



Activez le mode sombre !

Plus de confort, plus d'autonomie pour moins d'énergie consommée.



J'ACTIVE LE MODE SOMBRE

Vélo, voiture, trottinette, transports en commun... Quels seront les gagnants et les perdants de la mobilité post-coronavirus ?

TRANSPORTS La période de déconfinement qui s'ouvre pourrait rebattre la carte des modes de déplacement en France, notamment sur les trajets domicile-travail en ville. Certains anticipent le retour à la voiture individuelle, d'autres un boulevard pour le vélo

Fabrice Pouliquen |  Publié le 14/05/20 à 11h53 — Mis à jour le 14/05/20 à 11h53

collectifs (de l'ordre de 20 %), puis, loin derrière, le vélo (1,7 %) et les deux-roues motorisés (0,5 %). »

En revanche, sur les dernières années, la dynamique est bel et bien en faveur des mobilités douces dans les grandes villes. « A Lyon toujours, la part modale de la voiture individuelle a baissé de six points entre 2006 et 2015, tandis que la marche a gagné deux points et les transports collectifs quatre », reprend l'économiste. La part modale du vélo, elle, s'est stabilisée autour de 2 % sur la même période.

Fortes inquiétudes sur les transports en commun ?

C'est cette dynamique que pourrait casser le Covid-19. « Forcément, au moins à court terme, les gens ne vont pas se ruer dans les transports collectifs où, par définition, il ne sera pas simple de faire respecter les gestes barrières, glisse Marie Chéron, responsable mobilité à la [Fondation Nicolas Hulot \(FNH\)](http://www.fondation-nature-homme.org/). (<http://www.fondation-nature-homme.org/>) Les usagers qui

pourront se déplacer autrement le feront. Ce qui, quelque part, ternit l'image sociale des transports en commun en faisant d'eux un mode de transport subi. » « De facto, le respect des règles de distanciation sociale fera aussi que les transports collectifs n'auront pas la même capacité d'emport de passagers que par le passé, complète Pierre-Yves Péguy. Et si l'offre baisse, la demande aussi. »

Pas anecdotique pour l'équilibre économique des transports collectifs, « qui repose en partie sur leur taux de remplissage », rappelle Marie Chéron. Il s'appuie également sur le [versement mobilité, payé par les entreprises](https://fr.wikipedia.org/wiki/Versement_transport) (https://fr.wikipedia.org/wiki/Versement_transport), en fonction de leur masse salariale, ainsi que sur les subventions publiques en ce qui concerne les investissements. Deux ressources que la crise sanitaire pourrait, là encore, faire baisser drastiquement cette année et les suivantes.

Un retour à l'autosolisme ?

Ça en fait des perspectives sombres pour les transports publics. Au point que « toutes les conditions soient réunies pour un retour irréversible de la suprématie de la voiture individuelle ? » C'est la crainte soulevée par des analystes du [Boston Consulting Group](https://www.bcg.com/fr-fr/default.aspx) (https://www.bcg.com/fr-fr/default.aspx) dans une tribune parue dans [Le Monde le 26 avril dernier](https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/04/26/toutes-les-conditions-sont-reunies-pour-un-retour-irreversible-de-la-suprematie-de-la-voiture-individuelle_6037800_3232.html) (https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/04/26/toutes-les-conditions-sont-reunies-pour-un-retour-irreversible-de-la-suprematie-de-la-voiture-individuelle_6037800_3232.html). Pierre-Yves Péguy n'est pas aussi affirmatif. « A court terme, oui, on peut imaginer que certains qui covoituraient hier ou prenaient les transports en commun optent demain pour l'autosolisme, indique-t-il. Mais nos modes de déplacements sont étroitement corrélés à nos revenus. Or, certaines catégories sociales devraient voir leur revenus disponibles baisser dans les mois à venir, avec la montée prévisible du chômage et l'augmentation des prélèvements obligatoires pour faire face à l'augmentation brutale de la dette publique depuis le début de la crise. Dans ce contexte, est-ce qu'il y a plus de Français prêts à opter pour la voiture individuelle, un mode de transport coûteux à l'achat et à l'usage ? Pas sûr. »

« Aux Pays-Bas ou au Danemark, le vélo a profité de crise »

