

Pour rappel, l'étude du suivi des traces GPS en France, nous a déjà permis de dessiner une chronologie pour 2020<sup>(1)</sup>:

- **Le confinement de mars** a lourdement diminué les déplacements.
- **Lors du premier déconfinement**, la mobilité reste durablement dégradée.
- **A la rentrée**, le niveau de déplacements est tout juste supérieur à celui de juin, et toujours en deçà du niveau de février.
- **Le regain épidémique d'octobre** fait à nouveau chuter le volume de déplacements.
- **Le second confinement** se caractérise par une restriction des déplacements moins forte que pour le premier.
- **En décembre**, le second déconfinement ressemble au premier, avec des niveaux de reprise prudents.

En somme, **de mars à décembre**, la France n'a jamais retrouvé le niveau de déplacements observé en février 2020.

L'observation de ces traces GPS a montré que cette chronologie fixait le cadre général **sans pour autant s'appliquer de façon homogène** selon le type de territoires, de jours ou de longueur des déplacements.

Qu'en est-il au niveau le plus fin, lorsque l'on s'intéresse à des sites particuliers au sein de chaque territoire (soit pour cette étude 250 sites et secteurs remarquables dans neuf villes françaises) :

- Les tendances générales déjà identifiées sont-elles respectées ?
- Des différences par catégories de lieux apparaissent-elles ?
- Quel éclairage donner sur la question des motifs de déplacements ou sur celle des rythmes de vie ?



## NOTICE DE LECTURE

Pour bien comprendre l'étude des traces GPS, voici quelques éléments à avoir en tête :

1. Les déplacements comptabilisés dans cette étude correspondent à des mouvements de plus de 300 mètres suivis et précédés d'une pause d'au moins 10 minutes.
2. Les déplacements répondant à ces critères sont recensés quel que soit le mode utilisé (motorisés et non motorisés) ou quel que soit leur motif (professionnels ou personnels).
3. Les évolutions dont il est question dans cette newsletter prennent pour référence de « l'avant COVID » (= « base 100 »), la semaine du 3 au 9 février précédant le début des vacances d'hiver 2020.

## MÉTHODOLOGIE D'OBSERVATION DES TYPES DE LIEUX

Pour l'étude fine des lieux remarquables, 9 agglomérations françaises représentatives de 3 catégories ont été retenues :

- 3 métropoles : Lyon, Bordeaux, Rennes
- 3 grandes villes : Caen, Dijon, Besançon
- 3 villes de taille moyenne : Cherbourg, Quimper, Nevers

Au sein de chacune de ces villes, différents types de sites ou quartiers aux caractéristiques différentes ont été retenus :

- Centre-ville historique et « centralités secondaires »
- Quartiers d'habitation de différentes sociologies et plus ou moins éloignés du cœur d'agglomération
- Zone d'activités à dominante tertiaire ou industrielle
- Centres commerciaux de centre-ville ou de périphérie, avec ou sans hypermarché
- Espaces verts comme les quais, parcs publics ou forêts
- Espaces de loisirs comme cinéma (multiplexe de périphérie ou de centre-ville), bibliothèque centrale, complexe sportif
- Quartiers à dominante touristique et monuments

L'échantillon ainsi constitué, sans être strictement représentatif des réalités nationales ou même locales, permet d'identifier des tendances d'évolutions de fréquentation par catégories de lieux.

## DES EFFETS CONTRASTÉS DANS L'ESPACE<sup>(2)</sup>

La tendance générale à la baisse du nombre de déplacements et la chronologie de la crise des mobilités rappelées en introduction s'applique globalement bien à l'ensemble des 250 sites observés.



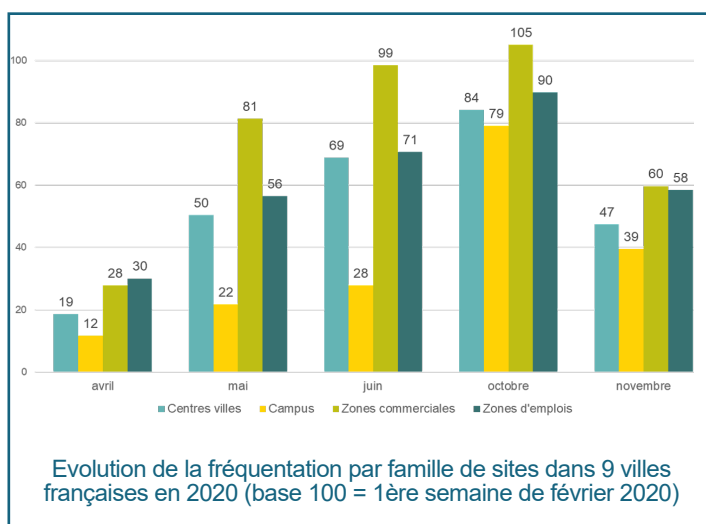
### DES DIFFÉRENCES ENTRE TYPES DE TERRITOIRES

Au sein de chaque catégorie de lieu, on retrouve en partie l'effet « d'urbanisation » déjà pointé.

Globalement, les sites observés dans les grandes métropoles connaissent une baisse moyenne de fréquentation plus importante, même si cette tendance tend à s'atténuer à partir de la rentrée (activité plus forte dans les grandes villes à cette période, notamment en centre-ville et dans les zones d'emplois).



