

Une approche de la mobilité des Vaudois en lien avec la crise du Covid-19

La crise sanitaire du COVID-19 a eu un effet brusque et profond sur la mobilité de la population mondiale, quasiment d'une semaine à l'autre, dès la première quinzaine de mars 2020. De la période de (semi-)confinement, on est entré aujourd'hui dans une phase de déconfinement, d'ailleurs largement entamée dans certains pays comme la Suisse. La mobilité des habitants a toutefois subi de grandes transformations tout au long de cette période, d'abord par une forte réduction, ensuite par une remontée régulière, mais sous une forme différente : les transports publics subissent une forte désaffection, du fait des mesures de distanciation sociale. Comment mettre des chiffres sur des constats largement observés par tout un chacun ?

Grâce à de nombreux comptages et enquêtes récoltés sur plusieurs territoires, Transitec peut présenter une esquisse des tendances de mobilité observées durant cette période inédite. En l'occurrence, l'intérêt n'est pas de se contenter de tirer des chiffres isolés sur un mode de transport ou un autre, mais bien de dresser, dans la mesure du possible une vision globale et multimodale de la situation. Sur le territoire vaudois et genevois, de nombreux comptages ont pu être collectés. Associés aux grandes enquêtes menées au niveau suisse notamment par l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich¹, il devient possible d'avoir une idée assez précise des grandes évolutions en cours pour la mobilité des Vaudois, par exemple.

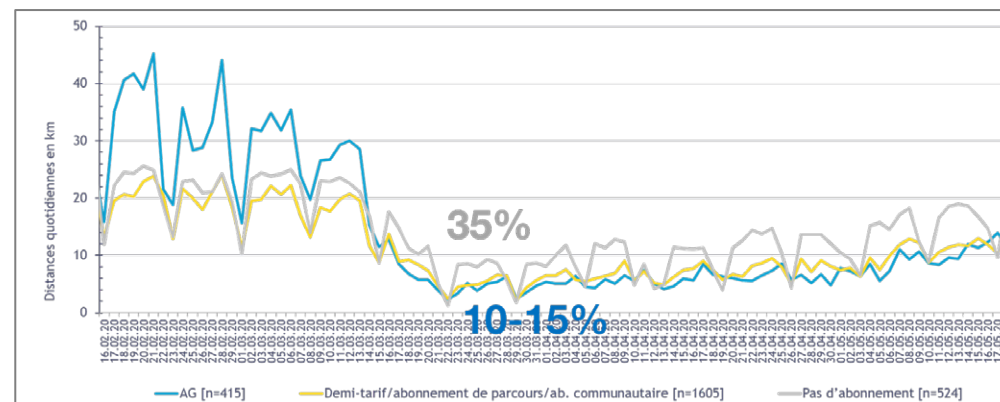
Un arrêt brusque et profond de la mobilité

Quasiment du jour au lendemain, en raison des mesures de (semi-)confinement, la population a réduit d'environ 70% sa mobilité dans le canton de Vaud (en termes de km parcourus par habitant). Cette valeur, déjà très importante, est moindre que dans certains pays qui ont fait le choix du confinement total (France, Italie, etc.) où la baisse

a dépassé les 80%, mais plus élevée qu'à l'échelle suisse, où la baisse n'a été que de 60 à 65%.

Dans cette situation, il est intéressant de constater que ce sont surtout les longs déplacements (pendulaires, professionnels, loisirs) qui ont quasiment disparu, puisque le « rayon d'action » quotidien des habitants en Suisse a diminué d'environ 85% !

Un autre indicateur très intéressant, tiré de l'enquête Intervista² réalisée sur un échantillon représentatif de 2500 personnes en Suisse, montre par exemple que les abonnés d'abonnements généraux TP (en bleu sur le graphique ci-dessous), en temps normal très mobiles (plus de 40 km par jour) ont vu fondre leur mobilité de 85 à 90% ! Le télétravail à large échelle, ainsi que la suppression de la plupart des déplacements liés aux loisirs, ont eu un effet drastique sur cette population parfois qualifiée d'« hypermobile ». Et encore aujourd'hui (fin mai), cette catégorie de personnes se déplace encore moins que la moyenne des Suisses.



