

Point de vue

Mobilités et Covid-19 : quels impacts sur les comportements et les politiques de transport ?

Par Jean Colard et Jincheng Ni, département Développement durable et numérique
et Nicolas Meilhan, conseiller scientifique

10 septembre 2020

Introduction

Que nous révèle la crise du Coronavirus sur les comportements de mobilité des Français ? Peut-on en tirer des enseignements sur la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports ?

La pandémie virale du Covid-19 a occasionné avec le confinement une restriction inédite des libertés de déplacement et dans une moindre mesure des échanges marchands, bloquant une très large partie de la société et de l'économie nationale. Elle a confirmé ainsi la place centrale qu'y occupe la mobilité, dans son acception systémique englobant tant les besoins que les pratiques de déplacement. Bien que les conséquences sanitaires et économiques soient encore incomplètement cernées, il reste intéressant de scruter les effets potentiels de cette crise majeure sur les usages en matière de mobilité – qui sont à la source de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en France. Pour respecter la neutralité carbone en 2050, un accompagnement vers plus de sobriété en ce domaine, par la modération des mobilités, reste vraisemblablement indispensable, au-delà des seuls progrès technologiques comme l'électrification des véhicules. Cela implique des changements de comportement individuel comme d'organisation collective complexes à engager et plus ou moins longs à installer. En quoi la crise sanitaire actuelle est-elle un facteur d'accélération ou au contraire d'aggravation ? Quels enseignements peut-on en tirer en matière de politique publique ?

Deux principaux horizons temporels sont à considérer pour clarifier les enjeux de cette situation exceptionnelle :

- *Période de court et moyen terme de crise et sortie de crise* : cette période est marquée par la reprise lente des mobilités après la restriction des déplacements durant le confinement et par une gestion de la pandémie en fonction de l'immunité de la population et de l'asynchronicité entre régions françaises et entre pays.

Cette gestion impose des mesures sanitaires plus ou moins entravantes : distanciation physique et gestes barrières systématiques, port du masque obligatoire, attestation de l'employeur en heures de pointe dans les transports, tracking et isolement des malades et des personnes contacts, etc. Le tout avec des impacts aléatoires ou cycliques sur les mobilités selon la survenue de nouvelles vagues de contaminations pouvant ramener à un confinement partiel ou général. De premières observations sur cette période permettent d'identifier la nature des conséquences sur les mobilités.

- **Période de long terme intégrant des changements pérennes** : la durée de la période déstabilisée détermine naturellement l'impact réel de cette crise sur le long terme. Le niveau variable de circulation du virus, le déploiement plus ou moins rapide d'un traitement ou d'un éventuel vaccin joueront inévitablement sur le caractère temporaire ou non des changements de comportements observés et donc sur l'évolution à terme de la demande de mobilité, des usages et de l'adaptation nécessaire des offres de service (et en parallèle sur la maîtrise des émissions des GES de ce secteur). À ce stade, seuls des pronostics peuvent être faits sur ce terme.

Nous donnons ici quelques éclairages sur les impacts les plus saillants de cette crise pouvant influencer durablement les comportements de mobilité et appeler les pouvoirs publics à accompagner ou au contraire à corriger ces changements, dans l'objectif d'un soutien aux mobilités les plus décarbonées.

1. La sobriété en matière de déplacements peut-elle devenir une réalité ?

L'impact soudain et radical du confinement sanitaire, puis du déconfinement progressif, peut-il durablement influencer la demande de mobilité et modifier les besoins de déplacement, en encourageant de nouvelles façons de travailler, d'habiter, d'acheter ou encore de voyager ?

- **TRAVAILLER : va-t-on vers un ancrage des modes de travail à distance lié à la numérisation de la société ?**

Sur le court et moyen terme

Diverses enquêtes (CCI IdF, Insee/Acemo-Dares, *Forum Vie Mobile*) ont évalué autour de 30 % la part des actifs déclarés en télétravail à temps complet durant le confinement¹. Les proportions varient de 10 % à 60 % selon les secteurs d'activité²

¹ « Un tiers des personnes en emploi (33 %) continuent d'exercer leur activité professionnelle de chez elles, en télétravail. 40 % ont complètement arrêté de travailler. Et, malgré les risques pour leur santé, plus d'un actif sur quatre continue à sortir pour exercer son activité professionnelle (27 %). [...] Par ailleurs, 70 % des plus diplômés continuent de travailler depuis chez eux » : « Impact du confinement sur les mobilités et modes de vie des français », Enquête, *Forum Vie Mobile*, avril 2020.

² Conditions d'exercice de l'activité professionnelle selon l'enquête Acemo Covid de la Dares d'avril 2020. À titre illustratif, dans un groupe de services opérationnels comme Suez qui emploie près de 90 000 salariés, près de 53 000 d'entre eux étaient sur site durant le confinement, 10 000 ont été placés en chômage partiel, 24 000 en télétravail, 2 500 en arrêt pour garde d'enfants ou parce qu'ils

et se sont maintenues pour une part significative des actifs durant la période de déconfinement progressif. Cette situation massive imposée par l'urgence sanitaire offre un test en vraie grandeur du potentiel du télétravail, rendu désormais techniquement possible par la forte tertiarisation de l'économie française, le niveau d'équipement numérique des salariés et le déploiement des infrastructures correspondantes. Ainsi l'anecdotique – moins de 7 % des actifs pratiquaient le télétravail avant la crise sanitaire – pourrait devenir une réalité significative. Toutefois, nul ne peut dire si cette situation marquante, mais imposée, sera durable, compte tenu des diverses limites matérielles comme psychosociales de ce mode d'organisation selon les situations personnelles. Notons toutefois que plus d'un actif sur deux – dont la grande majorité a découvert le télétravail à l'occasion du confinement – semble avoir apprécié l'expérience durant cette période³.

Deux observations peuvent être faites quant aux impacts sur les besoins de mobilité :

- *côté salariés/personnels* : au-delà de la poursuite de l'activité malgré la restriction de déplacement, un télétravail établi offre aux actifs une diminution des charges financières et des pertes de temps liées aux navettes domicile-travail⁴. On observera vraisemblablement à l'avenir une plus grande aspiration des salariés à une organisation professionnelle mixant sur la semaine, voire sur le mois, selon les accords internes des entreprises ou des branches, journées de télétravail (chez soi ou sur un site de co-working) et journées en présentiel ou en déplacements professionnels ;
- *côté employeurs* : si certaines réserves ou incertitudes managériales demeuraient jusqu'à présent sur la capacité réelle de pilotage de l'activité à distance, l'implication globalement observée des personnes en télétravail durant cette période exceptionnelle semble avoir permis le maintien d'un niveau d'activité nationale plus soutenu qu'attendu. L'intérêt de ce mode d'organisation du travail en matière économique et budgétaire, avec à la clé une plus grande maîtrise des charges fixes immobilières des locaux professionnels, est désormais clairement identifié par certains gros employeurs. Ainsi le Groupe PSA souhaite d'ores et déjà en faire un axe d'évolution pour l'organisation de ses services support⁵. Par ailleurs, si les situations de télétravail venaient à se généraliser massivement à court terme, un débat pourrait se faire jour sur les modalités de mise en place du forfait mobilité durable⁶ inscrit dans la Loi d'orientation des mobilités (LOM), dont

étaient à risque et 500 ont été atteints par le Covid-19 ou suspectés de l'être : voir l'interview d'Isabelle Calvez, DRH Groupe Suez, Dépêche AEF Info n° 627563 du 15 mai 2020.

