

POINTS DE VUE



Après la pandémie, une nouvelle voie à suivre pour les mobilités ?

2 mai 2022

...

Début 2020, la pandémie a profondément modifié nos modes de vie. Nous avons suivi les modifications des comportements au Royaume-Uni depuis cette date, et ce que nous avons observé est à la fois modeste et extraordinaire à plusieurs égards. Modeste car seuls certains comportements, dans certaines franges de l'économie, ont changé. Extraordinaire, car nos conclusions remettent en question certains aspects des fondements qui ont jusqu'ici présidé à la représentation et à la planification de la mobilité.

La pandémie a influencé de façon radicale nos modes de vie. Alors que nous apprenons à vivre avec le coronavirus, sans restriction de nos déplacements ou sur nos lieux de travail, nous nous trouvons face à des interrogations délicates. Face à la nécessité de moins se déplacer, la société a fait preuve d'une incroyable capacité d'adaptation et de résilience et la majeure partie des individus ont su réorganiser leur vie quotidienne. Certaines adaptations ont été plus amères que d'autres, lorsqu'il a fallu repousser une date de mariage ou renoncer à se rendre à un enterrement. D'autres ont été l'occasion de donner un coup d'accélérateur à des pratiques déjà en développement, comme le télétravail, le e-commerce, les jeux en ligne et les visioconférences.

Nous avons suivi les changements de comportements au Royaume-Uni pendant ces deux dernières années. Nos données ont été collectées dans dix secteurs répartis en Angleterre et en Écosse ¹, auprès d'une population représentative de ces secteurs, même si dans l'ensemble l'échantillonnage est plus urbain que la moyenne au Royaume-Uni.

Plus de 9 000 sondés ont répondu lors de la première vague en juillet 2020, qui incluait également les comportements pré-pandémie. Plus de 6 000 sondés ont répondu lors des deux vagues suivantes de décembre 2020 et juillet 2021. 4 808 personnes de l'échantillon

ont répondu aux trois vagues, et trois autres vagues sont encore à venir ².

Un peu plus de deux ans après les premiers confinements qui ont balayé l'Europe, alors que tous les regards sont tournés vers l'Est et la guerre en Ukraine, il peut paraître trivial de continuer à évoquer les leçons tirées de la pandémie. Cependant, nos recherches sont à la fois modestes et extraordinaires à plusieurs égards. Modestes car seuls certains comportements dans certains domaines de l'économie ont réellement changé.

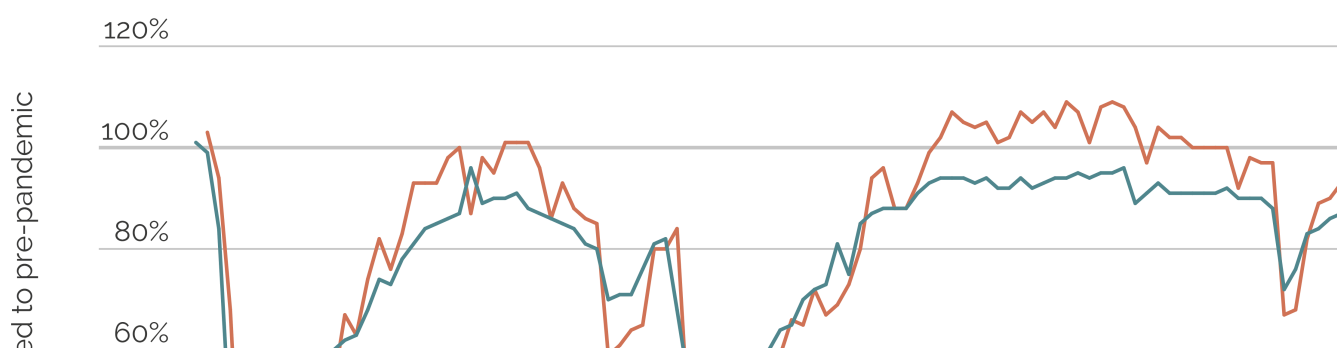
Extraordinaires car les résultats remettent en question ce que l'on envisageait comme des acquis fondamentaux régissant la façon dont on pense et dont on organise la mobilité.

