fournier

Depuis le 11 mai, la vie a repris un semblant de normalité. Pour autant, les Français, au quotidien, n'ont pas retrouvé leurs habitudes de déplacement. Aujourd'hui, malgré le retour à la normale, les réseaux de transports publics n'attirent plus les usagers. « Alors que la fréquentation était de 10 % durant le confinement,

celle-ci se stabilise à 50 ou 60 % selon les réseaux urbains », observe Claude Faucher, le délégué général de l'Union des transports publics et ferroviaires. Du côté du train, les chiffres sont comparables : la moitié seulement des déplacements domicile-travail habituels sont observés, selon le syndicat. Et c'est la même tendance pour les

déplacements loisirs. Dans ce contexte, les opérateurs tentent de rassurer les usagers, avec les gestes barrière ou l'usage de virucide pour désinfecter les matériels. Mais rien n'y fait. Les Français évitent ces lieux de promiscuité par peur d'être contaminés. « Les gens ne sont pas rassurés dans les transports en commun, ils préfèrent prendre leur voiture », note à regret Bruno Gazeau, le président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut).

VERS UN REPORT MASSIF SUR LA VOITURE PARTICULIÈRE ?

Depuis le déconfinement, la circulation automobile en milieu urbain est repartie quasiment à un niveau d'avant crise.

La start-up Citec Digital, spécialiste du big data dans la mobilité, l'a analysée dans une dizaine de grandes villes. Fin mai, elle était revenue aux trois quarts de ce qu'elle est habituellement. Ces chiffres sont plus inquiétants qu'ils n'y paraissent car à cette période, le déconfinement n'était que graduel. Selon la Dares, l'institut statistique du ministère du Travail, début juin, 23 % des salariés faisaient encore du télétravail et plus de 13 millions d'entre eux étaient au chômage partiel.

Si un report massif sur l'automobile devait s'opérer, les conséquences dans les villes seraient alarmantes : des embouteillages monstres et une pollution atmosphérique en augmentation. « Elle a commencé à converger vers des niveaux pré-Covid-19 dans toutes les villes », soulignait fin juin le Crea, un organisme de recherche indépendant situé en Finlande. À Paris, un fort rebond du niveau de dioxyde d'azote (NO₂) a été enregistré (+118 %), par rapport à la moyenne des huit semaines de confinement. L'impact sur l'épidémie pourrait être significatif. En effet, des études ont mis en évidence une corrélation entre la pollution de l'air et une fragilisation du système respiratoire face au Covid-19, comme l'a écrit, en avril, le député du Rhône (LREM) Jean-Luc Fugit, par ailleurs président du Conseil national de l'air.

LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ INNOVENT

Pour éviter le scénario du pire, les élus locaux ont déployé un trésor d'énergie ces derniers mois. Des pistes cyclables transitoires ont été aménagées, sur la chaussée ou sur les trottoirs, dans plusieurs villes de France (voir notre article). De quoi agacer le président de la Fnaut : « On n'a pas sécurisé les voies piétonnes », dit-il tout en reprochant aux élus d'en faire trop pour le vélo. Certains maires, plus volontaristes, ont carrément fermé des axes à



la circulation automobile, comme à Paris. D'autres ont misé sur la gratuité du réseau de transports en commun ou sur le remboursement des titres de transport. Avec l'idée de réorganiser l'espace public au bénéfice des habitants. Dans bien des cas, le nouveau Coronavirus est devenu un accélérateur de projets. Avec l'avènement du Maas (Mobility as a service), les opérateurs cherchent aujourd'hui à contourner les freins qui entravent le retour des usagers dans les transports en commun en proposant aux clients des services sur-mesure ou des solutions intermodales (voir notre article sur Cityway). Cela peut concerner la réservation de sièges sur des lignes régulières de bus, un transport à la demande ou encore un service global où l'utilisateur peut trouver en un clic tout ce dont il a besoin pour se déplacer. À Montpellier, par exemple, l'application multimodale Emma permet, depuis début juillet, d'acheter, de valider sur smartphone son titre de transport, de consommer du stationnement sur voirie et de prendre un vélo. Un service tout en un !

REPENSER L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC

« Les transports publics mettront du temps à revenir à la normale », prophétise Claude Faucher. D'autant qu'une seconde vague du Covid-19 est redoutée à la rentrée. De quoi mettre à mal le modèle économique déjà perturbé par la baisse des recettes et de la fiscalité assise sur la masse salariale des entreprises (voir notre article sur le financement). Si la situation devait perdurer, les professionnels n'excluent pas à l'avenir de revoir leur offre de mobilité : un service réduit dans les zones urbaines très denses et, à l'inverse, une offre développée dans les zones qui le sont moins.

C'est précisément dans les zones de faible densité que la dépendance à la voiture particulière atteint plus de 80 %. Un beau terrain de jeu pour les acteurs de la mobilité. Les maires nouvellement élus dans les petites agglomérations s'empareront du sujet. La loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 leur donne dorénavant la compétence « transport ».

