

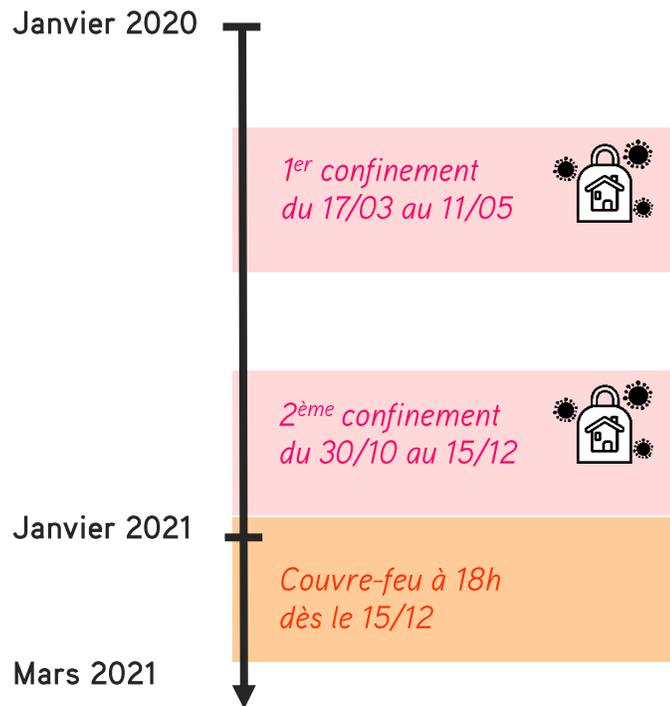
Les impacts de la COVID-19 sur les mobilités

Présenté par :
Bastien Fochesato, chargé de projets mobilité
et
Frédéric Toupin, directeur des études

Un objectif :

Analyser les impacts de la crise sanitaire sur les pratiques de mobilité

Période analysée



Un travail de comparaison d'indicateurs de mobilité entre 2019 et 2020.



Quelques données obtenues :

- Réseau routier : DIRSO + Toulouse Métropole
- Vélô'Toulouse
- Réseau Tisséo
- Réseau liO
- Enquête panel Tisséo

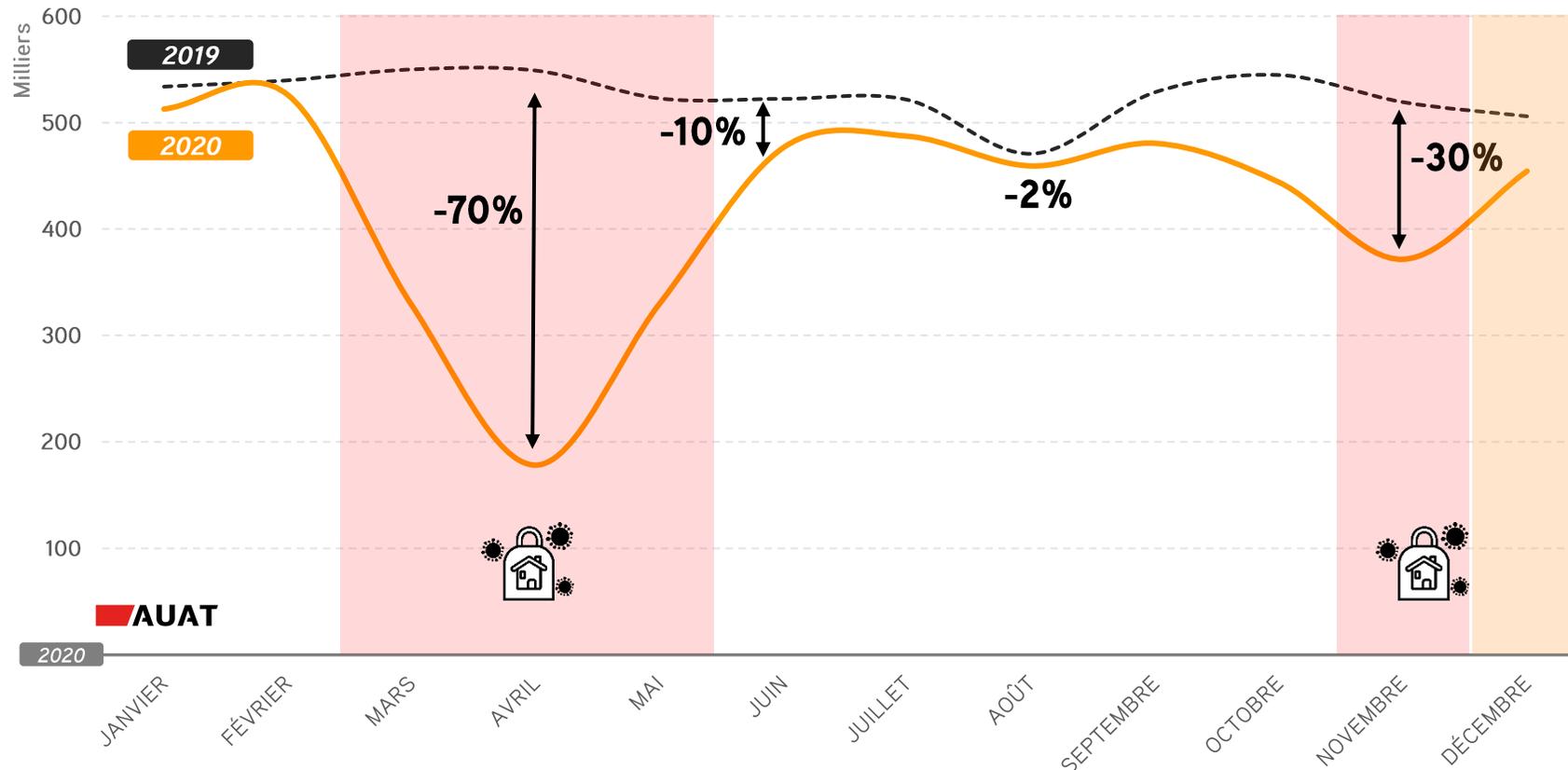
NB : pas de données de Vinci sur les autoroutes concédées