³ « Impact du confinement sur les mobilités et modes de vie des français », Enquête, *Forum Vie Mobile*, avril 2020.

⁴ « Les Français confinés apprécient le fait de passer moins de temps dans les transports (62 %) [...]. 39 % des Français souhaitent consacrer moins de temps aux déplacements en général et même, pour 48 % des actifs, moins de temps aux déplacements pour le travail » : « Impact du confinement sur les mobilités et modes de vie des français », Enquête, *Forum Vie Mobile*, avril 2020.

⁵ Avec une éventuelle question sociale sous-jacente : peut-il exister à terme un risque en matière d'emploi lié à une tentation plus grande des entreprises de délocaliser une partie de leurs effectifs supports vers des pays aux coûts salariaux plus bas, contrebalançant la tendance avancée en cette sortie de crise à la relocalisation de certains emplois de production ?

⁶ Possibilité de prise en charge par les employeurs des frais de transports entre domicile et lieu de travail pour tous les salariés utilisant un mode alternatif à la voiture individuelle (covoiturage, vélo,

le décret d'application a été récemment avancé pour tenter de juguler une hausse probable de l'utilisation de la voiture particulière à l'issue du confinement.

Sur le long terme

En matière d'enseignement pour le long terme, sans reprendre ici les nombreuses études sur le télétravail, la situation de crise sanitaire actuelle :

- ouvre indéniablement de nouveaux horizons pour ce mode d'organisation du travail en levant certains verrous observés à bas bruit jusque-là vis-à-vis des normes sociales⁷ ;
- permet de mieux cerner la part globale des actifs « télétravaillables », de l'ordre de 20 % à 40 %⁸ (à organisation économique stable et sans préjuger des modalités et conditions d'acceptabilité sur la durée⁹). Cela signifie à l'opposé qu'une majorité d'actifs ne sont pas en capacité de télétravailler, en raison du caractère essentiellement présentiel de leurs activités ou du manque d'équipements numériques¹⁰ ;
- laisse imaginer à terme un lissage des heures de pointe favorable à la décongestion des zones les plus saturées¹¹ et une baisse progressive du nombre de déplacements domicile-travail réalisés majoritairement en voiture particulière. Toutefois, la crise sanitaire ne dit rien des possibles effets rebond à long terme du télétravail, largement relevés dans la littérature scientifique, ni de son impact ambigu sur les émissions globales de GES. De fait, la plus grande liberté de choix pour la localisation de leur habitat offerte aux salariés par le télétravail peut aussi entraîner un accroissement des distances domicile-travail¹².

etc.) cumulable avec la participation aux abonnements de transports publics dans la limite d'un forfait annuel maximal de 400 euros exonéré d'impôts et de cotisations sociales.

⁷ Voir « Prendre en compte le temps dans les mobilités », Tempo Territorial, 2019.

⁸ Selon une étude Deskéo, « près de 4 emplois sur 10 seraient compatibles avec le télétravail dans le secteur privé ».

⁹ Déjà en vigueur dans certaines entreprises, le télétravail a récemment été mis à l'ordre du jour des discussions nationales entre syndicats patronaux et salariés. L'institut d'études de la CGT a mené à ce titre une enquête assez lourde sur le télétravail qui tendrait à montrer des différences majeures de perception du sujet et du vécu du télétravail selon les salariés et les employeurs, avec une tendance à un ressenti plus négatif par les femmes et les couches sociales moins favorisées.

¹⁰ En 2019, 12 % des individus de 15 ans ou plus résidant en France hors Mayotte ne disposent d'aucun accès à Internet depuis leur domicile, quel que soit le type d'appareil (ordinateur, tablette, téléphone portable) et de connexion : voir Insee Première n° 1780, octobre 2019.

¹¹ Entre 5 % et 11 % des trajets domicile-travail pourraient ainsi être évités dans la métropole du Grand Paris (« Télétravail et mobilités dans le Grand Paris. Quel impact demain sur les réseaux de transport ? », APUR, note n° 181, juillet 2020). Le fait de rester à la maison un à trois jours par semaine pour un salarié faisant l'aller-retour en heure de pointe génère ainsi une économie socioéconomique dans les zones les plus congestionnées qui pourrait encourager les politiques publiques en faveur du télétravail.

¹² Les télétravailleurs peuvent se déplacer davantage pour des motifs personnels, accroissant les émissions de CO₂ en cas d'absence de proximité des services et de décarbonation des modes, ou bien faire des trajets domicile-travail moins fréquents mais beaucoup plus longs et potentiellement plus émetteurs de GES selon les modes utilisés, une fois la décision prise d'habiter loin du siège principal de son activité professionnelle.

À noter que les effets de cette crise sur les modalités d'éducation et d'apprentissage à distance impactant les trajets domicile-études restent beaucoup plus incertains, compte tenu de l'importance pédagogique de la présence physique des enseignants, notamment pour le primaire et le secondaire, l'enseignement supérieur et la formation professionnelle pouvant en tirer davantage de bénéfices.

- **HABITER : les liens plus fortement perçus entre densité urbaine et risques sanitaires peuvent contribuer à une réorientation de la façon d'occuper et d'aménager le territoire**

Sur le court et moyen terme

Un impact de la crise sanitaire sur l'urbanisme et l'aménagement des territoires est fort probable à moyen terme, car plus ancré dans le vécu et l'aspiration des individus, en particulier dans les grandes villes.

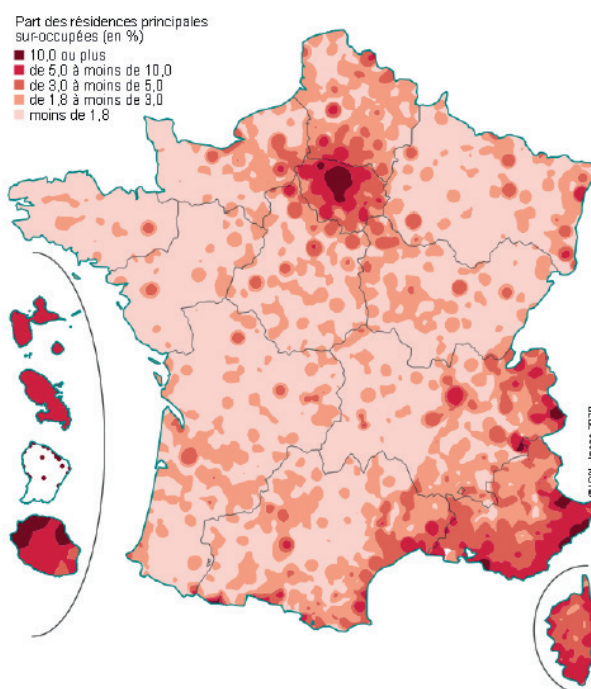
Au-delà de « la fuite » médiatisée des 11 % à 17 % de Parisiens à l'annonce du confinement vers des espaces plus cléments¹³, la crise sanitaire et ses conditions de confinement très hétérogènes semblent confirmer une tendance lourde susceptible de marquer durablement le phénomène de métropolisation ou plus exactement d'hyper-concentration urbaine, singulièrement à Paris et en Île-de-France. « Pour 23 % des Français, l'épisode de confinement actuel est à l'origine d'une envie de déménager. Un Français sur dix dit sérieusement envisager le déménagement dans les années à venir¹⁴ », révèle l'enquête *Forum Vie Mobile* réalisée toutefois en pleine situation de confinement. Rappelons par ailleurs que près de cinq millions de personnes résident dans un logement « suroccupé », condition d'habitat qui impacte plus que jamais la qualité de vie au quotidien, en particulier dans les grandes villes¹⁵ (voir la carte).