Nous présentons ici nos conclusions principales ³, avant de les confronter à d'autres données européennes. Il est important de noter au préalable qu'en Angleterre, toutes les restrictions liées au Covid-19 ont été levées à la fin du mois de février 2022.

Des changements de comportements en faveur de la durabilité

En premier lieu, il est intéressant de constater qu'encore à la fin du mois de mars 2022, le trafic automobile durant la semaine était 10% en dessous du niveau de trafic d'avant la pandémie. En revanche, durant le week-end, il lui était égal ou supérieur. Parallèlement, nos données suggèrent que le total des jours travaillés à domicile reste très élevé : plus de 41% de jours télétravaillés dans notre échantillon, soit presque 4 fois plus qu'avant la pandémie. La combinaison du télétravail et de la réduction des déplacements professionnels joue un rôle prépondérant dans la baisse du trafic automobile.

Maintenant que l'économie est revenue au-dessus de son niveau pré-pandémique, nous disposons d'une période significative pendant laquelle la croissance économique a été permise avec une diminution de la circulation automobile. Auriez-vous imaginé pouvoir écrire, en 2019, que le trafic routier en semaine allait baisser de 10% (voir Figure 1), et peut-être même être déçu que cette baisse ne soit pas plus importante ?



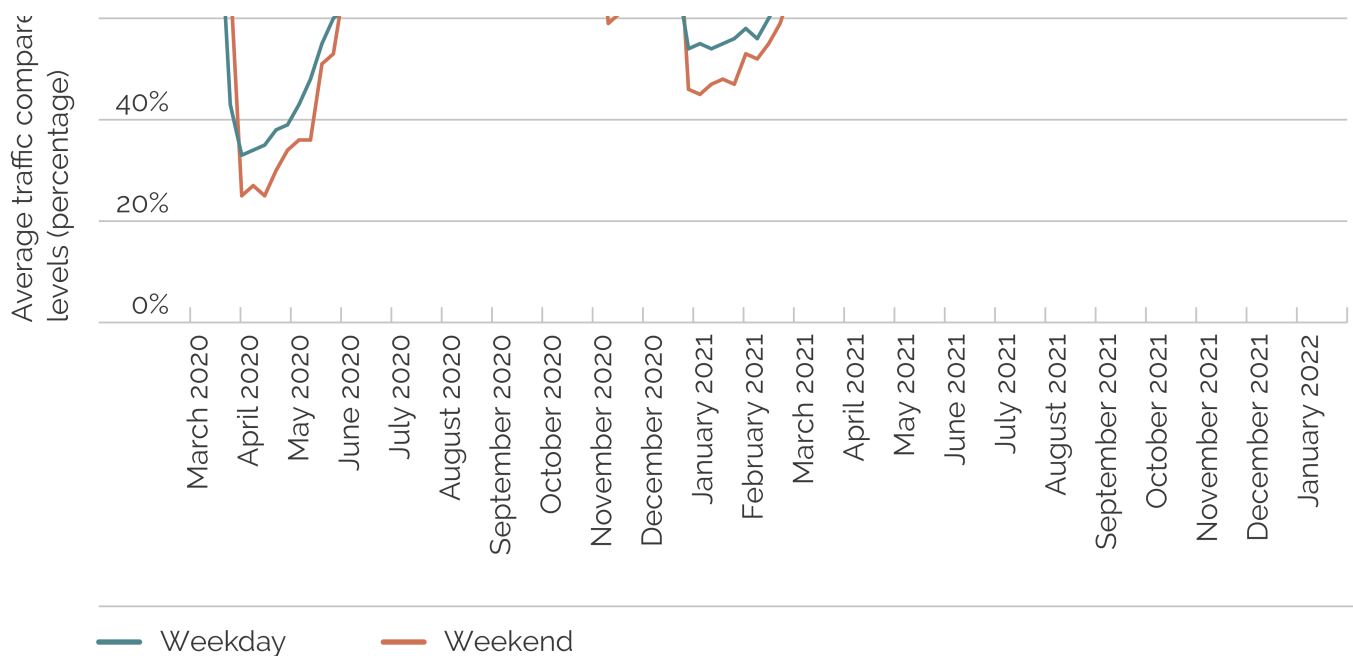
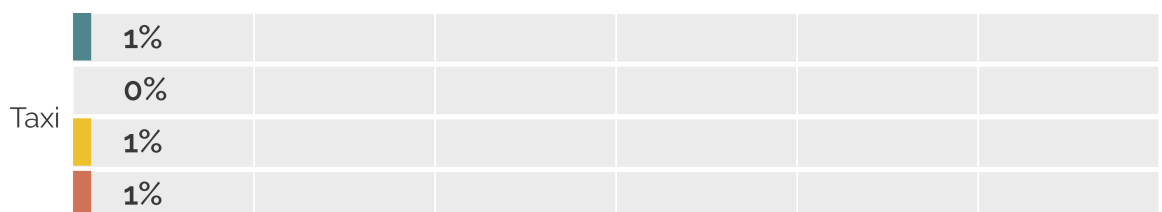
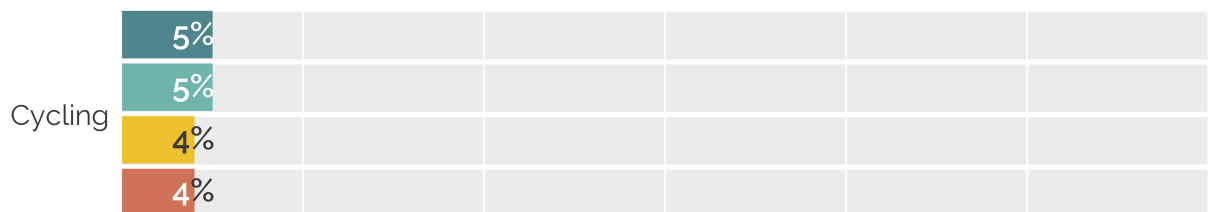
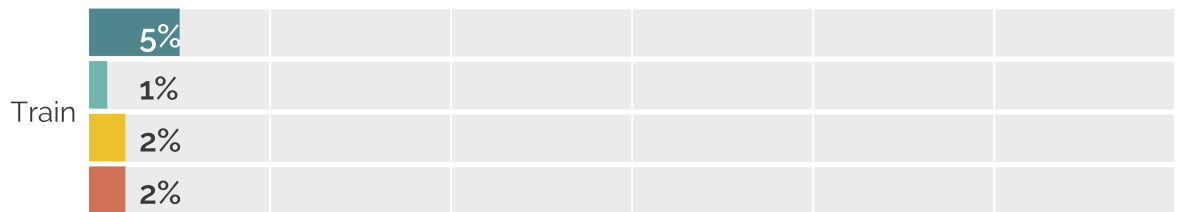
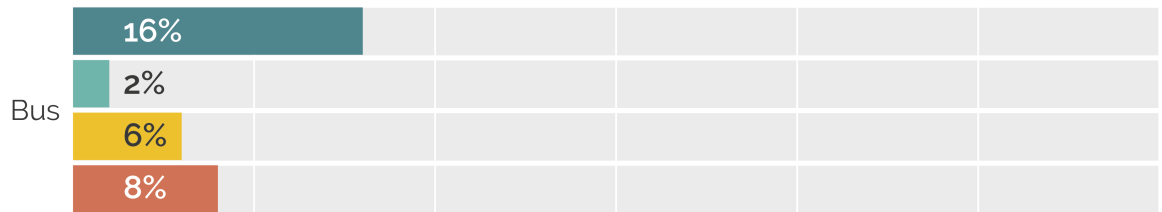
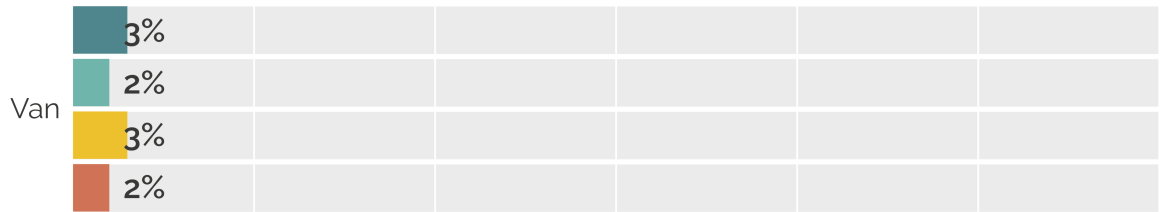
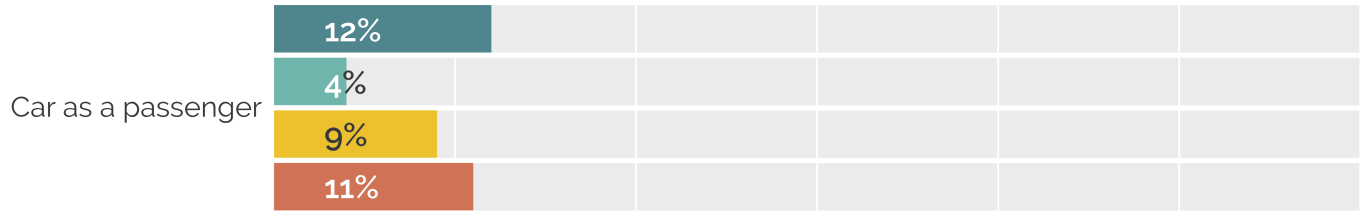
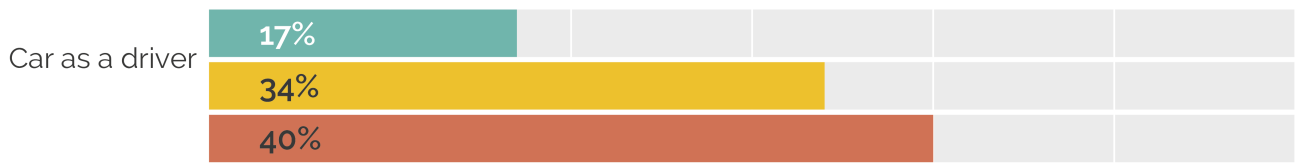