Il est peu probable, par ailleurs, que les maires s'accommodent d'un retour massif de la voiture individuelle dans leurs centres-villes. C'est peut-être même la plus belle carte entre les mains des défenseurs de la bicyclette pour faire du [déconfinement un nouveau boulevard pour la pratique du vélo en France](https://www.20minutes.fr/societe/2776927-20200512-deconfinement-boutiques-cycles-peinent-suivre-engouement-velo) (https://www.20minutes.fr/societe/2776927-20200512-deconfinement-boutiques-cycles-peinent-suivre-engouement-velo). Olivier Schneider, président de [la Fédération des usagers de la bicyclette \(FUB\)](https://www.fub.fr/) (https://www.fub.fr/), parle en tout cas d'une « dynamique incroyable » du côté de l'État et des collectivités. « Même des villes longtemps à la traîne sur le vélo, comme [Nice, aménagent aujourd'hui des pistes cyclables provisoires](https://www.20minutes.fr/nice/2770679-20200430-coronavirus-si-nice-devenait-ville-plus-velo-sortie-confinement) (https://www.20minutes.fr/nice/2770679-20200430-coronavirus-si-nice-devenait-ville-plus-velo-sortie-confinement),



Illustration d'un vélo et d'une voiture, dans une rue à Nantes — F. Elsner/ 20 Minutes

- Même si le confinement a été levé, le retour à la normale s'annonce compliqué dans les transports en commun, où il est plus compliqué de faire respecter la distanciation sociale. Une baisse de fréquentation prévisible pourrait avoir des effets à long terme.
- Faut-il anticiper un report en masse sur la voiture individuelle ? « Dans l'immédiat sans doute, répond l'économiste Pierre-Yves Pégyu. Dans la durée, c'est moins évident. La voiture étant un mode qui coûte cher et les revenus des Français risquant de baisser. »
- Le vélo et les autres engins de déplacements personnels électriques peuvent aussi tirer leur épingle du jeu. « C'est lors de crises que le vélo a pris son essor aux Pays-Bas ou au Danemark », rappelle Olivier Schneider, de la Fédération des usagers de la bicyclette.

Quarante-huit kilomètres de bouchons à 7h46. Ce sera le pic du 11 mai, premier jour du déconfinement sur les principaux axes routiers d'Ile-de-France. Autant dire, presque rien. En temps normal, à cette heure-là, la moyenne avoisine les 350 kilomètres, rappelle les graphiques de la [Direction des routes d'Ile-de-France \(Dirif\)](http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/) (<http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>). Il y a eu moins d'embouteillages encore ces mardi et mercredi. Il n'y a pas eu non plus de bouchons de vélos.





Et, côté transports en commun, si [des images de rames bondées sur la ligne 13 du métro et sur le RER B](https://www.20minutes.fr/paris/2776127-20200511-deconfinement-paris-transports-probleme-masques-distanciation-sociale) (<https://www.20minutes.fr/paris/2776127-20200511-deconfinement-paris-transports-probleme-masques-distanciation-sociale>) ont circulé, « depuis lundi, la fréquentation du réseau est de l'ordre de 15 % par rapport à la normale », indique la RATP.

Une reprise très en douceur, donc, en Ile-de-France, du moins sur les trajets domicile-travail. Même tableau en région ? S'il y a davantage de trafic sur les routes et de monde dans les transports en commun que les dernières semaines, on reste loin d'un retour à la normale, nous remontent les rédactions locales de *20 Minutes* [à Lille, Bordeaux, Lyon, Toulouse, Nantes, Marseille, Rennes et Toulouse].

Avant crise, la voiture ultra-dominante

Pas simple alors, dans cette période transitoire, de savoir quels seront les modes de déplacement qui seront les grands gagnants du déconfinement. Et quels seront les grands perdants. Avant toute chose, Pierre-Yves Péguy, directeur du [Laboratoire Aménagement économie transport \(CNRS/Université Lyon 2/ENTPE\)](http://www.laet.science/) (<http://www.laet.science/>), rappelle la prépondérance de la voiture individuelle en France. « 80 % des déplacements mécanisés, tous motifs confondus, se font en voiture », indique-t-il. Y compris dans les grandes agglomérations. « Dans la métropole lyonnaise [ici au sens agglomération], la voiture a une part modale de 42 %, reprend Pierre-Yves Péguy. Suivent la marche (35 %), les transports