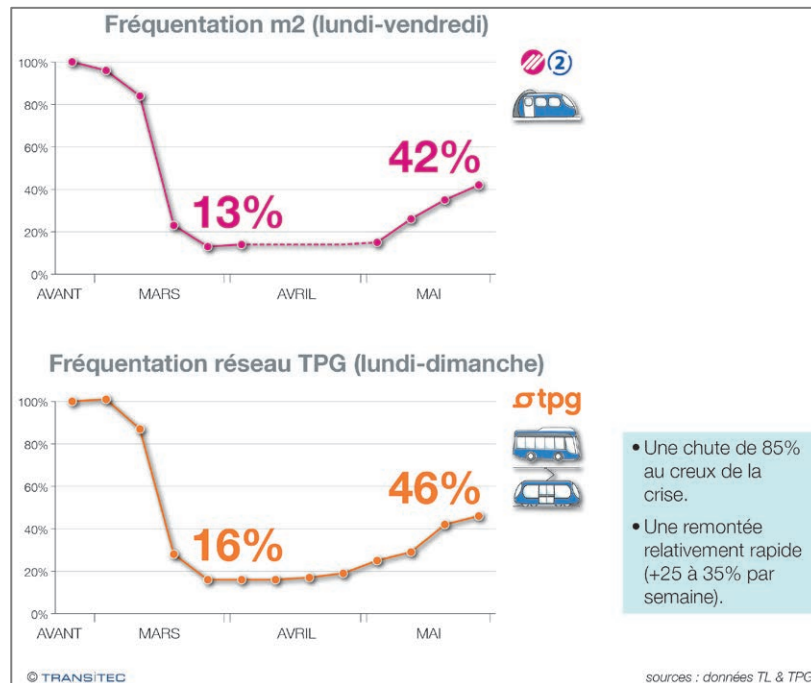
Source : Intervista

¹ Enquête ETHZ-IVT <https://www.ivtmobis.ethz.ch/mobis/covid19/>

² Suivi de la mobilité Covid-19, canton de Zurich, EPF, OFS – Intervista AG - https://www.intervista.ch/media/2020/03/Report_Mobility_Monitoring_Covid-19_F.pdf

Une remontée de la mobilité très inégale selon les modes

Des transports collectifs très touchés par la crise, dont la fréquentation ne remonte que lentement

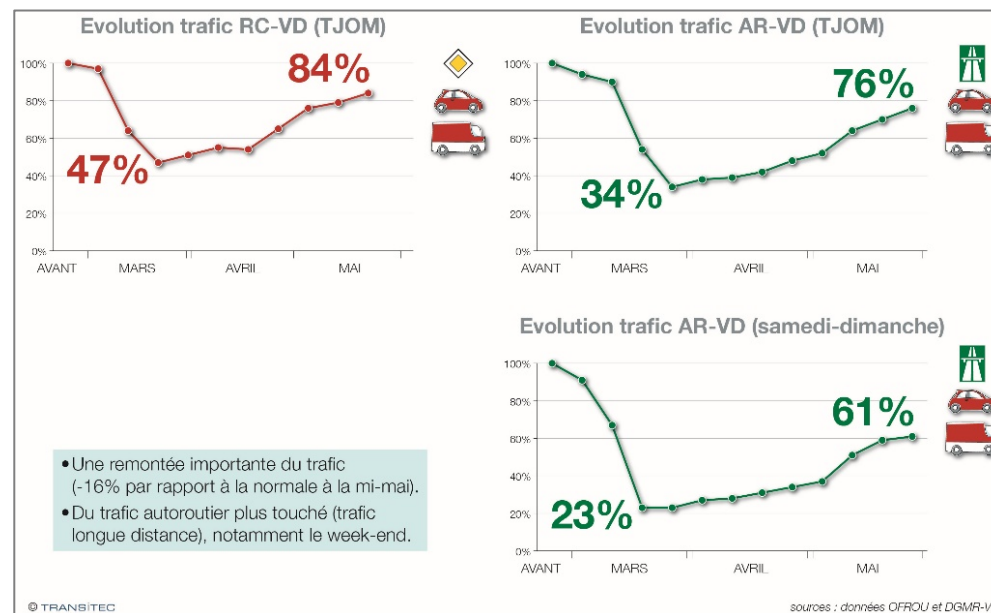


Les chemins de fer (CFF notamment) ont vu leur fréquentation diminuer de plus de 90%. Celle-ci remonte lentement mais est loin de retrouver son niveau normal à fin mai. Sur les réseaux urbains de Lausanne et Genève, un constat tout à fait similaire peut être tiré : une chute d'environ 85% de la fréquentation et une remontée sensible et régulière. Toutefois, à fin mai 2020, le niveau de fréquentation reste en-deçà des 50%. Les mesures de distanciation sociale, une certaine méfiance de l'usage des TP et l'absence de certaines catégories d'utilisateurs tels que les étudiants pèsent lourdement.