¹³ Le chiffre de 17 % paru dans la presse et repris par le directeur de l'AP-HP Martin Hirsch lors de la première semaine de confinement s'appuyait sur une estimation liée à la baisse de consommation électrique et de production de déchets ménagers ainsi qu'au traçage de données géolocalisées de téléphones portables transmis par le ministère de l'Intérieur et l'opérateur Orange. Il a été ensuite réévalué par l'Insee autour de 11 % s'agissant des seuls résidents de Paris (chiffres publiés par l'Insee les 8 avril et 18 mai 2020 en combinant les informations d'Orange et de Bouygues Telecom).

¹⁴ « Parmi les individus les plus fortement saisis par ce désir de relocalisation : les jeunes (35 % parmi les moins de 25 ans), les Franciliens (36 %), les actifs confinés en télétravail (31 %), mais surtout les personnes résidant au sein de petites surfaces (48 % parmi celles vivant en studio, 32 % parmi celles résidant dans un deux pièces) » : « Impact du confinement sur les mobilités et modes de vie des français », Enquête, *Forum Vie Mobile*, avril 2020.

¹⁵ « Conditions de vie des ménages en période de confinement, *Insee Focus* n° 189 paru le 28 avril 2020. Un logement est « suroccupé » quand il lui manque au moins une pièce par rapport à la norme d'« occupation normale » définie ainsi : une pièce de séjour pour le ménage, une pièce pour chaque personne de référence d'une famille, une pièce pour les personnes hors famille non célibataires ou les célibataires de 19 ans ou plus. Le taux de suroccupation est calculé à partir du recensement de la population en rapportant le nombre de logements suroccupés à l'ensemble des résidences principales.

Part des résidences « suroccupées » en 2016



Source : Insee Focus n° 189, avril 2020

Dans un article récent¹⁶, l'architecte et urbaniste Jacques Ferrier affirme de façon un peu radicale : « Le réveil après la crise du Covid-19 risque d'être difficile : il faut s'attendre à la grande désillusion vis-à-vis des métropoles qui, dans l'adversité, ont trahi leurs habitants. [...] Le confinement a révélé la fragilité et les faiblesses d'un environnement construit, dont on pensait que la sophistication et la performance techniques le rendaient invulnérable, si ce n'est aimable. » Certes, l'histoire nous rappelle que les villes et l'urbanisme ont su se réinventer à la suite de cataclysmes ou de grandes épidémies favorisées par la forte promiscuité. Le courant hygiéniste de la fin du XIX^e siècle et les travaux haussmanniens à Paris comme l'urbanisme fonctionnel de Le Corbusier et la charte d'Athènes du début du XX^e en sont encore les témoins aujourd'hui. Mais ces façons d'appréhender la ville dans son ensemble, y compris son fonctionnement sanitaire, semblent s'être un peu effacées au cours du temps au profit d'une gestion plus parcellaire des opérations d'aménagement.

Sur le long terme

Sur ce thème de l'aménagement, la crise sanitaire pourrait donc avoir un impact sur le long terme à deux échelles territoriales :

- **D'une part localement**, avec la nécessité de repenser la conception des grandes villes autour des notions de proximité, de vie de quartier et d'un meilleur partage de l'espace public, a priori plus favorables aux mobilités douces qu'à la voiture particulière. Avoir durant le confinement l'essentiel en bas de chez soi, pouvoir

¹⁶ Ferrier J. (2020), « La ville dense a trahi ses habitants », *Métropolitiques*, 27 avril.

courir au milieu de la rue, entendre les oiseaux en laissant sa fenêtre ouverte¹⁷, ou encore découvrir l'espace vital que constitue une pièce supplémentaire ou un balcon-terrasse auront indéniablement un effet sur les aspirations des citoyens comme sur la perception des urbanistes de ce début du XXI^e siècle. De même, les mesures d'« urbanisme tactique », par exemple à Paris¹⁸, avec la mise en place en temps réel de plusieurs kilomètres de pistes cyclables ou l'élargissement des trottoirs, ouvrent la réflexion sur un autre partage de la voirie au profit des modes actifs. Le moment et le niveau d'acceptation citoyenne peuvent ainsi sembler idéaux pour la pérennisation de ces mesures temporaires¹⁹.

- **D'autre part à l'échelle nationale**, avec des aspirations individuelles renforcées à vivre sous d'autres cieux²⁰, le déploiement du télétravail rendant possible à terme un certain rééquilibrage démographique plus ou moins significatif en faveur des zones moins denses, sous réserve de la mise en œuvre des infrastructures nécessaires en matière logistique comme numérique. Une incertitude demeure sur l'ampleur d'un tel mouvement et sur son éventuelle différenciation entre un « desserrement » vers des zones moyennement denses (villes moyennes et petites, zones périurbaines²¹) ou une recherche « d'isolement/d'autonomie » vers des zones peu, voire très peu denses (rurales, périurbain très éloigné). La répercussion ne serait pas la même en matière de demande de mobilité et pourrait contrarier l'atteinte de l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) du Plan biodiversité. L'autre incertitude concerne la réalité de cet impact sur l'évolution démographique de l'Île-de-France. Comme les autres métropoles, la région capitale doit à l'avenir se développer en plus grande synergie avec ses territoires environnants, mais l'ampleur des densités et des volumes en jeu au sein du Grand Paris peut dorénavant poser question. Au-delà de la réalisation du métro du Grand Paris Express, la définition et les choix non complètement aboutis en matière de projet et de rayonnement territorial pourraient revenir en débat à la faveur de cette remise en cause de l'hyper-concentration plus que du fait urbain lui-même, eu

¹⁷ « 91 % de la population apprécie les effets positifs sur l'environnement de la baisse de l'activité humaine » : « Impact du confinement sur les mobilités et modes de vie des français », Enquête, *Forum Vie Mobile*, avril 2020.

¹⁸ « La marche et le vélo plébiscités en période de crise sanitaire », APUR, *Note n° 182*, juillet 2020.

¹⁹ « En matière de mobilité, 38 % des individus interrogés déclarent avoir pris conscience qu'une partie de leurs déplacements pourraient davantage être faits en proximité (à pied ou à vélo) », souligne l'enquête du *Forum Vie Mobile* corroborée par le fort accroissement de la fréquentation des pistes cyclables (+87 % sur les trois premières semaines de déconfinement par rapport à la moyenne de la période précédant le confinement du 1^{er} janvier au 17 mars 2020, selon le bulletin bimensuel de suivi de la fréquentation cyclable mis en place par l'association Vélo & Territoires) et l'explosion des ventes de vélo.

²⁰ À la suite soit de l'expérience difficile d'un confinement dans un petit logement dans une métropole, soit au contraire de celle plus confortable dans une ville à taille humaine, voire celle « inoubliable » à la campagne dans une maison avec jardin et piscine, confirmant dans tous les cas un minimum d'espace vital nécessaire dans une perspective de résilience aux futures crises épidémiques comme climatiques.

²¹ Selon Olivier Sichel, directeur de la Banque des Territoires : « Il est possible que cette crise soit favorable aux villes moyennes qui disposent d'un immobilier très abordable, qui sont reconnues pour leur qualité de vie, qui disposent de bons réseaux de télécommunications et du très haut débit... Mais est-ce que la gigantesque expérience de télétravail loin des zones denses que nous avons pu observer durant le confinement va rebattre les cartes entre les métropoles et les villes moyennes ? Il est trop tôt pour le dire, mais la tendance est forte. »

égard aux capacités de résilience de la métropole francilienne et à la persistance de ses déséquilibres sociodémographiques.