Impacts de la COVID-19 sur les mobilités

TRAFICS ROUTIERS VOIRIES RAPIDES URBAINES DIRSO

SUIVI DU TRAFIC MOYEN JOURNALISER MENSUEL ENTRE 2019 ET 2020

Stations de comptage : Colomiers collège, Ponts-Jumeaux, Faourette, Empalot, Ritouret



Une chute du trafic routier sur les voiries urbaines rapides durant le 1^{er} confinement.

Une reprise progressive en juin puis un niveau de trafic quasi normal durant la période estivale.

Au 2^{ème} confinement, une nouvelle chute du trafic mais moins importante que celle du début d'année.

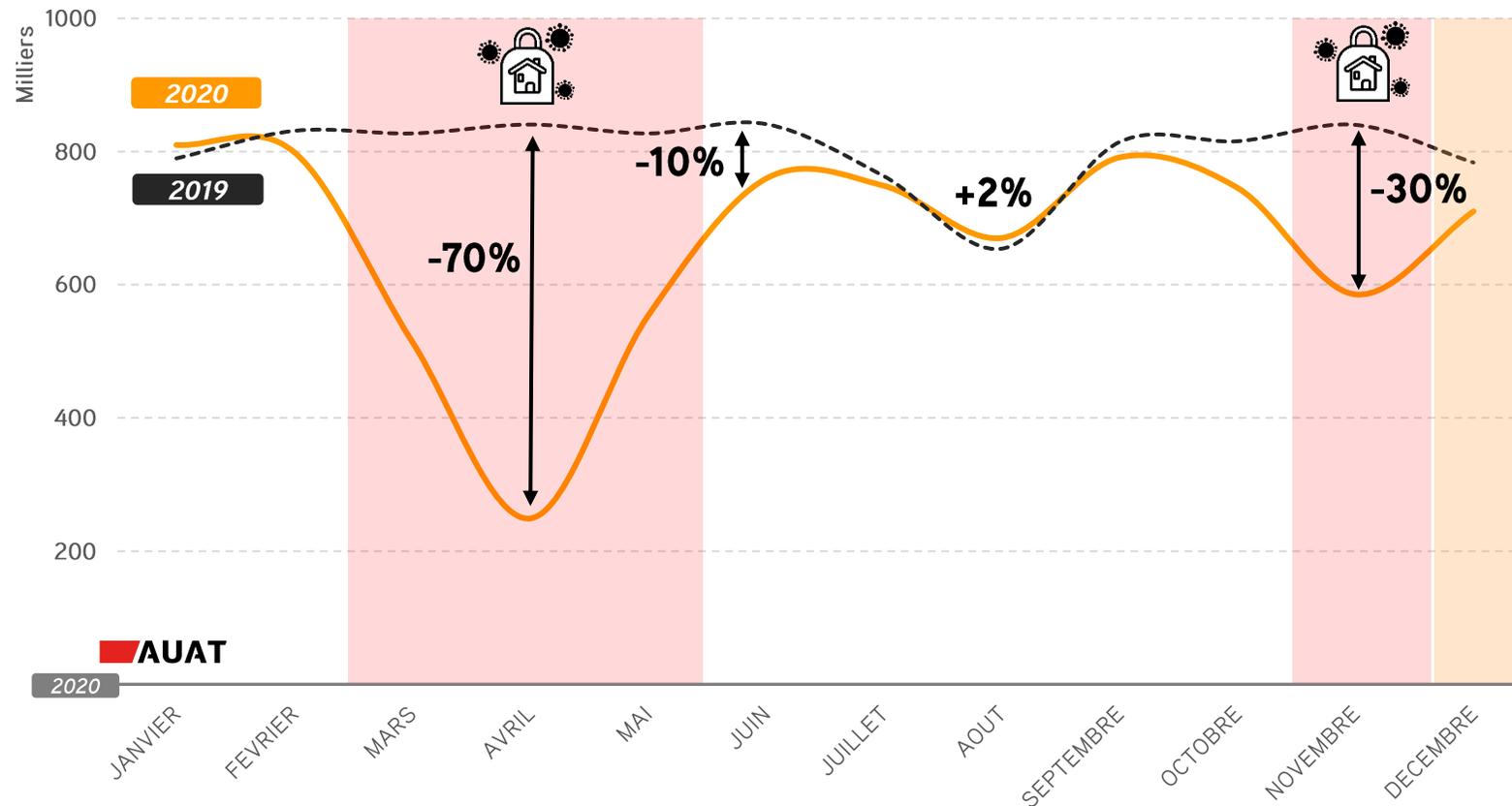
Un retour proche de la normale en fin d'année.