Mais le vélo n'est pas le seul à cocher les cases de la mobilité post-Covid. Les trottinettes électriques et [autres engins personnels de déplacements \(gyropodes, monoroues, e-skate\)](https://www.20minutes.fr/societe/2360055-20181024-trottinettes-monoroues-gyropodes-place-faire-voirie-nouveaux-engins-electriques) (<https://www.20minutes.fr/societe/2360055-20181024-trottinettes-monoroues-gyropodes-place-faire-voirie-nouveaux-engins-electriques>), ou EDP, ont aussi leur carte à jouer, martèle Fabrice Furlan, président de la [Fédération professionnelle de la micro-mobilité \(FP2M\)](http://fpmm.fr/) (<http://fpmm.fr/>). « Leur usage n'entrave pas le respect des règles de distanciation sociale et ces EDP sont tout autant que le vélo une alternative à la voiture individuelle, argumente-t-il. Avec l'avantage supplémentaire de se prêter très bien à l'intermodalité [possibilité d'embarquer son EDP dans un transport en commun], et d'être moins sujet aux vols. »

Un message que Fabrice Furlan peine toutefois à faire entendre. « Nous aurions aimé par exemple l'équivalent du "coup de pouce vélo", illustre-t-il. Par ailleurs, très peu de collectivités mettent en place des aides à l'achat d'EDP similaires à celles qui existent, là encore, pour le vélo. » Quant au nouveau [forfait mobilité durable entrée en vigueur lundi](https://www.google.com/search?q=forfait+mobilite%C3%A9+durable+nevethic&rlz=1C1GCEU_frFR820FR821&oq=forf&aqs=chrome.0.69i59l2j69i57j0l2j69i60l3.1545j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8) (https://www.google.com/search?q=forfait+mobilite%C3%A9+durable+nevethic&rlz=1C1GCEU_frFR820FR821&oq=forf&aqs=chrome.0.69i59l2j69i57j0l2j69i60l3.1545j0j4&sourceid=chrome&ie=UTF-8) – et qui permet aux employeurs de rembourser jusqu'à 400 euros par an et par salarié les nouvelles mobilités empruntées – « il s'applique seulement aux EDP utilisés en mobilité partagée et écarte les propriétaires de ces engins », regrette Fabrice Furlan.

Pourtant, ces propriétaires sont de plus en plus nombreux. [En 2019, il s'est vendu 478.000 trottinettes électriques, indique la FP2M](http://fpmm.fr/blog/barometre-du-marche-de-la-micro-mobilite-2019/) (<http://fpmm.fr/blog/barometre-du-marche-de-la-micro-mobilite-2019/>). C'est plus que les 388.000 vélos à assistance électrique.

PARIS

Coronavirus à Paris : La bicyclette, reine du déconfinement à venir ?

NICE

Coronavirus : Et si Nice devenait une ville plus « vélo » à la sortie du confinement ?

Un coup d'arrêt aussi pour le covoiturage ?

C'est l'un des points d'interrogations soulevés par Pierre-Yves Péguy et Marie Chéron. L'épidémie de Covid-19 pourrait porter un coup d'arrêt au covoiturage pour les mêmes raisons que les transports en commun : la difficulté d'y faire respecter la distanciation sociale. S'il pesait peu encore, avant la crise sanitaire, dans le bilan global des déplacements quotidien, plusieurs agglomérations avaient tout de même misé sur le covoiturage, toujours dans cette optique de combattre l'autosolisme.

Ecov, qui accompagne les collectivités locales dans la mise en place de ces réseaux de covoiturage, organise ainsi une dizaine de réseaux comprenant une trentaine de lignes.

« Le principal réseau est entre [Bourgoin-Jallieu](#)

(<https://www.google.com/maps/place/38300+Bourgoin->

[Jallieu/data=!4m2!3m1!1s0x478b2e77fa39af5f:0x408ab2ae4be7fa0?sa=X&ved=2ahUKEWiii5Hb-](#)

[LHpAhWHD2MBHV88BfEQ8gEwF3oECBgQBA](#)) et Lyon, le long de l'A43, où des bornes d'arrêt

ont été installées aux aires de covoiturage, précise Harald Condé Piquer, responsable

développement de l'entreprise. La promesse est de rendre le covoiturage aussi simple

que de prendre le bus, avec moins de cinq minutes d'attente pour le passager à l'arrêt. »

Mais pour que ça marche, il faut un nombre suffisant de conducteurs inscrits sur la

plateforme. « 83 % des utilisateurs de la plateforme sur le réseau Lyon-Bourgoin, que

nous avons interrogé, disent vouloir reprendre, répond en tout cas Harald Condé Piquer.