Figure 1: La fréquentation automobile en semaine (en bleu) reste systématiquement sous le niveau pré-pandémique (Source des données : Department for Transport)

Autre constatation : nous avons également enregistré un léger, mais significatif en termes de statistiques, recul de la possession de voitures. Même si certains ménages ont acquis une voiture alors qu'ils n'en avaient pas auparavant, 14% des ménages possédant deux voitures n'en ont plus qu'une seule. Les ventes de voitures de seconde main ont de leur côté baissé de 5% en 2021, sous le niveau de 2018. Les ventes de voitures neuves ont, elles, chuté de 30%, bien que cette comparaison soit biaisée par les contraintes d'approvisionnement. Alors que l'on s'attendait à ce que la désaffection des gens pour les transports publics durant la pandémie entraîne un retour à la voiture, les choses ne se sont pas passées ainsi. Les sondés ont effectivement déclaré que la pandémie était une occasion de renoncer à leurs modes de transport carbonés, plutôt qu'une incitation à recourir à la voiture.

Troisièmement, nos données montrent la persistance d'un engouement pour la marche à pied, avec 58% de la population marchant trois fois par semaine, contre seulement 36% juste avant la pandémie. La marche est le seul moyen de déplacement ayant connu une augmentation dans le nombre d'individus disant la pratiquer régulièrement (Figure 2). Si une part de l'augmentation de la pratique de la marche est orientée vers des fins de loisirs, nous avons aussi observé que les proportions de déplacements incluant de la marche à pied ont doublé.