Ainsi, une fois des consensus trouvés nationalement et localement aussi bien en matière d'urbanisme des grandes villes que d'aménagement et de rééquilibrage du territoire, il pourrait être envisagé une adaptation des systèmes de mobilités en conséquence.²²

- **ACHETER/CONSOMMER : les modalités de recours au e-commerce confirment une tendance de fond**

Sur le court et moyen terme

Après un accroissement des livraisons à domicile observé en début de confinement, cette tendance semble s'être infléchie ensuite. L'enquête du *Forum Vie Mobile* précitée observait ainsi en avril : « Contre toute attente, [...] le fait d'être confiné n'amène pas les Français à recourir davantage aux services de livraison [...] Non seulement la livraison de produits alimentaires, que ce soit aux points relais ou à domicile, stagne, mais les autres formes de livraison décroissent. » Au-delà de ces indicateurs mesurés dans un contexte général de baisse de la consommation, une enquête réalisée par la Fédération du e-commerce (Fevad) du 23 au 25 mars confirmait, malgré un maintien significatif de l'activité durant le confinement, une situation contrastée avec notamment un impact davantage positif pour des commerçants offrant une possibilité de commandes à distance que pour les « *pure players* » uniquement sur internet.

Sur le long terme

Au-delà de la peur probable d'être contaminé lors des livraisons ou des difficultés juridiques d'Amazon en France durant le confinement, la tendance lourde de développement du e-commerce observée ces dernières années dans les grandes aires métropolitaines ne semble pas être remise en cause par la crise sanitaire. Peut-être peut-on déceler paradoxalement durant cette situation extrême de « repli domestique » une éventuelle limite à un recours massif et systématique aux livraisons à domicile, le besoin physique du commerce perdurant malgré tout, ainsi qu'une évolution dans le panel des enseignes, avec un appel plus soutenu à des commerçants de proximité s'ouvrant à cette pratique, au-delà des seules grandes plateformes. Rappelons qu'en matière environnementale, même si peu d'études font un bilan carbone global et circonstancié du e-commerce, la diminution des déplacements individuels des clients est contrebalancée par le foisonnement des livraisons (et des emballages) qui accroît les déplacements de courte distance de « logistique urbaine » encore faiblement décarbonés²³.

²² « Cette crise pourrait donc constituer le point de départ d'une politique d'aménagement du territoire et de développement des campagnes radicalement nouvelle et différente. [...] L'heure est à la remise en cause des fonctionnements obsolètes ou inefficaces qu'on ne questionne jamais tant les habitudes sont ancrées, par routine, par manque de temps, par mimétisme et parce que, au fond, c'est confortable » : « La crise du Covid-19. L'aube d'une nouvelle aire pour les territoires ? », *The Conversation*, 23 avril 2020.

²³ Même si demain une partie de ces livraisons seront réalisées par drone ou en vélo cargo, l'enjeu majeur reste le verdissement des flottes des entreprises de livraison. Une des rares études sur

- **VOYAGER : le fort impact sur le tourisme mondial et les déplacements internationaux questionne le modèle aérien**

Sur le court et moyen terme

L'arrêt net du tourisme mondial est probablement l'aspect le plus spectaculaire de cette crise sanitaire. L'extrême rapidité de la propagation de la pandémie via les échanges planétaires de personnes permis par l'explosion du trafic aérien ces dernières décennies, avec pour conséquence la fermeture des frontières nationales, ainsi que les épisodes de contamination à bord de bateaux de croisières ont eu un impact majeur et vraisemblablement durable sur le tourisme international, un des secteurs économiques les plus sévèrement touchés par la situation sanitaire (avec la culture). Cette crise questionne tout un pan de l'économie du tourisme de masse sur lequel s'est appuyé en grande partie le développement du marché aérien et dont le modèle semble aujourd'hui à reconsidérer, malgré les incertitudes.

De même, beaucoup de déplacements professionnels à très longues distances comme l'organisation de séminaires internationaux sont annulés, reportés et drastiquement diminués, l'urgence économique de certains échanges étant utilement remplacés par l'utilisation de communications à distance.

À long terme

Tant que la pandémie ne sera pas endiguée et les frontières rétablies, les échanges mondiaux et le trafic aérien international seront naturellement affectés.

Mais en matière de voyage de loisirs longues distances, au-delà de l'impact de court terme constaté cet été 2020, comment réagiront les différentes catégories sociales au sortir de cette pandémie, une fois toutes les frontières rouvertes, face aux nombreuses sollicitations que ne manqueront pas de multiplier les opérateurs touristiques pour leur survie ? Ces derniers se concentreront-ils sur un marché domestique afin de s'adapter à un pouvoir d'achat des ménages en berne et à un coût du transport aérien inévitablement plus élevé ? Quel rebond des pays émergents et quelles réactions des jeunes générations des métropoles occidentales ?

Si à terme la pandémie est contrôlée ou a disparu, le tourisme international pourrait reprendre, notamment avec le maintien d'une demande des classes moyennes des pays émergents en plein développement jusqu'à présent et désirant (re)prendre l'avion pour explorer le monde : c'est notamment le cas de la Chine et de l'Inde.

Du côté des pays occidentaux, la demande jusque-là soutenue, notamment par une clientèle jeune, sera bien sûr très dépendante à l'avenir des niveaux de prix offerts et du contexte social comme écologique de plus en plus pressant.

l'impact environnemental du e-commerce estimait en 2019 que les émissions de CO₂ des entreprises de livraison express aux États-Unis (UPS, FedEx, etc.) étaient équivalentes à la pollution générée sur une année complète par plus de 7 millions de voitures. Cet effet se cumule à l'impact écologique des technologies numériques elles-mêmes. Ce qui tendrait, en milieu urbain, à limiter les livraisons express à domicile et à favoriser davantage des centres de retrait dans les lieux fréquentés, les gares par exemple.

Parallèlement, les entreprises vont certainement réduire leurs déplacements professionnels à très longue distance, d'une part à cause de leurs budgets voyages plus limités et, d'autre part, grâce aux outils numériques testés et approuvés durant le confinement, limitant d'autant le besoin en présentiel.

Ainsi, malgré une reprise espérée des capacités fonctionnelles du trafic aérien, la nature des besoins de la clientèle à la fois professionnelle et de loisirs pourrait bien changer à l'avenir. Le secteur aérien connaîtrait alors inévitablement de fortes restructurations propres à reconstruire un modèle économique adapté à cette nouvelle demande et intégrant simultanément le respect de la neutralité carbone.

De même, un renouveau du tourisme domestique, national comme européen, n'est pas à exclure et pourrait impacter la demande de mobilités de moyennes/longues distances favorable à un partage modal plus durable entre voitures, trains (de jour comme de nuit) et avions.