Au niveau des transports publics, il est intéressant de relever également un fort lissage des pointes : la période de pointe du matin (7h-9h) ne représente plus que 10% de la fréquentation journalière, contre 16% précédemment, sur le réseau genevois des TPG par exemple.

Un trafic individuel qui a chuté mais qui est remonté de manière spectaculaire

-50 à 55% sur les routes cantonales vaudoises. Jusqu'à -65% sur les autoroutes vaudoises et même -75 à -80% le week-end : jamais les routes vaudoises et d'ailleurs n'ont été aussi désertées. Là également, les infrastructures nationales ont été plus touchées en raison de la forte diminution des déplacements de longue distance.



Néanmoins, dès la mi-avril, la remontée est spectaculaire et les niveaux d'avant-crise sont quasiment atteints en ville, en voie de l'être sur les autoroutes (près de 80% de la normale à fin mai). Le trafic individuel

routier est donc, comme pressenti, bien plus vite remonté que les transports publics.

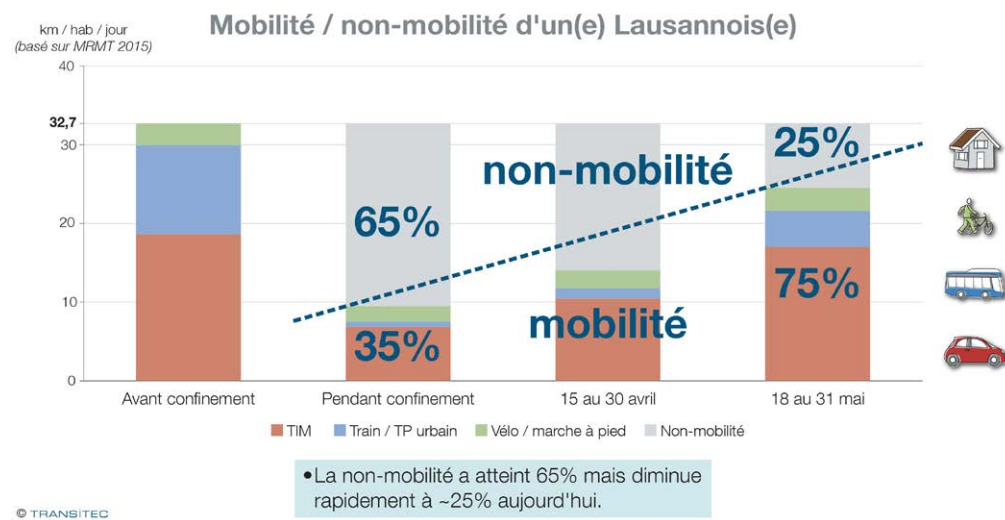
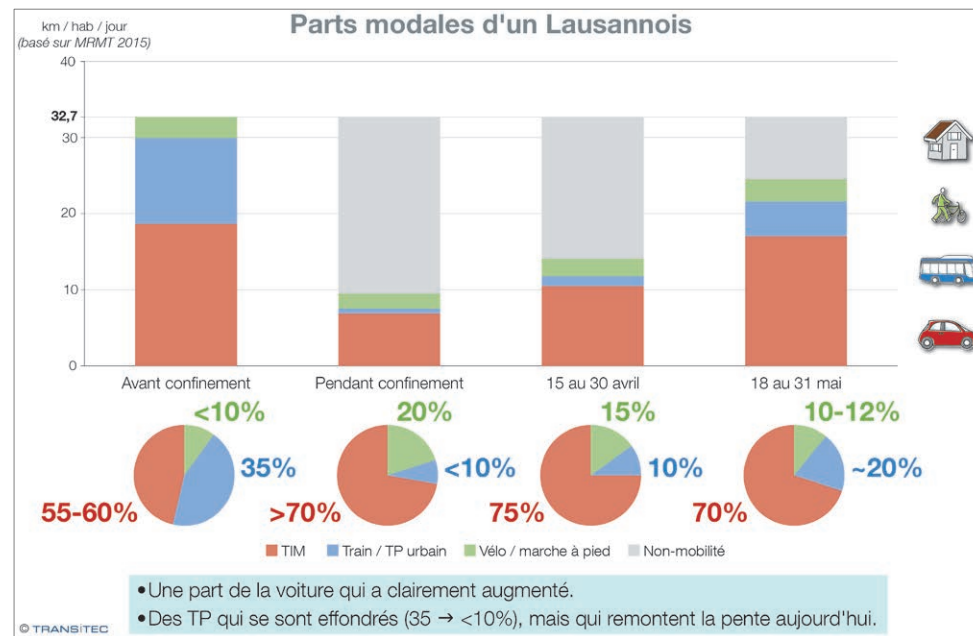
Une mobilité douce qui n'explose pas