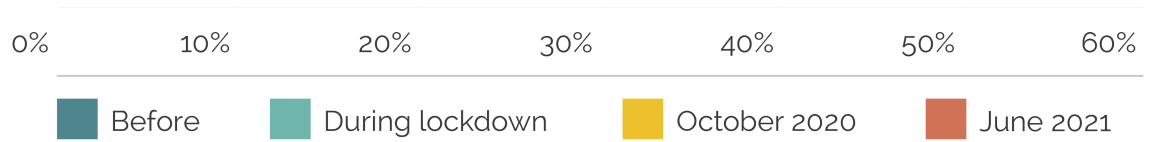


Figure 2 : Pour chaque mode, le pourcentage d'enquêtés déclarant l'utiliser au moins trois jours par semaine avant la pandémie et à chaque vague de l'enquête. Pondéré. Avant la pandémie N=9362 ; pendant le confinement N=9362 ; octobre 2020 N=6209 ; juin 2021 N=6878

Enfin, nous avons constaté une réduction de la fréquence des déplacements liés aux courses et une croissance du commerce en ligne : les ventes au détail par internet ont augmenté de 7%, accélérant une tendance déjà à la hausse avant la pandémie. Cela a été accompagné par une amélioration de l'offre en ligne de nombreux commerces et par des chaînes de logistique qui ont augmenté leurs capacités pour faire face à la demande. Le système est désormais prêt à y répondre et les consommateurs sont de plus en plus habitués à ce mode de consommation. Les taux d'inoccupation des magasins dans les principales artères commerçantes, les parcs et les centres commerciaux ont augmenté durant la pandémie de 2 à 5 %, pour atteindre une moyenne d'environ 15%. À terme, les commerçants ajusteront leur offre, mais cela constitue une nouvelle étape dans le changement structurel du commerce de détail et ils ne reviendront probablement pas en arrière.

De profonds changements de comportements sont en jeu et se combinent. Lorsque les gens passent plus de temps en télétravail, ils utilisent moins leur voiture. Les équipements de quartier et les courses en ligne sont alors plus souvent sollicités et globalement, cela entraîne plus de marche à pied pour une plus grande variété de destinations. Mais cela se fait aussi dans l'environnement proche du lieu de vie, qui n'est traditionnellement pas le lieu où l'on s'efforce d'améliorer les conditions de marchabilité, du moins en Angleterre. Pour cette raison, les mesures de fréquentation effectuées par les autorités locales n'ont pas relevé cette tendance à la hausse, parce qu'elles se concentrent sur des zones commerciales traditionnellement plus fréquentées (et où la fréquentation a diminué).

Ces modes de vie plus locaux semblent avoir permis à certains ménages de posséder moins de voitures, au moins à court terme, tant que les besoins d'utilisation simultanée par les membres du foyer sont plus faibles. Cela semble avoir créé les conditions, au moins pour la part de la population qui peut travailler depuis son foyer, de mise en place d'habitudes de déplacements plus durables et moins intenses.

Se déplacer moins a aussi un impact sur les

Le déplacement même a aussi un impact sur les transports en commun

Bien sûr, cette pandémie a aussi d'importants effets négatifs. La fréquentation des trains et des bus remonte petit à petit depuis la fin des restrictions, mais elle est encore aux alentours de 80% du niveau pré-pandémique. Les données suggèrent que les usagers sont moins inquiets de contracter le covid-19 que les non-usagers ; il va être par conséquent encore plus compliqué qu'avant la pandémie d'attirer ces derniers vers les transports collectifs. Il sera également difficile de retrouver la croissance pour les bus et les trains quand on sait que l'une des raisons du déclin de fréquentation est la baisse des besoins en trajets domicile-travail ou à fins professionnelles.

Les comparaisons avec les autres pays montrent de grandes similitudes

Il est évidemment éclairant de regarder comment, dans d'autres pays, les différentes approches de gestion de la pandémie ont influencé les comportements. De prime abord, les tendances observées au Royaume-Uni semblent s'appliquer aux autres pays, mais certaines particularités comme les normes culturelles locales qui régissent le travail et les pratiques d'achats, l'organisation du marché du travail ou les différences de gestion des transports en commun ont un impact sur les comportements qui pourrait être significatif.