Synthèse des impacts de la crise sanitaire sur les comportements de mobilités et leurs effets potentiels sur les émissions de GES

	Court et moyen terme	GES	Long terme	GES
Travailler	Baisse globale du nombre de déplacements liée en partie au télétravail et à la crainte de se déplacer. Moindre utilisation des transports en commun et report majoritaire sur la voiture particulière en autosolisme et dans une moindre mesure sur les mobilités douces dans les grandes villes.	↘ ↗	Baisse et lissage des déplacements domicile-travail lié au télétravail. Souplesse des modes de vie d'une catégorie de la population favorisant la proximité, mais avec risque de multiplication de déplacements privés et/ou de plus longs déplacements professionnels.	↘ 0
Habiter	Peu d'impact en dehors d'une éventuelle utilisation plus fréquente des résidences secondaires par les employés et cadres en télétravail sans enfants scolarisés.	0	Desserrement Île-de-France et métropoles avec : - répartition démographique nationale plus homogène entre villes et bourgs favorable à plus de proximité ; - ou renfort des déséquilibres vers les littoraux ou de la dispersion vers des zones isolées ou en périurbain éloigné.	↘ ↗
Acheter	Renforcement des commerces de proximité ouvert au e-commerce avec distances de livraison réduites.	↘	Pas d'effet sur les tendances de consommation.	0
Voyager	Arrêt ou très forte limitation du tourisme mondial et des déplacements internationaux selon la plus ou moins grande ouverture des frontières.	↘	Remise en cause de la croissance et du modèle de développement du trafic aérien, du modèle du tourisme de masse lié, et dans une moindre mesure des déplacements professionnels longues distances.	↘

Source : France Stratégie

2. Un accompagnement indispensable des pouvoirs publics

Ce contexte sanitaire aura un effet probable sur la prise de conscience collective tant citoyenne qu'économique en matière de vulnérabilité des sociétés humaines face à des risques de dimension planétaire – vulnérabilité à laquelle les mobilités et l'urbanisation galopante peuvent contribuer. Mais la sidération du confinement impliquant un arrêt quasi général des mobilités et donc une baisse significative des émissions des GES liées ne doit pas céder la place par un « effet ressort » lors du déconfinement à un déni des contraintes climatiques comme sanitaires. Cela pourrait conduire à un usage inconsidéré de modes polluants et émetteurs de CO₂, comme on l'observe déjà avec un report conséquent des transports publics vers la voiture particulière, alors même que le contexte général d'urgence climatique et de transition écologique semble en voie de compréhension élargie. Les pouvoirs publics devraient s'appuyer dès maintenant sur une opinion temporairement plus sensible pour concrétiser des orientations comportementales de sobriété favorables à une transition écologique des mobilités. Il convient de soutenir des politiques d'offre de transport cohérentes, soit dans le cadre de mesures déjà initiées (LOM), soit dans celui de plans de relance en cours et de politiques d'aménagement du territoire adaptées, voire renouvelées.

Dans ce contexte, que peut-on ou que doit-on accompagner ?

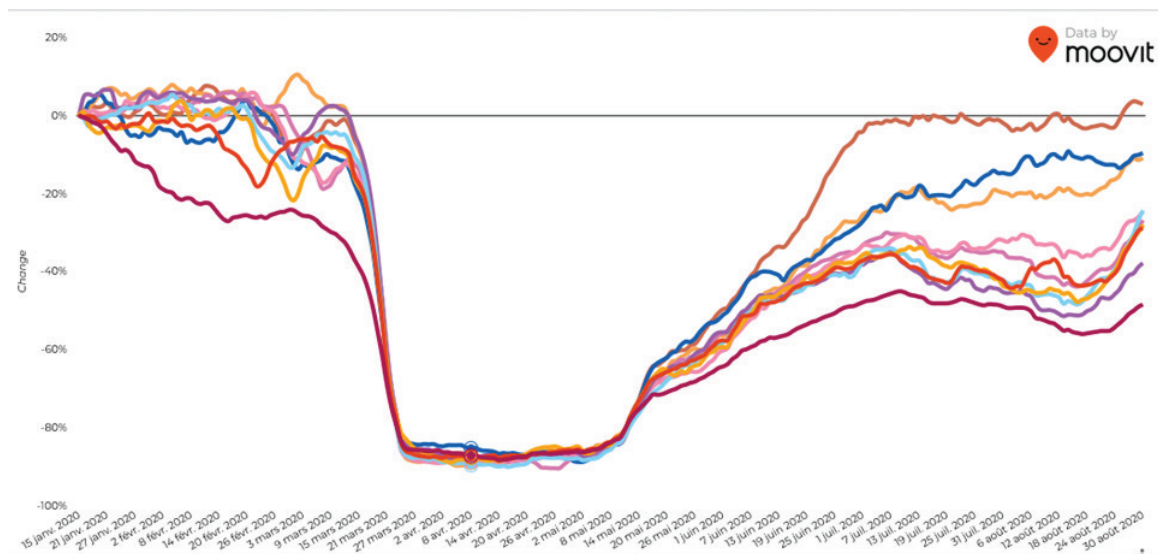
- **SOUTENIR LE TRANSPORT PUBLIC : ce soutien aux réseaux de transports publics structurants, qui demeurent une réponse majoritairement décarbonée immédiate aux besoins de déplacements urbains et interurbains, apparaît indispensable pour éviter une désaffection au profit de la voiture individuelle.**

L'impact des mesures de confinement a été brutal dans les transports publics. Durant cette période, la plupart des réseaux de transport urbains, interurbains et régionaux ont diminué fortement leur offre, autour de 30 % de leur capacité nominale, en maintenant les transports urgents ou indispensables (personnels soignants, salariés ne pouvant pas télétravailler, etc.)²⁴. De même, la SNCF a réduit drastiquement son plan de transport pour l'adapter aux fortes restrictions de déplacement et, inversement, pour réguler les flux (en particulier pour les déplacements interurbains à plus de 100 km)²⁵.

²⁴ Contribution de France Urbaine et du GART à la préparation du déconfinement, avril 2020.

²⁵ Les capacités ont été abaissées jusqu'à 7 % de l'offre TGV, et 30 % de l'offre Transilien et TER selon les régions. Alors que 60 % des trains de fret ont continué à circuler, le trafic voyageurs a tourné à très bas régime : mi-avril, la SNCF ne transportait que 1 % de la clientèle habituelle TGV (au-delà des circulations sanitaires exceptionnelles liées aux TGV médicalisés), 2,5 % de la clientèle TER et 3,5 % de la clientèle Transilien.

Une reprise progressive : analyse de la répercussion du Covid-19 sur la fréquentation des transports en commun dans dix agglomérations françaises, 15 janvier 2020-30 août 2020



Source : à partir des données utilisateurs de l'application de planification d'itinéraires Moovit (www.moovit.com)

L'appréhension de la période de déconfinement est autrement plus sensible et la reprise du trafic très progressive²⁶. Il s'agit d'une part de gérer les flux, notamment les flux les plus denses des métropoles et de l'Île-de-France compte tenu de la saturation partielle de son réseau²⁷, et d'autre part de garantir (ou de retrouver) la confiance des clients dans l'utilisation des transports collectifs. En plus des décisions gouvernementales sur le port obligatoire du masque dans les transports, les opérateurs se sont fortement mobilisés, faisant preuve de réactivité et d'innovation dans les mesures d'accompagnement : marquage au sol de distanciation, désinfection systématique des trains et équipements en gare, composition des rames, occupation d'un siège sur deux en Île-de-France et dans les trains interurbains, systèmes de gestion en temps réels des flux en gares et stations, etc. Les transporteurs s'appuient également sur le sens des responsabilités de leurs clients-usagers. La SNCF a par exemple établi une charte nationale « En train, tous responsables » reposant sur des engagements réciproques pris par la SNCF comme par les voyageurs et dont l'impact semble positif.