Impacts de la COVID-19 sur les mobilités

TRAFICS ROUTIERS MÉTROPOLITAINS

SUIVI DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER MENSUEL ENTRE 2019 ET 2020

Points de comptages non exhaustifs situés sur les axes métropolitains

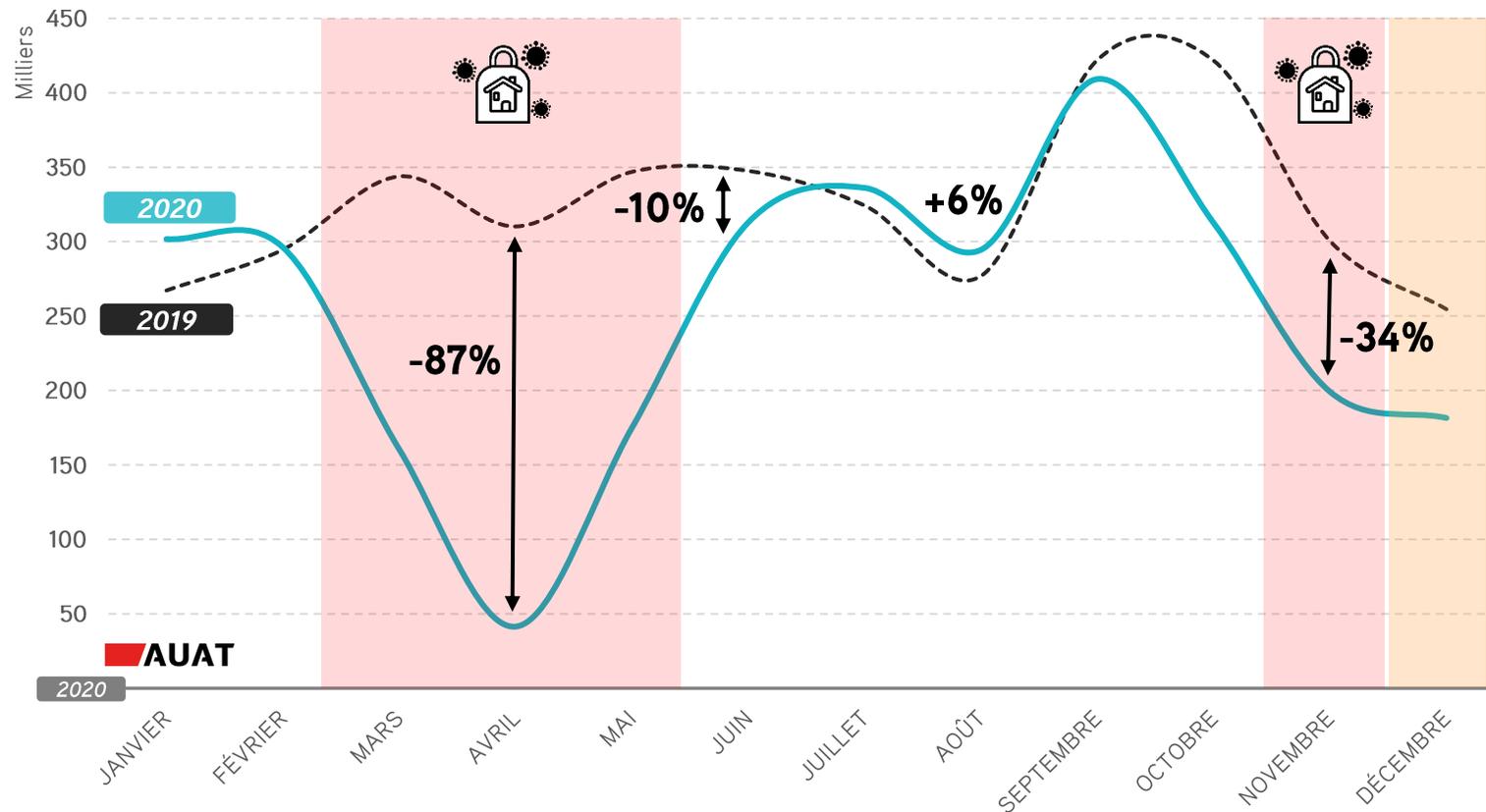


A l'image du trafic routier sur les voies urbaines rapides, les voies métropolitaines suivent les mêmes tendances.