Dont 61 % autant voire plus qu'avant, par solidarité. » Des chiffres qui collent à un

sondage similaire réalisé auprès de ses utilisateurs réguliers par [Karos, autre acteur du covoiturage domicile-travail](#). ([https://www.karos.fr/?](https://www.karos.fr/?gclid=EAlalQobChMI4pfPifmx6QIVGIbVCh0aFwLuEAAYASAAEgLZbPD_BwE)

[gclid=EAlalQobChMI4pfPifmx6QIVGIbVCh0aFwLuEAAYASAAEgLZbPD_BwE](https://www.karos.fr/?gclid=EAlalQobChMI4pfPifmx6QIVGIbVCh0aFwLuEAAYASAAEgLZbPD_BwE)) "La priorité était de

securiser les trajets, ce qu'ont fait les différents acteurs du secteur en adoptant des règles

communes, raconte Olivier Binet, cofondateur de Karos. Le masque est ainsi

désormais obligatoire et la règle est aussi d'avoir pas plus de deux personnes dans

l'auto : le conducteur et, derrière, un seul passager. »

En parallèle, les pouvoirs publics viennent aussi en appui. La semaine dernière,

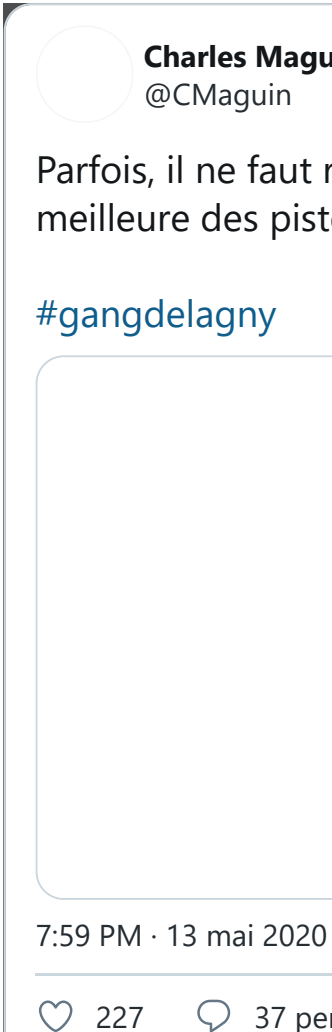
Elisabeth Borne, ministre de la transition effective annonçait ainsi l'instauration de deux voies réservées au covoiturage, [en Ile-de-France, sur les autoroutes A1 et A6A](#).


(https://www.karos.fr/?gclid=EAlalQobChMI4pfPifmx6QIVGIbVCh0aFwLuEAAYASAAEgLZbPD_BwE) Elles sont effectives depuis lundi.

note-t-il. D'autres comme Nantes, Grenoble, Rouen, Paris réfléchissent à doubler le forfait de 50 euros offert par l'État pour faire réparer sa bicyclette dans le cadre du "[coup de pouce vélo](https://www.coupdepoucevelo.fr/auth/home)". » (<https://www.coupdepoucevelo.fr/auth/home>)

Olivier Schneider fait alors le parallèle entre la période qui s'ouvre aujourd'hui et celles qui ont conduit à [l'essor du vélo aux Pays-Bas et au Danemark](https://www.lemonde.fr/blog/transports/2014/05/09/comment-copenhague-est-devenue-la-capitale-europeenne-du-velo/)

(<https://www.lemonde.fr/blog/transports/2014/05/09/comment-copenhague-est-devenue-la-capitale-europeenne-du-velo/>) par le passé. « Le choc pétrolier de 1974 pour le premier pays, et celui de 1980 pour le second, précise-t-il. Autrement dit, des crises qui ont contraint les deux pays à poursuivre le développement de leurs infrastructures transports avec des budgets contraints. Or, un plan "vélo" peut se faire à un coût très raisonnable et rapidement. Une piste cyclable peut s'aménager en quinze jours. » Marie Chéron ne dit pas autre chose. « Cette période de déconfinement est l'occasion de tester des choses, de repenser nos déplacements en ville, appelle-t-elle. Le contexte est d'autant plus favorable que ces deux mois de confinement ont montré les bienfaits de la réduction du trafic automobile dans les villes. Sur le bruit, la pollution, mais aussi sur la qualité de la vie de proximité. »





 **Charles Magu**
@CMaguin

Parfois, il ne faut r
meilleure des piste

[#gangdelagny](#)

7:59 PM · 13 mai 2020

 227  37 per

La micro-mobilité électrique coche aussi toutes les cases