S'agissant des transports conventionnés, les opérateurs ont continué à être rémunérés par les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM)²⁸. Mais l'impact

²⁶ Les statistiques de fréquentation des réseaux de province fournies par l'UTP montrent une baisse de près de 95 % durant le confinement, une fréquentation d'à peine 50 % un mois après le déconfinement mi-juin et une reprise autour de 80 % (hors Ile de France) durant les mois d'été, liée au fait que les Français sont peu partis en vacances et majoritairement sur le sol français, la fréquentation des réseaux de TC ayant bénéficié à la fois de la mobilité des habitants restés dans les villes, et des touristes français qui ont (un peu) remplacés la clientèle étrangère. L'incertitude demeure naturellement au moment de la rentrée.

²⁷ Essentiellement le Nord et l'Est de l'Île-de-France qui n'ont cessé en réalité de voir transiter des flux importants de travailleurs non confinés.

²⁸ Du fait de la continuité du service public de transport globalement assurée.

économique de la crise sanitaire aura une répercussion à retardement sur les modalités de financement des transports publics. En plus de la chute des recettes commerciales liées à la baisse du trafic (estimée à 410 millions d'euros par mois pour l'ensemble des opérateurs de transport public au plus fort de la crise durant le confinement dont 300 millions pour l'Île-de-France²⁹) et de l'impact de cette crise sur les finances générales des collectivités territoriales, la perte d'activité des entreprises impacte directement les montants des Versements Mobilité (VM) perçus par les AOM. Même si cet effet sur les finances des AOM dépendra fortement du tissu économique local, la Commission des finances du Sénat³⁰ estimait fin avril que la perte se situerait entre 860 millions d'euros et 1,9 milliard d'euros sur un produit global du VM estimé à 9,4 milliards en 2020³¹.

Côté transport interurbain, l'impact économique majeur de la crise sanitaire sur les comptes de la SNCF est venu se cumuler aux pertes liées aux grèves contre la réforme des retraites, pour atteindre au premier semestre 2020 plus de 4 milliards d'euros de perte de chiffre d'affaires (3,9 milliards liés à la crise sanitaire et 250 millions liés à la grève sur janvier 2020). Le gouvernement ayant toutefois confirmé son soutien au transport ferroviaire dans le cadre des politiques de transition écologique, le futur équilibre financier pour lequel le PDG de la SNCF demandait une aide spécifique est à replacer au sein de discussions plus larges sur l'organisation des transports intérieurs et sur la place réelle du ferroviaire en matière de voyageurs comme de fret, notamment à l'occasion des plans de relance³².

Ainsi, la crise sanitaire ravive certaines craintes anciennes vis-à-vis des transports collectifs et de leur environnement perçu comme plus risqué en termes de contagion. Elle fragilise à court terme l'usage et le fonctionnement des transports publics. L'impact à moyen terme reste toutefois incertain à ce stade et peut être préoccupant selon la durée de maintien des mesures sanitaires pour la rentabilité et le développement des réseaux. Le risque serait de sérieusement contrarier – sinon

²⁹ Contribution de France Urbaine et du GART à la préparation du déconfinement, avril 2020.

³⁰ Note n° 3 de conjoncture et suivi du plan d'urgence face à la crise sanitaire du Covid-19, 13 avril 2020.

³¹ La Loi rectificative n° 3 promulguée le 30 juillet 2020 a étendu l'accompagnement financier des collectivités et de leurs autorités de transports à Île-de-France Mobilités (IDFM) en actant un premier acompte de 425 millions d'euros versé en 2020. Après avoir alerté durant plusieurs semaines, considérant que cette compensation était très inférieure au cumul de la baisse du versement mobilité (estimée à 1 milliard) avec celle des recettes voyageurs (estimée à 1,6 milliard), la présidente de la région Île-de-France a mis sous pression l'État en stoppant la rétribution des opérateurs RATP et SNCF dès le mois de juillet. Un accord a finalement été trouvé le 8 septembre 2020 entre la présidence de la région Île-de-France et Matignon : cet accord est fondé, d'une part, sur une prise en charge par l'État début 2021 des pertes de versement mobilité à hauteur des chiffres qui seront réellement constatés fin 2020 (vraisemblablement autour de 800 à 900 millions d'euros) et, d'autre part, sur l'attribution d'avances financières compensant en partie les pertes commerciales pour un montant global autour de 1,2 à 1,45 milliard d'euros remboursables à partir de 2023.

³² Le contexte de la réforme pour un nouveau pacte ferroviaire adoptée en 2018 qui conduit l'État à reprendre à terme 35 milliards d'euros de dette de la SNCF conditionne naturellement les discussions, même si cette dette provient pour l'essentiel d'investissement de SNCF Réseau sur les infrastructures et lignes nouvelles, et non de pertes commerciales de la SNCF. Le plan « France relance » annoncé le 3 septembre par le gouvernement contient quant à lui un volet ferroviaire d'un budget de 4,7 milliards d'euros permettant, d'une part, de préserver les investissements de régénération du réseau structurant évitant à l'entreprise de s'endetter davantage et d'augmenter ceux sur les lignes de desserte fine du territoire, et d'autre part, d'aider à la relance du fret ferroviaire et au maintien de son outil de production.

d'annihiler – les évolutions observées ces dernières années en faveur des transports collectifs, notamment dans les grandes agglomérations, au profit d'un renfort de l'usage de la voiture particulière³³. Un report vers les modes doux (marche, vélo) est certes une solution à promouvoir à l'occasion du déconfinement, pour alléger l'usage des réseaux de transport en commun et routiers des grandes villes, et pour ancrer de nouveaux comportements. Il n'en demeure pas moins que les volumes en jeu dans les agglomérations poussent à maintenir le développement et l'usage des transports en commun comme principale alternative à la voiture particulière, en cohérence avec les orientations prises (ou à prendre) en matière d'urbanisme et d'aménagement des territoires.

- **APPUYER L'ESSOR DES MOBILITÉS DOUCES : la pérennisation des aménagements piétons et vélo en ville comme en milieu rural prend sa pleine valeur avec une politique plus marquée de limitation de la place de la voiture thermique en milieu urbain.**

La prise de conscience durant le confinement de l'impact du trafic routier sur la qualité de l'environnement urbain immédiat, aussi bien en termes de pollution de l'air que d'occupation de l'espace public et de niveau sonore, pourrait avoir un double impact positif : d'une part sur l'acceptation par les citoyens de la mise en place de zones à faibles émissions instituées par la LOM et, d'autre part, sur la demande en matière de moyens de transport plus sobres, à condition que ces derniers soient simultanément plus abordables financièrement et plus pratiques.

À la suite du scandale Volkswagen et des évaluations truquées des émissions d'oxydes d'azote (NOx) en septembre 2015, plusieurs grandes villes européennes comme Paris, Berlin, Madrid ou Rome avaient déjà annoncé leur intention de limiter la circulation des voitures diesel les plus polluantes. La prise de conscience des citoyens à l'occasion de cette crise sanitaire va sans doute conforter ces collectivités dans leur choix et accélérer l'agenda prévu, notamment si les pistes cyclables temporaires mises en place dans la plupart des grandes villes pour éviter un retour massif à la voiture individuelle se pérennisent.

Après avoir bénéficié des grèves des transports en commun, le vélo pourrait en effet ressortir renforcé à l'issue de cette nouvelle crise en tant que transport individuel urbain limitant le plus toutes les externalités – émissions de CO₂, émissions de particules et de dioxyde d'azote, émissions sonores, bouchons, stationnement – tout en minimisant le risque de propagation du virus par une distanciation physique importante.