L'étude suisse Mobis19 ⁴ a par exemple suivi 1 300 personnes à l'aide d'un GPS et d'une application smartphone au début de la pandémie. Elle fait le constat d'une réduction d'environ 20% du nombre de jours où les gens enregistrent un déplacement, mais d'une réduction un peu plus faible des déplacements en voiture et d'un niveau légèrement plus élevé d'utilisation des transports en commun qu'au Royaume-Uni à l'automne 2021. Comme au Royaume-Uni les déplacements à pied ont connu une hausse, mais on note que les distances parcourues (que nous n'avons pas mesurées) ont diminué. Comme au Royaume-Uni encore, les distances parcourues à vélo ont été plus grandes en été, sans augmentation notable en automne et en hiver.

Selon une autre étude, aux Pays-Bas, la plupart des gens s'attendaient à ce que leurs activités de plein air reviennent à des niveaux équivalents à la période pré-pandémique (comme cela semble s'être produit au Royaume-Uni avec les voyages de fin de semaine), tout en conservant un certain nombre de pratiques liées au télétravail ⁵. Il est difficile d'aller plus loin dans la comparaison avec cette étude sur les Pays-Bas, dont les efforts de recherche ont surtout été concentrés sur les conséquences immédiates des confinements du printemps 2020 et dont la disponibilité des données longitudinales est très limitée. Il

semble cependant qu'il y ait de torts parallèles à faire pour certains aspects des changements de comportements observés.

Comprendre les tendances pour obtenir de meilleurs résultats

Pour revenir à nos conclusions, signalons que les tendances observées ne sont ni immuables ni définitives. En effet, s'il semble probable que plus de personnes retourneront travailler sur site et plus souvent, ce n'est pas la même chose que de retrouver le rythme pré-pandémique. La possibilité de télétravailler, de façon flexible, de manière décentralisée ou selon une répartition différente entre le bureau et le domicile, est désormais plus répandue. Ce facteur est devenu une composante de chaque nouvelle décision de recrutement et un élément à prendre en compte par les entreprises lorsqu'elles veulent accéder au marché du travail.

De façon similaire, avec le retour des salons, conférences et réunions, un arbitrage s'avère nécessaire sur les façons de se tenir informé de l'actualité de son secteur. Il est désormais possible de suivre en ligne un séminaire qui se tient dans n'importe quel pays plutôt que de devoir se déplacer parfois sur plusieurs jours pour écouter parler des gens pendant une heure ou deux.

Le partage de documents via les clouds est devenu une pratique familière, qui facilite la collaboration entre différents lieux. Il profite particulièrement aux petites entreprises ou à celles situées dans des endroits moins accessibles géographiquement, et qui peuvent désormais accéder aux informations plus rapidement. Cette situation devrait nous faire reconsidérer le type d'investissements que nous réalisons dans le domaine des transports, car le potentiel d'échange de connaissances a radicalement changé avec la pandémie et dépasse, de loin, tout ce que des décennies d'investissements dans les infrastructures de transports ont pu apporter. Les gens continueront à accorder de l'importance à la commodité, au confort et aux temps de trajets lorsqu'ils voyagent, mais c'est à ce qui motive la décision de réaliser le déplacement que nous devons maintenant porter plus d'attention.

Nous avons été surpris par la réponse politique limitée lorsque nous sommes passés de l'état d'urgence à la phase de vie avec la pandémie. Notre rapport présente huit recommandations (voir en bas de l'article) qui, selon nous, devraient être mises en œuvre dès maintenant pour profiter de ce que nous avons appris et pour orienter les changements vers un futur plus durable. Avant de conclure, résumons le raisonnement stratégique qui sous-tend ces recommandations.