Dans certains pays ou certaines agglomérations comme Paris, le trafic cycliste de mai 2020 est à peu près au double de celui de mai 2019 ! Certains usagers découvrent que le vélo peut allier distanciation sociale, accessibilité et liberté et en partie se substituer à l'usage des TP.

En Suisse, toutefois, aucune évolution sensible n'est (encore ?) mesurée sur le terrain. Les quelques compteurs permanents de vélos ne montrent pas une évolution sensible par rapport à l'année dernière.

Au final, un cocktail de non-mobilité et de report modal

Pour bien mettre en évidence les phénomènes profonds en cours actuellement, il est intéressant de présenter une simulation de la mobilité d'un Lausannois moyen avant, pendant et après la crise sanitaire, en se basant sur les données initiales du micro-recensement de la mobilité de 2015.



Avant la crise, un Lausannois totalisait en moyenne environ 32.7 km de déplacements par jour. Après une chute de 65% de sa mobilité, il a aujourd'hui (fin mai) retrouvé environ les trois quarts de sa mobilité. Mais cela signifie quand même qu'environ 25% des km parcourus précédemment ne le sont toujours pas, là également, du fait du télétravail et de certains déplacements liés aux loisirs, non réalisés.

Mais il est inquiétant de se pencher sur l'évolution des parts modales (en km parcourus). De 55 à 60% initialement (selon MRMT 2015), la part modale de la voiture est passée à 75% (!) fin avril et se situe aujourd'hui aux alentours de 70%...

Les transports collectifs se sont, par contre, effondrés, passant de 35% à moins de 10% au début du déconfinement. Ils se situent à environ 20% aujourd'hui, bien loin de leur niveau d'avant la crise.

Les modes doux n'apportent malheureusement pas encore un soutien sensible dans ces tendances.

Des enjeux pressentis depuis quelques semaines, qui se concrétisent...

Le processus de déconfinement a fait naître un certain nombre d'enjeux et de craintes, dans un contexte de très fortes incertitudes. Les premiers chiffres récoltés et analysés ici montrent que certaines prévisions s'avèrent assez justes. Plusieurs questions restent ainsi ouvertes.

- La baisse de la mobilité globale perdurera au moins jusqu'en septembre et probablement au-delà, mais dans quelle ampleur ? Comment garantir qu'elle ne remonte pas au-delà du gérable et du souhaitable à la rentrée ?
- La baisse de l'usage des transports en commun, vertigineuse lors du semi-confinement, ne remonte que lentement, fragilisant l'accessibilité de nos agglomérations et le modèle économique d'un secteur à préserver.
- Les usagers privilégiant des transports individuels se reportent massivement sur la voiture (surtout) et le vélo (peu) ;
- Une pression du trafic automobile qui pourrait devenir (très) rapidement inquiétante et qu'il s'agit donc de maîtriser dès aujourd'hui.

Nul doute que les défis qui nous attendent restent très importants et qu'ils nécessiteront des mesures fortes et concertées :

- télétravail, réduction et lissages de pointes ;
- valorisation du vélo, maîtrise de la voiture, soutien aux transports collectifs ;
- transformation de l'espace public pour garantir confort et distanciation sociale pour les modes doux. Plusieurs agglomérations suisses et étrangères ont déjà pris les devants et proposé des mesures de ce genre depuis quelques semaines.

Lausanne, le 1^{er} juin 2020