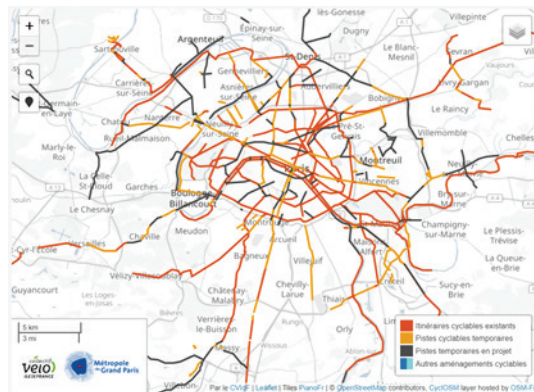
Rappelons à titre illustratif que la construction en Île-de-France d'un grand réseau express régional vélo (RER V)³⁴, à l'image du RER, constitué de 9 lignes permettant de relier les pôles de la région avec 650 km de pistes cyclables, coûterait 500

³³ Selon une enquête du CSA en fin de confinement, plus de deux utilisateurs de transports en commun sur dix (22 % pour les utilisateurs du métro / RER) ne comptaient pas les réutiliser, essentiellement au profit de la voiture pour 70 % d'entre eux. Mais parallèlement deux tiers des utilisateurs pensaient reprendre les transports en commun « comme avant » dans moins de trois mois, 40 % d'entre eux jugeant nécessaire l'application des mesures sanitaires pendant six mois pour retrouver leur confiance. Bref, une sorte de très lent retour de congés d'été...

³⁴ <https://rerv.fr/>

millions d'euros, c'est-à-dire moins de 2 % du futur métro du Grand Paris Express. La ville de Copenhague a ainsi lancé en 2012 un grand plan sur 14 ans afin d'améliorer la qualité, la sécurité et le confort du vélo : elle a réussi à augmenter la part modale du vélo pour aller au travail ou à l'école de 36 % en 2012 à 62 % en 2019³⁵, confirmant le potentiel du vélo pour certains déplacements en ville, pourvu que les infrastructures – pistes cyclables et parking – soient suffisamment développées.

Pistes cyclables temporaires du Grand Paris et d'Île-de-France



Source : Métropole du Grand Paris et Collectif Vélo Île-de-France

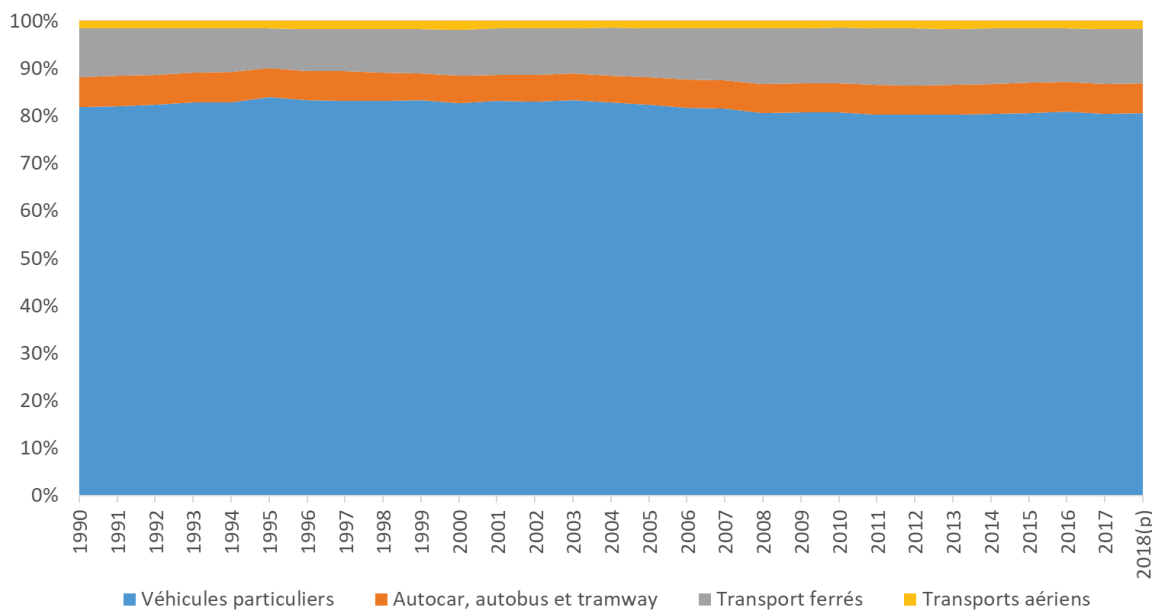
- **LIMITER L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE ET ACCÉLÉRER LE BASCULEMENT ÉLECTRIQUE DU PARC : on peut maîtriser l'impact écologique lié au rebond de l'usage de la voiture en autosolisme en encourageant de nouveaux modes alternatifs (covoiturage) et en accélérant le basculement vers le véhicule électrique, notamment pour les ménages n'ayant pas d'autres alternatives que la voiture individuelle.**

La crise sanitaire renforce indéniablement l'usage de la voiture particulière, par crainte de la fréquentation des transports collectifs et de leur promiscuité. De plus, si jusqu'à présent les villes étaient les mieux placées pour atteindre dès 2030 une mobilité décarbonée grâce aux nombreuses alternatives à la voiture individuelle, le seul moyen de se déplacer pour une grande partie de la population reste encore aujourd'hui la voiture individuelle, avec une part modale nationale en voyageurs-kilomètres autour de 80 % depuis plus de 25 ans en France³⁶.

³⁵ "Copenhagen has taken bicycle commuting to a whole new level", *Los Angeles Times*, août 2019.

³⁶ *Les comptes des transports en 2018 - 56^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation.*

Évolution des parts modales du transport intérieur de voyageurs en pourcentage de voyageurs-kilomètres, 1990-2018



Source : les Comptes des transports en 2018, SDES

Décarboner l'usage de la voiture individuelle demeure donc indispensable pour espérer atteindre la neutralité carbone. Le contexte de sortie de crise sanitaire et de ses plans de relance sectoriels est l'occasion d'enclencher cette transition de l'industrie automobile, afin que les personnes, notamment celles qui n'ont aucune alternative à la voiture individuelle, puissent s'équiper en véhicules moins émetteurs de CO₂, légers et électriques³⁷.

Parallèlement, le covoiturage à l'appui des récentes mesures de la Loi d'orientation des mobilités peut constituer une alternative au transport en commun durant la pandémie, afin de freiner la propagation du virus³⁸ tout en limitant les externalités associées à l'usage individuel exclusif de la voiture. Le gisement de places disponibles dans les voitures est important, avec un taux d'occupation moyen de seulement 1,1 personne par voiture sur le trajet domicile-travail³⁹. Les entreprises et les collectivités locales pourraient encourager le covoiturage – via le forfait mobilité ou le renforcement des voies dédiées⁴⁰ – afin que la voiture individuelle devienne le « transport en commun » de ceux qui n'en ont pas.

³⁷ Meilhan N. (2019), « Comment faire enfin baisser les émissions de CO₂ des voitures ? », *La Note d'analyse*, n° 78, France Stratégie, juin.

³⁸ Malgré là-aussi une certaine réticence à utiliser la voiture d'un inconnu. Une enquête nationale menée par Karos indique que 35 % de leur propre clientèle envisage de moins covoiturer post-confinement. Voir « Quelle mobilité post-covid ? », étude nationale menée via un formulaire en ligne entre le 24 et le 26 avril 2020 (4 356 réponses collectées dans la base Karos).

³⁹ CGDD (2014), « Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ? », août.

⁴⁰ L'effet rebond du co-voiturage lié à la fluidification des autres trafics reste à maîtriser à l'aide des capacités des infrastructures routières offertes aux différents usages.