Impacts de la COVID-19 sur les mobilités

VELÔ'TOULOUSE

SUIVI DE LA FREQUENTATION DES STATIONS VELÔ'TOULOUSE ENTRE 2019 ET 2020

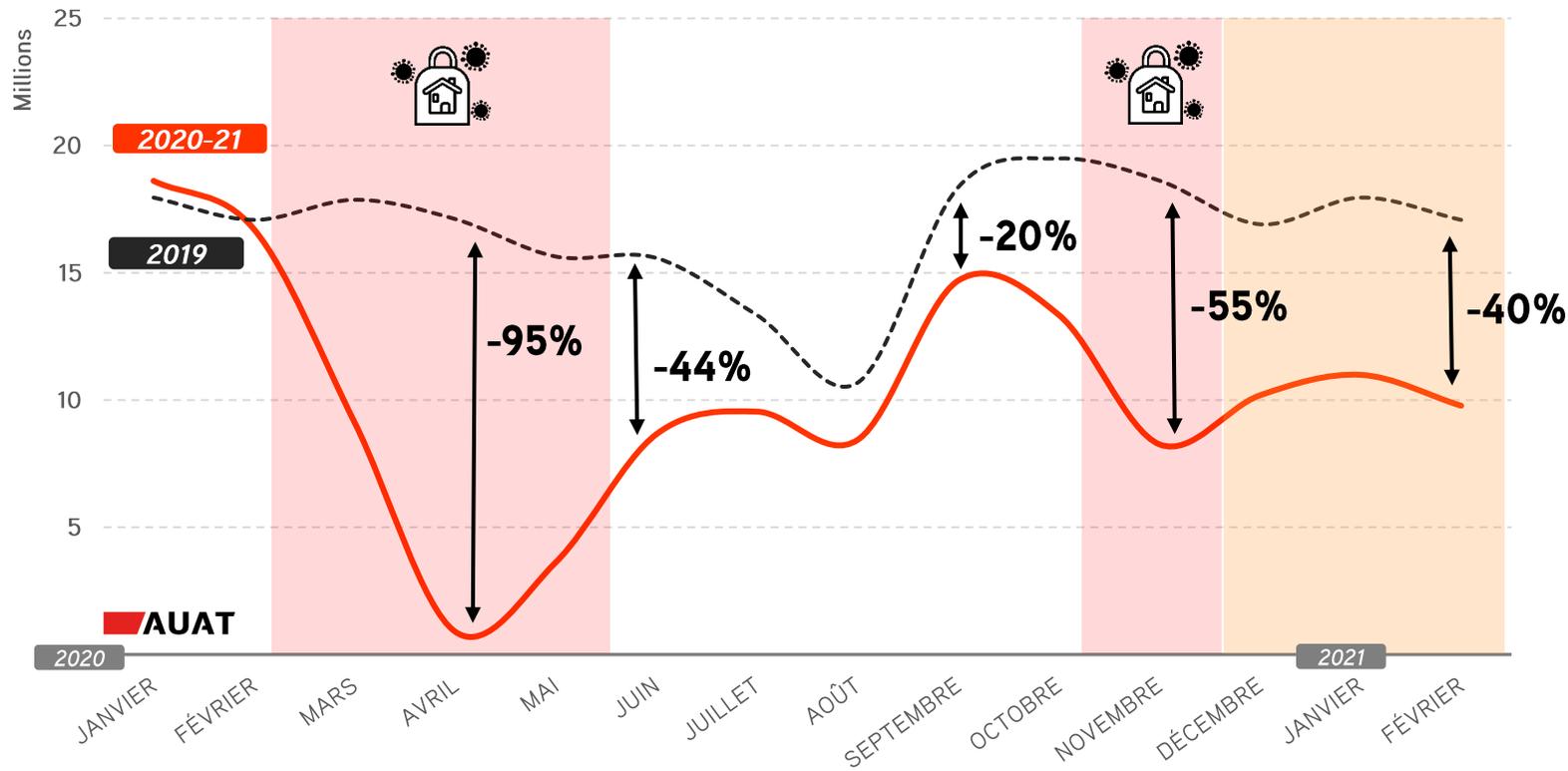


Un usage fortement impacté par la crise sanitaire, dans les mêmes proportions que les autres modes, mais une fréquentation importante durant la période estivale.

Impacts de la COVID-19 sur les mobilités

TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS TISSEÓ

SUIVI DES VALIDATIONS MENSUELLES ENTRE 2019 ET 2021 SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU TISSEÓ



Une fréquentation en fort recul dans toutes les périodes de l'année.

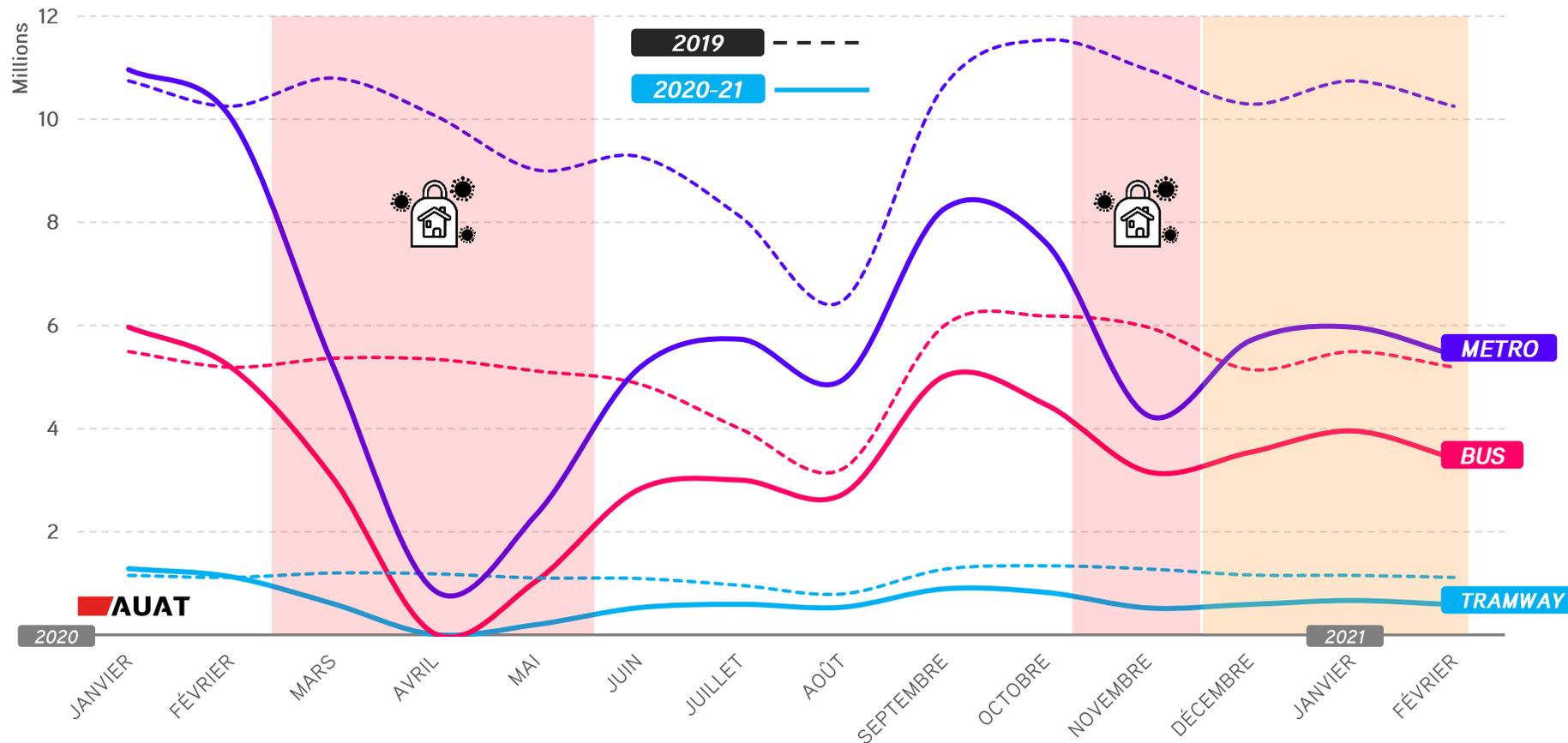
Un usage impacté par la baisse des déplacements obligés, par la diminution de présence des étudiants et par le couvre feu.