Planifier un futur avec moins de voitures

En sommes-nous au moment où il devient possible d'organiser sérieusement un futur avec moins de voitures ? Comment concilier cela avec le souhait de préserver un réseau solide de transports en commun, tout en reconnaissant la nécessité de l'adapter à une demande différente ? Nous suggérons qu'il est nécessaire de résister tant à la tentation de laisser les choses se faire sans intervenir, qu'à celle d'essayer de toutes ses forces de retrouver la situation « d'avant ».

Il faut nous souvenir que nous sommes confrontés à une crise climatique, et que le point où nous en étions avant était loin d'avoir atteint le niveau nécessaire pour respecter nos obligations en matière de réduction des émissions. Au Royaume-Uni, cela signifie qu'il est souhaitable de repenser la place privilégiée de la voiture individuelle dans les politiques de mobilité et de fiscalité. Nous pensons qu'il est urgent de réévaluer l'accès et l'étendue des allègements fiscaux pour les voitures de fonction et de réfléchir davantage à la manière d'encourager le travail à domicile, tout en respectant des obligations climatiques plus larges. Cela pourrait signifier notamment réorienter les incitations vers les pompes à chaleur ou de meilleures isolations pour les habitations.

Les entreprises doivent repenser l'organisation des déplacements domicile-travail de leurs employés et les autorités locales doivent partager leurs informations afin que les transports publics, le covoiturage et les transports à la demande puissent être mieux adaptés aux besoins des travailleurs dont les habitudes de déplacements sont désynchronisées.

Repenser le soutien aux transports en commun

Il est nécessaire de prendre en compte la valeur sociale des transports en commun. D'énormes sommes d'argent ont été dirigées vers leur développement avec, particulièrement pour les bus, un droit de regard limité sur les décisions opérationnelles qui ont suivi. Le subventionnement était justifié par le rôle crucial que jouent les transports en commun pour permettre aux travailleurs clés d'accéder au travail. Ces travailleurs sont souvent mal payés, mais ils sont également ceux qui doivent se rendre dans les hôpitaux, les supermarchés, les entrepôts, les boulangeries... Ils sont essentiels au fonctionnement de l'économie au sens large. Si les services de transports publics se trouvent diminués parce que les navetteurs qui ont désormais le choix les utilisent moins, alors ceux qui n'ont pas ce choix risquent de devenir les perdants. Un réseau complet de transport en commun demeure une colonne vertébrale essentielle pour nos villes, petites ou grandes.

La mise en œuvre pourrait être plus complexe au Royaume-Uni qu'en Europe continentale.

En effet, au Royaume-Uni, les décisions concernant les services à mettre en place sont laissées aux mains d'opérateurs du secteur privé. Si la fréquentation reste à 80% du niveau pré-pandémique, une fois que l'aide d'urgence aura cessé à l'été 2022, il y aura de nouvelles suppressions de service. Au demeurant, le défi de la gestion du réseau de transport en commun sur la base d'une demande qui a diminué posera des questions fiscales difficiles à trancher, quel que soit le modèle de propriété.

Investir dans les quartiers

La marche à pied a été la grande gagnante et cela devrait nous inciter à reconsidérer la façon dont nous l'encourageons. C'est le mode de déplacement dominant, mais elle a reçu relativement peu d'attention par rapport au vélo. Investir dans de meilleurs environnements de marche à l'échelle locale, complétés par un bon réseau cyclable, sera essentiel pour soutenir des dynamiques de quartiers à 15-20 minutes. Il est important d'améliorer la qualité d'accès aux équipements de la vie quotidienne dans cette logique de proximité si nous voulons éviter un retour à la voiture pour se rendre dans des zones éloignées. Des trottoirs et des passages piétons plus accessibles et de meilleure qualité profitent à tous.

Gérer l'augmentation des livraisons de commandes en ligne

Il est également plus crucial que jamais de prendre en compte les réalités du commerce en ligne. Le débat semble se concentrer sur la durabilité de la logistique du premier et du dernier kilomètres. C'est évidemment utile, mais cela ne répond pas à l'expansion croissante de la livraison en 24 ou 48h, voire dans l'heure. Une réflexion créative sur un système de taxes efficace visant à inciter à l'utilisation de plates-formes et de points de collecte communautaires pour réduire le nombre de kilomètres parcourus semble essentielle au vu de l'augmentation de la circulation de véhicules utilitaires après la pandémie.