- **ACCOMPAGNER LA TRANSITION DU SECTEUR AÉRIEN : l'effondrement du marché touristique durant le confinement couplé à l'avènement d'indispensables mesures de transition écologique pousse à repenser le modèle économique global du transport aérien, en particulier celui du low-cost.**

Avant la crise sanitaire, 4,54 milliards⁴¹ de passagers aériens étaient transportés dans le monde chaque année. En octobre 2018, l'IATA estimait que si le cadre politique restait inchangé, les tendances suggèreraient un doublement de passagers pour atteindre 8,2 milliards⁴² en 2037, soit un taux annuel de croissance de 3,5 % pendant vingt ans. Mais la crise sanitaire du Covid-19 avec le confinement des populations dans de nombreux pays et la fermeture des frontières a mis les compagnies aériennes à l'arrêt, le trafic aérien mondial ayant chuté de 90 %⁴³.

Tant que la pandémie ne sera pas endiguée dans le monde et que des mesures sanitaires viendront compromettre les taux d'occupation des avions⁴⁴, le trafic aérien ne pourra pas reprendre complètement, les différents acteurs du secteur s'accordant toutes choses égales par ailleurs sur une période minimale de 5 à 10 ans avant de retrouver un niveau de trafic et une trajectoire de croissance proches de ceux de 2019⁴⁵.

Mais, d'un côté, la demande touristique comme professionnelle risque d'évoluer fortement, et de l'autre, l'impact écologique lié à une forte croissance du trafic aérien n'est plus tenable dans le cadre des politiques institutionnelles de neutralité carbone, conduisant inévitablement à un renchérissement des billets d'avion. Ainsi seules les compagnies aériennes les plus solides auront probablement la capacité de passer ce cap difficile et d'investir dans des avions plus verts (biocarburants durables, motorisations électriques ou hydrogènes) moins consommateurs d'énergie et émetteurs de CO₂ – un effort indispensable pour répondre à ce nouveau contexte de transition écologique et désormais exigé par une nouvelle clientèle post Covid-19.

Parallèlement, les alternatives aux trajets aériens domestiques, notamment en train, sont à étudier scrupuleusement, en plaçant le curseur le plus judicieusement possible entre nécessité du trajet en avion et impact écologique. Peuvent y contribuer par exemple des mesures économiques comme l'intégration du coût des externalités au prix du billet d'avion, ou des mesures plus sociales comme la réglementation des déplacements professionnels dans les entreprises ou encore le

⁴¹ <https://www.iata.org/contentassets/36695cd211574052b3820044111b56de/2019-12-11-01-fr.pdf>

⁴² <https://www.iata.org/contentassets/db9e20ee48174906aba13acb6ed35e19/2018-10-24-02-fr.pdf>

⁴³ Pendant la première semaine du déconfinement et dans l'attente de la réouverture des frontières, Air France n'assurait par exemple que 5 % de son programme, soit entre 30 et 40 vols par jour contre 1 000 à 1 200 auparavant.

⁴⁴ À l'instar du seuil de 70 % pour les rames TGV, la distanciation physique à bord des avions rend la plupart des compagnies aériennes financièrement non viable, car il est impossible d'atteindre le seuil d'équilibre économique au taux de 77 % d'occupation des avions (<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/social-distancing-would-make-most-airlines-financially-unviable/>).

⁴⁵ Le PDG de Boeing espère atteindre le niveau de 50% d'activités seulement fin 2020. Le président exécutif d'Airbus attend de son côté une reprise entre trois et cinq ans. Le cabinet Archery Consulting estime que même dans le cas d'un scénario optimiste, il faudrait trois ans pour retrouver le niveau de trafic de 2019 et au moins dix ans pour rattraper la trajectoire d'avant la crise.

respect d'un quota annuel d'émission carbone récemment remis en avant par la convention citoyenne sur le climat.

- **VALORISER LES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET D'URBANISME : les politiques en faveur des villes moyennes et petites doivent être accompagnées en cohérence avec les politiques de transport (notamment de dessertes ferroviaires périurbaines et interurbaines de ces villes⁴⁶).**

Il semble enfin plus que jamais indispensable de renforcer les exercices de planification territoriale pour appuyer un mouvement de rééquilibrage démographique en correction de déséquilibres mis au grand jour autour de l'hyperdensification et de la spécialisation des métropoles et de l'Île-de-France. Il s'agit d'accompagner un souhait marqué d'ancrage local et de proximité, en déclinaison d'éventuelles orientations gouvernementales en la matière, dans la perspective d'une plus grande résilience du territoire national⁴⁷.

Eu égard aux mobilités et malgré le choc probable sur l'usage à court terme des transports collectifs tant urbains qu'interurbains, ces orientations en matière d'urbanisme et d'aménagement doivent être l'occasion de rappeler le rôle stratégique de ces transports dans la recherche d'un développement harmonieux et écologique des villes et territoires. Il faut éviter d'abandonner aux transports individuels motorisés une trop grande part des déplacements, sources de dispersion de l'habitat et des activités⁴⁸. Dans le prolongement de la LOM instituant les bassins de mobilités, ce contexte de crise sanitaire renforcerait l'intérêt d'une approche régionale complète des mobilités intégrant plus étroitement, dans une vision multimodale, voiture particulière et transports publics régulés. Il serait ainsi possible d'aborder non seulement la gestion des flux de façon globale, mais plus généralement d'éviter toute action contre-productive vis-à-vis du rééquilibrage entre modes et d'accompagner demain avec flexibilité une demande plus volatile⁴⁹.

La situation semble ainsi offrir une occasion certes extrêmement brutale, mais aussi quasi providentielle, de confirmer certaines orientations décisives en matière de demande de mobilité comme de transition écologique et industrielle des modes de transport les plus carbonés et polluants. Cette crise pourrait déboucher sur l'avènement de politiques plus équilibrées des mobilités écologiques, y compris dans

⁴⁶ On se reportera à ce sujet au document de travail de France Stratégie à paraître fin 2020 sur la mobilité dans les zones périphériques et peu denses.

⁴⁷ « Il nous faudra bâtir une stratégie où nous retrouverons le temps long, la possibilité de planifier la sobriété carbone, la prévention, la résilience qui seules peuvent permettre de faire face aux crises à venir », a déclaré lundi 13 avril 2020 au soir le président de la République.

⁴⁸ Comme le plaidait le PDG de la SNCF devant la Commission du développement durable et de l'aménagement de l'Assemblée nationale le 19 mai dernier : « Les habitudes de mobilité vont être questionnées à travers ce que nous vivons. J'espère que nous n'allons pas assister à une régression vers la voiture individuelle ou vers le camion. Il faut être très attentifs à ce que l'on soit suffisamment volontaristes pour qu'à l'issue de cette période, ce soit bien les modes qui protègent la planète, et notamment le ferroviaire, qui se retrouvent aidés pour assurer la mobilité des Français. »

⁴⁹ On notera utilement à ce sujet qu'un système collectif régulé est par nature plus à même de maîtriser l'offre et donc les flux de déplacements, comme cela a été clairement observé lors de cette crise sanitaire, avec une adaptation en temps réel des plans de transport par les opérateurs à la demande de la puissance publique.

le cadre d'un remodelage en cours du marché concurrentiel des transports domestiques, qui voit d'ores et déjà certains constructeurs automobiles évoluer vers les services de mobilités partagés et qui verra demain peut-être certaines compagnies aériennes nouer des partenariats pour investir le marché ferroviaire.