En 2021, une reprise qui est toujours en baisse : -40% par rapport au niveau habituel.

Impacts de la COVID-19 sur les mobilités

TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS TISSÉO

SUIVI DES VALIDATIONS MENSUELLES PAR MODES ENTRE 2019 ET 2021 SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU TISSEO



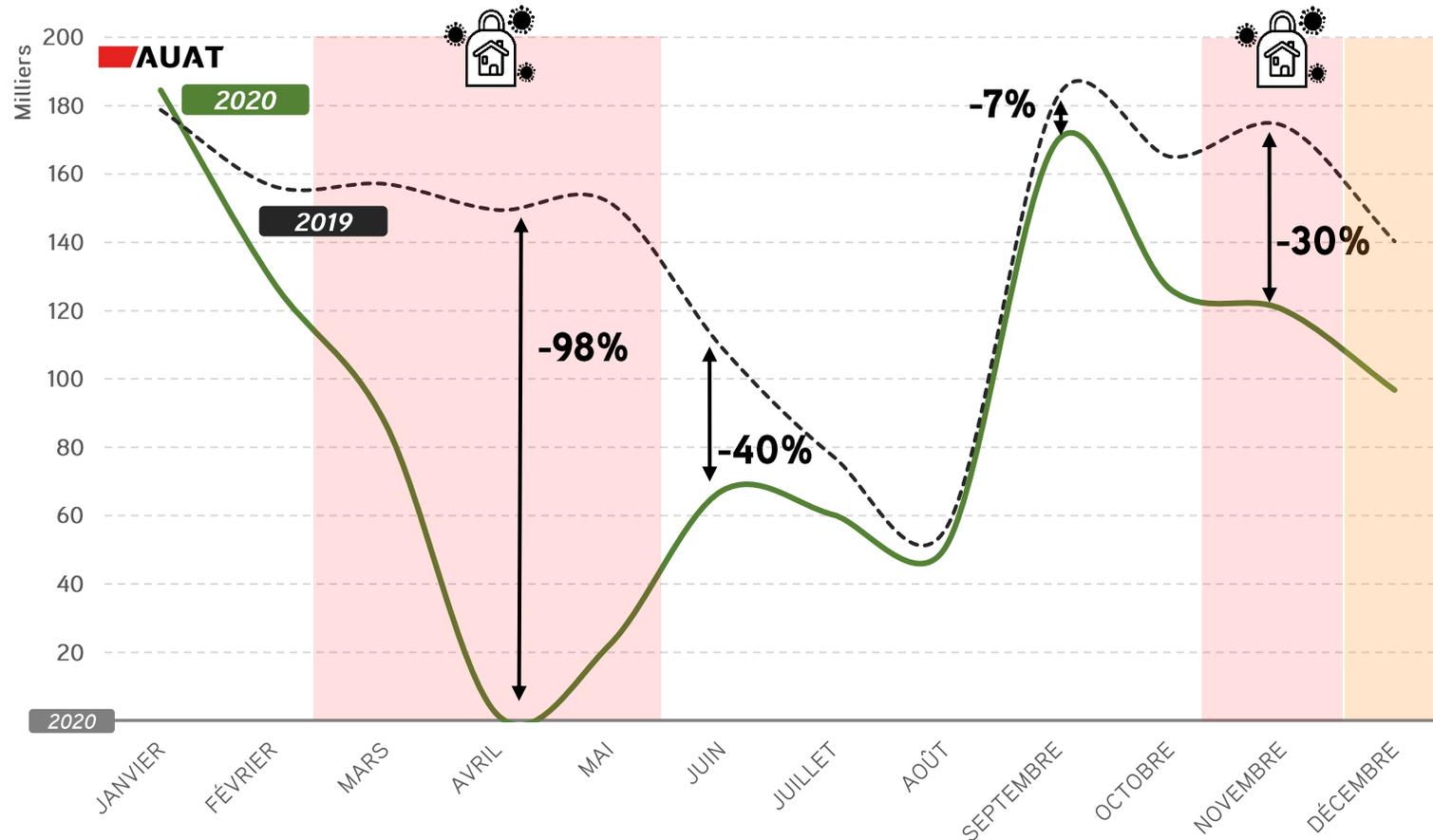
Les différents modes de transport du réseau Tisséo sont impactés par la crise sanitaire.

Le bus est moins impacté que les autres modes : moins de promiscuité, moins touché par l'absence des étudiants, un fonctionnement de proximité ?

