

COVID-19 ET MOBILITÉ : DES BOULEVERSEMENTS ET DES CRAINTES QUI NÉCESSITENT DE NOUVEAUX PARADIGMES

VEDECOM, l'Institut pour la Transition Énergétique, dévoile les résultats de son enquête d'opinion intitulée « *Le COVID-19 et la mobilité* » réalisée auprès d'un panel d'usagers et d'experts en mobilité pendant la période de confinement et les deux premières périodes de déconfinement progressif (du 6 mai au 21 juin). Objectif : comprendre et appréhender les effets de la crise sur la mobilité pratiquée au quotidien et proposer des solutions pouvant être mises en place rapidement ou à plus long terme.

PARTIE 1 – LE POINT DE VUE DES EXPERTS EN MOBILITÉ

Pour une très large majorité des experts de la mobilité interrogés (constructeurs, équipementiers, assureurs, start-up mobilité, gestionnaires, offreurs de service, etc.) soit 75%, la situation sanitaire du Covid-19 va durablement modifier les habitudes de déplacement de la population.

Dans le détail, **ils sont 62 % à penser que cette crise va relancer le marché de la voiture individuelle**. En parallèle, ils sont **75 % à estimer que le marché de la mobilité en location**, de type deux roues motorisés, vélos ou trottinettes en libre-service, **va se développer mais avec une accélération de la réduction des solutions de mobilité partagée présentes sur le marché**. En effet, 68 % des experts indiquent qu'il faut s'attendre à une réduction du nombre d'acteurs du covoiturage et de l'autopartage au profit de la voiture individuelle ces prochains mois.

Pour 72 % d'entre eux, le COVID-19 représente un levier d'innovation pour la mobilité en général et 77 % pour les transports en commun.

Pistes de travail :

- Déterminer et calibrer les solutions et services de mobilité pour permettre à chaque territoire d'adapter son offre aux nouveaux besoins de ses usagers (cf. le méta-observatoire des nouvelles solutions de mobilité).
- Poursuivre la mutation vers les services de mobilité et l'hybridation des objets mobiles.

PARTIE 2 – LE POINT DE VUE DES USAGERS

Des déplacements fortement impactés par le confinement et difficilement vécus

Durant le confinement, l'attestation de déplacement dérogatoire a d'abord servi d'abord aux déplacements brefs pour 75% des personnes interrogées. Les déplacements brefs étaient les plus fréquents et pratiqués pour (28 % de manière quotidienne, soit « une fois par jour ou presque » et « plusieurs fois par jour »). **S'en suivent les déplacements pour des consultations et soins** ne pouvant être assurés à distance et ne pouvant être différés (au moins une fois pour 25 % des personnes interrogées) **et les déplacements pour motif familial impérieux**, pour l'assistance aux personnes vulnérables ou la garde d'enfants (au moins une fois pour 24 % des personnes interrogées).

27 % des personnes interrogées déclarent que la manière dont ils se déplacent n'a pas été impactée par la Covid-19 et lorsque c'est le cas, ils sont 52 % à déplorer un impact négatif contre 21 % qui ressentent un effet positif.

Enfin, 25% n'ont jamais exercé leur droit de sortie d'une heure quotidienne pendant la période de confinement.

Piste de travail :

→ Déployer plus de services à domicile ainsi que du transport de proximité à la demande, autonome le cas échéant, pour ceux qui ne peuvent ou ne souhaitent pas se déplacer par leurs propres moyens.

Face à des transports en commun jugés peu rassurants d'un point de vue sanitaire, des répondants prêts à consentir à des contraintes d'organisation et une augmentation des tarifs pour gagner en qualité

Si 85 % des répondants indiquent qu'ils utilisaient au moins ponctuellement les transports en commun et les modes de transport partagé (dont 33 % de manière très fréquente) avant l'épisode de Covid-19, ils ont été 87 % à ne pas y recourir depuis le début du confinement.

Pendant le confinement, ils sont 82 % à avoir eu peu ou pas confiance en leur utilisation, dont quasiment la moitié (45 %) pas du tout. Un tiers des usagers (32 %) déclare qu'il n'aura toujours pas confiance dans le fait de prendre les transports en commun ou des modes de transport partagés un an après la fin de la période de confinement.

Pour des raisons sanitaires, **60 % des personnes interrogées accepteraient que l'on impose des contraintes horaires pour les déplacements domicile-activité** afin de limiter le nombre de personnes sur la route ou dans les transports en commun. **L'acceptation des contraintes est encore élevée (46 %), lorsqu'il s'agit d'imposer des modes de déplacement** (ex. transport en commun, vélo, marche à pied) pour ce même type de trajet.

Enfin, 39 % des personnes interrogées (en télétravail ou sans activité pendant le confinement) ne seraient pas prêtes à payer plus cher leur mobilité si on pouvait leur garantir la distanciation sociale et leur sécurité en général. Parmi les **61 % prêts à payer plus cher leur mobilité**, 22 % accepteraient un surcoût d'au plus 5 %, 19 % un surcoût de 6 à 10 %, et 11 % un surcoût de 11 à 20 %. Ce résultat est à imputer pour partie à une surreprésentation des cadres et des résidents d'Ile-de-France dans l'échantillon, où les transports collectifs sont plus utilisés que sur le reste du territoire.