Si ce n'est pas maintenant, alors quand ?

La pandémie a changé le cours de la mobilité. La société et les entreprises ont innové pour surmonter les restrictions de déplacements mises en place. Tout le monde n'en a pas bénéficié de la même manière et tous les impacts n'ont pas été positifs, mais bon nombre de changements sont là pour rester, dont beaucoup constituent une accélération des tendances précédentes. Reste à définir clairement si les responsables des politiques de transport en sont conscients et sauront agir en conséquence pour pérenniser les bénéfices

de la réduction des déplacements en voiture. Au final, l'audace des réponses que l'on apportera maintenant sera au moins aussi cruciale dans le bilan global que celle des mesures de réaffectations d'urgence de l'espace routier au cours des premières semaines de la pandémie. Si le bon moment pour repenser le futur des transports n'est pas aujourd'hui, il faudra nous interroger : alors, quand ?

Tableau 1 : Huit recommandations politiques

Recommandation 1 : Lancer immédiatement une campagne inter-sectorielle « Bienvenue à nouveau dans les transports publics », pour reconquérir les personnes qui n'ont pas utilisé le train ou le bus pendant la pandémie.

Recommandation 2 : Le gouvernement doit adopter une approche économique globale pour comprendre les avantages et les coûts des subventions aux transports publics après la pandémie, dans le cadre de sa réflexion sur la gouvernance, la réglementation et le financement futurs du secteur.

Recommandation 3 : Le ministère des Transports doit financer une série de projets innovants dans le cadre de son programme de réduction des émissions dues aux déplacements domicile-travail, afin de garantir l'intégration du travail hybride.

Recommandation 4 : Du personnel devrait être engagé par les autorités locales pour soutenir le développement en lien avec les employeurs de nouveaux schémas de déplacements pour les navetteurs et pour travailler avec les fournisseurs de transport sur l'identification des bonnes pratiques de lissage de la demande tout au long de la semaine.

Recommandation 5 : Un regain d'attention doit être porté à l'amélioration de l'environnement piétonnier afin d'encourager la marche, en en faisant le choix le plus logique pour le plus de déplacements possibles.

Recommandation 6 : Il faut engager dès à présent des fonds pour soutenir les campagnes et les initiatives menées au niveau local d'encouragement à une pratique plus régulière du vélo et à l'usage des nouvelles infrastructures.

Recommandation 7 : Les gouvernements doivent mener des études approfondies pour comprendre la croissance du trafic des véhicules utilitaires légers, puis élaborer des stratégies pour la gérer.

Recommandation 8 : Les employeurs, les organismes en charge des finances et le

ministère des transports doivent collaborer pour mettre en place une nouvelle série d'incitations à diminuer les avantages liés aux voitures de fonction, à limiter les déplacements et à soutenir le passage à la décarbonation de l'immobilier privé.

Notes

- ① Écosse : Aberdeen & Aberdeenshire, Édimbourg, Glasgow, Ayrshire ; Angleterre : Bristol, Lancashire, Liverpool, Londres, Manchester, Newcastle.
- ② Pour tous les détails sur les échantillons, voir : <https://covid19transas.org/less-is-more-annex/>
- ③ Vous pouvez télécharger la totalité de nos travaux à cette adresse : <https://www.creds.ac.uk/publications/less-is-more-changing-travel-in-a-post-pandemic-society/> et les données sont disponibles ici : <https://covid19transas.org/category/data/>
- ④ https://ivtmobis.ethz.ch/mobis/covid19/reports/mobis_covid19_report_en_2021-10-11.html
- ⑤ <https://english.kimnet.nl/the-netherlands-mobility-panel/publications/presentations/2021/05/20/presentation-the-impact-of-covid-19-on-mobility-in-the-netherlands>

Thématiques associées :

MODES DE VIE

POLITIQUES