Impacts de la COVID-19 sur les mobilités

TRANSPORTS EN COMMUN INTERURBAINS RÉSEAU LIO (Région)

SUIVI DES VALIDATIONS MENSUELLES ENTRE 2019 ET 2020 SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU LIO

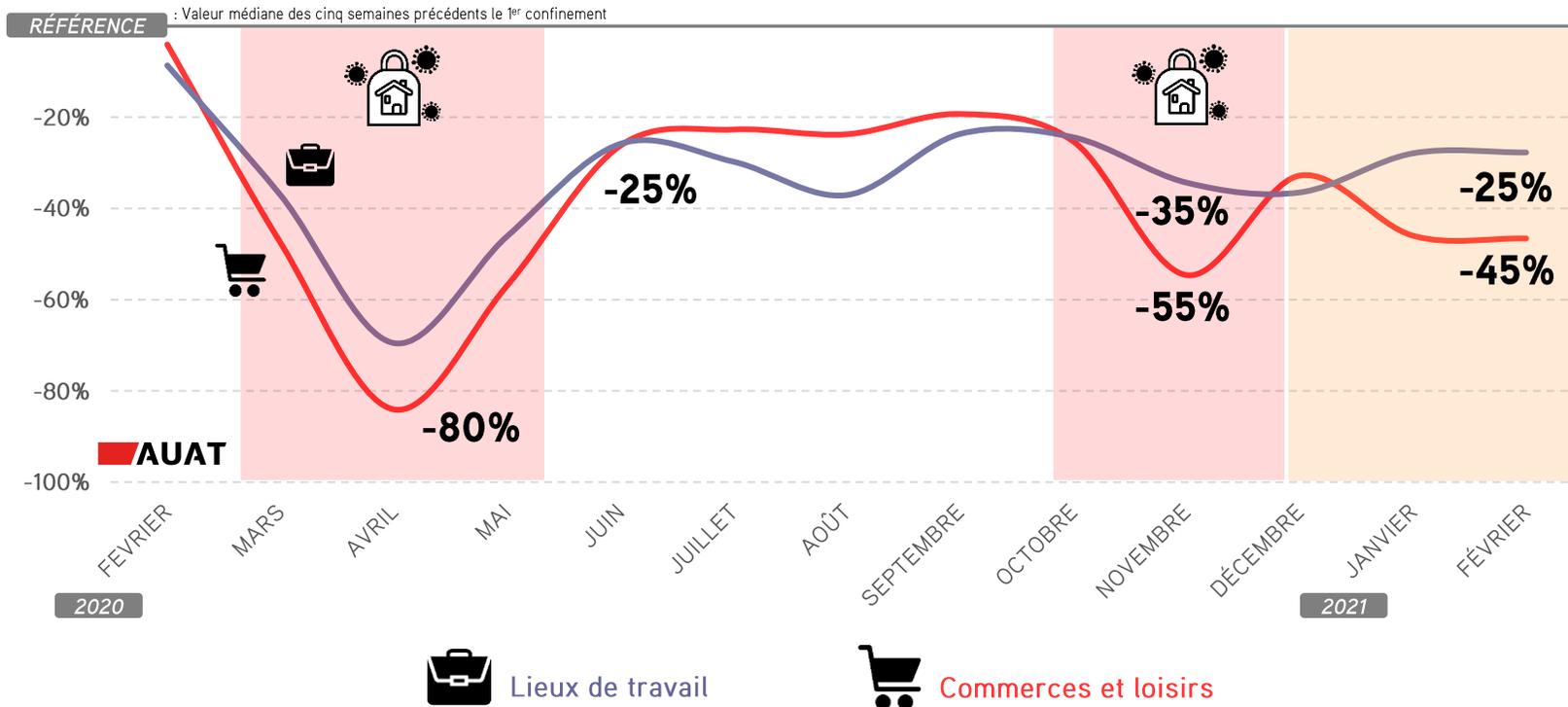


Le réseau liO suit globalement les mêmes tendances que le réseau Tisséo.

Impacts de la COVID-19 sur les mobilités

DONNÉES GOOGLE MOBILITÉ

Suivi du nombre de visiteurs selon diverses catégories de lieux en Haute-Garonne



Les déplacements pour les motifs travail ont moins baissé que pour les motifs commerces et loisirs.

Le couvre feu a eu un impact moins fort que les deux confinements sur ces motifs.

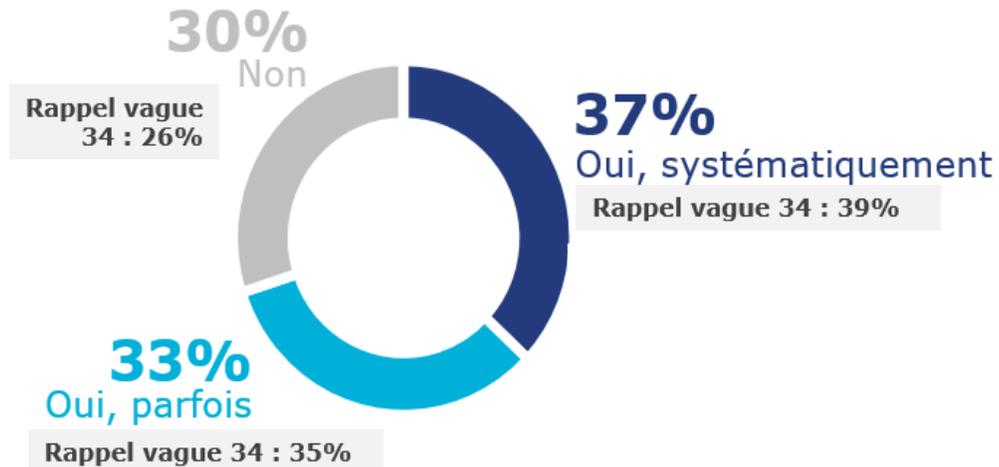
Enquête panel utilisateurs Tisséo

Réalisée avant le deuxième confinement



Depuis la fin du premier confinement en 2020, utilisez-vous un autre mode de transport ?