Pistes de travail :

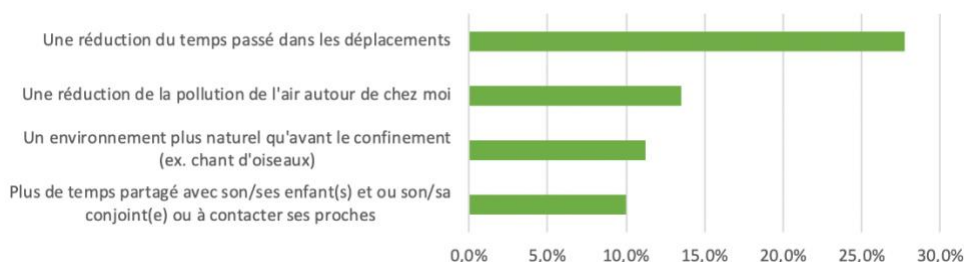
- Développer les outils d'optimisation des flux et d'assistance personnelle de mobilité (MaaS)
- Accroître l'acceptabilité et la confiance dans la mobilité collective et partagée
- Parvenir à un arbitrage sur la part de contribution entre l'État et l'utilisateur

Des répondants attachés à leur liberté de déplacement et de mode de travail

Lorsque l'on interroge les personnes interrogées sur **les principaux éléments négatifs vécus personnellement durant la crise sanitaire, le premier item mentionné est le sentiment de liberté contrainte (19 %)**, suivi par la situation économique du pays (14 %), la difficulté à concilier vie professionnelle et familiale à domicile (10 %) puis l'isolement, la difficulté à se projeter et la réduction des activités physiques (9 % pour les trois derniers items).

Sur les principaux éléments positifs vécus personnellement, les enjeux du transport et des nuisances qui y sont associées trident les trois marches du podium. Ainsi, 28 % des répondants se disent satisfaits d'une réduction du temps passé dans les déplacements, 13 % d'une réduction de la pollution de l'air autour de chez eux et 11 % d'un environnement plus naturel qu'avant le confinement. Là encore, ce résultat doit être lu au regard de la surreprésentation de l'Ile-de-France dans les régions de résidence, où les nuisances associées au transport sont, globalement, plus ressenties qu'ailleurs.

Classement des principaux éléments positifs pour la vie personnelle des Français



Durant le confinement, 72% des personnes interrogées ont trouvé le télétravail agréable. Conséquence : **30 % des salariés en télétravail pendant le confinement se sentent capables de continuer à exercer sous cette forme à 100 % après le déconfinement.**

Pistes de travail :

- **Accompagner la diminution et l'optimisation des flux domicile-travail**
- **Repenser l'organisation du travail en favorisant le télétravail**

MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

Enquête réalisée entre le 6 mai et le 21 juin 2020 par le biais d'un questionnaire en ligne auto-administré ; période incluant les deux premières étapes de déconfinement du 11 mai et du 2 juin 2020. Les résultats reposent sur **841 questionnaires complets dont 541 usagers de mobilités résidant en France au 1^{er} mars 2020 et 300 experts en mobilité exerçant en France**. Les 541 répondants usagers de mobilité sont des usagers "immobiles du travail" placés en 100 % télétravail par leur employeur, ou ayant eu leur activité suspendue pour raisons économiques ou familiales pendant la durée du confinement, ou sans activité au début de la période de confinement. Les 300 experts en mobilité ont déclaré une activité professionnelle, étudiante ou associative en lien direct avec la mobilité des personnes.

À PROPOS DE VEDECOM

L'Institut pour la Transition Énergétique (ITE) VEDECOM est une fondation partenariale publique-privée de l'Université de Versailles St Quentin dédiée aux mobilités innovantes et durables, c'est-à-dire plus écologiques, plus autonomes et mieux partagées.

Sa mission est de développer l'innovation technologique en collaboration avec les filières industrielles françaises engagées dans les mobilités du futur. Fondé sur une collaboration inédite entre 58 acteurs, il rassemble établissements académiques, collectivités territoriales et différents acteurs privés impactés par l'évolution des mobilités : automobile, transport public et mobilité, logistique, infrastructures de la route, télécommunications, énergie, aéronautique et défense, services numériques et simulation, assurance. Ce rôle central de tiers de confiance permet à ses membres d'accélérer ensemble l'innovation et le déploiement de nouvelles solutions. A travers ses trois axes de R&D multidisciplinaire, l'électrification, le véhicule autonome et connecté et les nouvelles solutions de mobilité et d'énergie, VEDECOM apporte une vision systémique du véhicule, de son environnement et du déploiement des nouvelles mobilités. Créé en 2014 dans le cadre du Programme Investir l'Avenir (PIA), l'Institut contribue au « Plan Véhicule Autonome » de la Nouvelle France Industrielle (NFI).