Pensez-vous retrouver vos habitudes d'utilisation des transports en commun ?



Une utilisation des transports collectifs pas toujours remplacée qui atteste d'une baisse de la mobilité.

2/3 de ceux qui ont abandonné les transports en commun pensent y revenir progressivement où dès qu'ils le pourront.

Ils en parlent...

L'observatoire des mobilités émergentes Un point sur la situation dans l'entre-deux confinement

Enquête réalisée en octobre 2020, échelle nationale

- Des déplacements encore réduits qui pointent **une reprise très progressive.**
- Le **télétravail et les achats en ligne s'ancrent** dans les habitudes.
- Une mobilité en proximité qui induit **une hausse de la marche et du vélo.**
- Une expérience plutôt positive de la **démobilité.**
- D'importantes évolutions des représentations au profit des transports individuels.
- **La crise un accélérateur de tendances (télétravail, proximité...)**

L'OB S O C O L'Observatoire
Société &
Consommation

CIRONOS

L'Observatoire des Mobilités Émergentes

Edition hors série spéciale crise sanitaire – Un point sur la situation dans l'entre-deux confinement

Conférence de presse – 19 janvier 2021

Soutenu par



<https://obsoco.com/observatoire-des-mobilites-emergentes-hors-serie/>

Ils en parlent...

Plan Urbanisme Construction Architecture La crise sanitaire, accélératrice des transformations dans la mobilité ?

Note d'analyse - Novembre 2020

- **De l'hypermobilité vers l'hypomobilité** : la crise sanitaire et les confinements successifs ont eu pour effet de perturber les pratiques de mobilité.
- **Des modes de vie bouleversés** : l'immobilité une nouvelle expérience partagée, une limitation des mobilité aux activités essentielles, une prise de conscience des déplacements réalisables à pied ou à vélo.
- **Un partage modal largement impacté** : un report du transport collectif vers les transport individuels, de ce fait l'avenir des transports en commun est largement commenté.
- **Les villes et territoires s'adaptent** : la gestion des mobilités pour parer à l'urgence s'est articulée autour des question d'aménagement urbain pour gérer les flux et adapter l'espace public
- **Accompagner et encourager l'évolution des usages** : des changements de pratiques dans un laps de temps très court et dans des territoires pas toujours adaptés, un renversement des approches d'aménagement où l'usage(r) est la clé d'entrée.



<http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/la-fabrique-de-la-ville-questionnee-par-la-crise-r151.html>

Ils en parlent

L'autre Demain ? : Une démarche de réflexion stratégique, d'expertise et de prospective, pour mieux comprendre les phénomènes à l'œuvre

Articles et dossiers publiés 'Mobilités' :

- Article « **Mobilité : repenser la demande** »
- Article « **Déployer une culture piétonne** »
- Article « **Aménager les temps quotidiens** »
- Article « **L'urbanisme tactique** »
- Article « **Le télétravail, une révolution en cours ?** »
- Article « **La crise peut-elle renforcer les centralités urbaines ?** »



Aménager les temps quotidiens

Depuis le 17 mars 2020, premier jour du confinement en France, la crise sanitaire du Covid-19 a eu de lourds impacts sur nos manières de nous déplacer. Nombre d'entre eux repositionnent le temps dans des pratiques d'aménagement qui font plus longtemps perçus comme une simple île d'entrée ou une conséquence que comme un réel outil à mobiliser au service d'un "urbanisme temporel".

Parmi ces tendances, la massification soudaine d'un télétravail qui peinait encore à trouver pleinement sa place montre les possibles bienfaits d'une "idé-mobilité" pour les habitants et les territoires. Elle confirme enfin l'impact que pourrait avoir la révolution numérique sur la maîtrise de temps quotidiens qui pressurisent autant les individus que les espaces. Cette tendance invite à une réflexion plus globale sur l'aménagement des rythmes de la ville.

Aménager les rythmes de la ville, c'est aussi répondre à la contrainte qu'a subi l'espace public au sortir du confinement, réaffecté de tous les usages et modes avec l'impalement de distanciation physique. Le déconfinement est venu appuyer le constat de la faible prise en compte des modes actifs, là où la voiture (en mouvement ou à l'arrêt) est dévoreuse d'espace. Dans des emprises souvent contraintes offrant peu de marges à une redistribution physique entre les modes, la modularité dans le temps peut permettre de libérer temporairement les espaces et d'optimiser les usages en tenant compte des rythmes de vie.

Ces deux tendances, devenues urgences en période de crise sanitaire, plaident pour un "chrono-aménagement" des temps quotidiens.

"Chrono-Aménagement" : l'urbanisme temporel

Historiquement centré sur la notion d'espaces, l'urbanisme a longtemps mis de côté l'aspect temporel dans l'aménagement urbain. C'est à la fin des années '90 qu'apparaissent les premières politiques temporelles¹, qui ont conduit au développement progressif d'un urbanisme des temps, encore bien peu sollicité dans les questions d'aménagement.

Cet urbanisme temporel est une réponse au constat que le temps, s'il est le même pour

tous, est trop vecteur d'inégalités pour rester de l'ordre de la seule sphère privée. Ces inégalités sont d'ordre économique, quand il est par exemple possible "d'acheter du temps" en externalisant certaines tâches domestiques, ou en payant des services plus rapides (TGV, péages autoroutiers, fibre internet...). Elles sont genrées, lorsqu'on parle de "double journée" des femmes, encore en charge de 70% du temps nécessaire aux tâches domestiques. Elles sont aussi générationnelles,

¹ Du fait d'abord, et se pose la question de « de quel temps » des territoires, pour un futur avec l'émergence de formes de temps, portées par la DAFAR, d'abord centrée sur la question des horaires des services.

l'autre Demain ?

Mobilités

1

AUAUT



Septembre 2020

DEPLOYER UNE CULTURE PIETONNE

CONCILIER FLUX ET VIE URBAINE SUR L'ESPACE PUBLIC

Discontinuité sociale, aménagements temporaires, files d'attente des commerces et services, élargissement des terrasses des cafés et restaurants... La période de déconfinement a renforcé les difficultés à concilier et concilier sous les usages de la ville dans l'espace public : en comptant encore davantage le partage de celui-ci.

Sous la pression de flux de passage majoritairement automobiles et très concentrés en heure de pointe, l'espace public devait, déjà avant la crise sanitaire, être le réceptacle d'une vie urbaine renforcée à l'image de l'opération toulousaine "Cœur de Quartier". Les enjeux de densification des principaux axes de l'agglomération (notamment à proximité des transports collectifs) demandent encore davantage aux espaces publics d'accueillir la vie sociale d'une métropole attractive et de répondre aux enjeux de confort.

Ces principaux axes toulousains, historiquement contraints (route d'Als, avenue Saint-Exupéry, par exemple), sont aussi les secteurs aux plus forts enjeux de report modal pour les déplacements quotidiens générés par notre système urbain à l'habitat étalé et aux emplois polarisés. Ils sont par exemple les porteurs d'un ambitieux projet de Réseau Express Vélo qui doit permettre d'acter à acculer les pratiques cyclables dans la mobilité quotidienne en aménageant des corridors de qualité. Ils sont aussi le support des axes de bus Léo, dans les conditions de circulation sous le gage de leur performance et attractivité.

Déjà, face à ces enjeux de conciliation entre vie urbaine et flux de transit, le piéton semblait perdre dans le partage de l'espace. Il est consacré à stationner sur des trottoirs étroits entre mobiliers urbains, revêtements dégradés et encombrements divers. Il entre en conflit avec vélos et nouveaux engins de déplacement personnel qui cherchent également leur place sur l'espace public. Pensé d'abord pour la voiture dans des aménagements majoritairement routiers et automobiles, l'espace public peut devenir insécuritaire et illisible que ce soit dans le cœur d'agglomération ou dans les centres-villes et centres-bourg des communes périphériques. Le piéton reste pourtant le premier des usagers de l'espace public et aussi le plus vulnérable.

Vu par le prisme du cadre de vie, le piéton toulousain traverse l'espace public plus qu'il ne s'y arrête. Ces lieux apparaissent comme porteurs inconfortables, souvent bruyants et peu propices à la pause. Le confort thermique est souvent mis à mal pendant les épisodes caniculaires et les espaces publics, non ombragés, peinent à savoir être un cadre. Repenser l'espace comme un lieu qualitatif permettrait la filière, sachant que le passage n'est pas superflu et doit être un objectif urbain incontournable, aussi pour permettre à l'espace public de jouer son indispensable rôle métropolitain de vecteur de vie sociale. Le Projet Urbain Toulousain² fait d'ailleurs de la qualité des espaces publics une condition importante de la performance de ses centralités dans son chapitre "Commercial - usage espace public".

¹ L'opération s'est faite par le biais de l'opération "Cœur de Quartier" (opération commerciale et d'aménagement urbain) dans les conditions de confort et de sécurité des usagers.

² Le cadre de référence principal (SRP) régional engage des règles fortes que les collectivités doivent respecter, les autoriser ou les compléter.

³ Voir aussi : le Projet Urbain Toulousain - Mairie de Toulouse et AUAUT - mars 2019 - 17p.

Agence d'urbanisme et d'aménagement / Toulouse aire métropolitaine
10 Avenue de la République - 31000 TOULOUSE - 05 61 22 22 22 - www.aue-toulouse.org

Que retenir ?



Une **mobilité fortement impactée** par les conditions sanitaires et leurs incidences.

Un **nombre de déplacements en diminution** notamment pour les motifs obligés.

Des **réseaux routiers qui ont repris plus vite que les réseaux de transports en commun** aidés par une fluidité sur les infrastructures routières.

Des **phénomènes de congestion moins marqués** mais qui tendent à revenir malgré un contexte de baisse de mobilité.

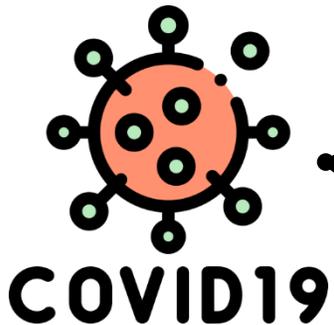
Une **période estivale qui a été marquée par une forte mobilité**.

Des **réseaux de transports en commun impactés** par la diminution des déplacements obligés, par les craintes sanitaires... et par une meilleure fluidité des réseaux routiers. Une situation pas forcément irréversible.

Les **modes de proximité** semblent avoir mieux résisté.

Des **modes de vie transformés** (télétravail, e-commerce, e-médecine, vie de proximité...) qui impactent la demande de transport.

Au débat...



Immobilité et changements de pratiques

Une mobilité impactée

- Baisse de la fréquentation des transport en commun
- Hausse de la pratique du vélo et de la marche
- Hausse de l'immobilité

Des modes de vie chamboulés

- Baisse des déplacements longs
- Un rythme tourné vers la proximité
- Généralisation du télétravail
- Essor de l'e-commerce

La ville à domicile

10 minutes de questions/réponses, réactions, discussions...