### DES DIFFÉRENCES ENTRE TYPES DE LIEUX



Selon le type de lieu considéré, les effets de cette crise varient cependant en intensité.

Les catégories les moins affectées par la crise sanitaire en termes de volume de déplacements sont :

- **Les secteurs d'habitation**, logiquement, ils sont relativement moins affectés par les confinements (environ - 50% de déplacements par rapport à février en avril, - 25% en novembre). En dehors de ces périodes, le nombre de déplacements est resté en retrait par rapport à l'avant COVID-19, avec 96% du niveau de février observé au meilleur de la rentrée.
- **Les zones commerciales et centres commerciaux**, quant à eux, naturellement plus fortement affectés lors des confinements (environ -75% par rapport à février pendant le premier confinement et -40% au cœur du second), ont retrouvé un bon niveau de fréquentation à la rentrée avec 105% du niveau de février.

Parmi les zones plus significativement affectées, on peut citer :

- **Les zones d'emploi** qui tendent vers 90% du niveau de février à la rentrée.
- **Les centres-villes** qui atteignent environ 84% du niveau de février à la rentrée.

Enfin, les zones les plus touchées de l'échantillon observé sont :

- **Les campus universitaires** dont la fréquentation ne dépasse pas 80% du niveau de février au meilleur de la rentrée.
- **Les zones de loisirs** dont la fréquentation ne dépasse pas 80% du niveau de février au meilleur de la rentrée.
- **Les gares** dont la fréquentation atteint péniblement 66% de celle de février au meilleur de la rentrée.

Ce classement peut notamment s'interpréter comme :

- **La conséquence d'un quotidien recentré sur les fonctions essentielles** même au delà des périodes de confinement (se loger, se nourrir, travailler, étudier) au détriment des lieux accueillant les activités « choisies », dites non-essentielles (loisirs, voyages, sociabilité).
- **La conséquence de nouvelles pratiques développées en réponse à la crise sanitaire** (télétravail et plus encore télé-enseignement pour expliquer la forte baisse de fréquentation des campus universitaires).

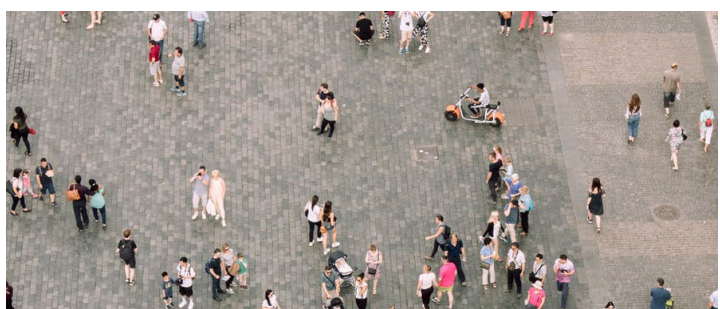


### DES DIFFÉRENCES « LOCALES »

Localement, des différences sensibles peuvent aussi apparaître entre des lieux d'une même catégorie et d'un même territoire.

Pour comprendre ces écarts, les facteurs suivants peuvent être évoqués :

- **La limitation des déplacements non contraints** : l'observation des centres commerciaux de la région lyonnaise fait apparaître des différences entre sites avec hypermarché et site sans hypermarché. Les centres commerciaux avec grande surface alimentaire font systématiquement mieux que la moyenne de la catégorie, tandis que des centres commerciaux plus centraux où les galeries marchandes dominent ont une fréquentation en retrait
- **L'évitement des fortes densités** : l'observation des lieux de loisirs des Lyonnais ou Bordelais (lieux culturels, équipements sportifs, quais ou espaces verts) laisse entrevoir une préférence pour les lieux moins denses, probablement perçus comme moins risqués. Ainsi les lieux extérieurs (quais, parcs) ont une fréquentation d'un meilleur niveau que les lieux intérieurs (bibliothèque, complexe sportif). Et les parcs plus grands/moins denses ont dans l'ensemble un plus haut niveau de fréquentation que les quais, plus étriqués.



Plus généralement, cela pourrait se traduire par une tendance à préférer les sites et territoires périphériques, moins impactés que les sites et territoires centraux plus denses, et lieux privilégiés de déplacements « peu contraints » (loisirs, shopping) :

- Les centres-villes historiques sont en règle générale sous la moyenne pour ce qui est du niveau de reprise des déplacements.
- Dans les grandes villes, les centralités secondaires par rapport aux centres-villes historiques (coeurs de quartier, d'arrondissement) connaissent de même un moindre retour à la normale que les secteurs voisins à vocation résidentielle plus exclusive.

Les centres commerciaux lyonnais, qui ont une meilleure fréquentation, ont aussi en commun d'être ceux situés dans les zones commerciales en dehors des coeurs d'agglomération.

D'autres explications peuvent certainement intervenir pour expliquer les différences de fréquentation entre sites d'une même catégorie et d'un même territoire (dynamique commerciale plus ou moins porteuse entre deux zones commerciales, pratique du télétravail plus ou moins développée entre deux zones d'emploi, caractéristiques socio-démographiques plus ou moins porteuses entre deux quartiers, etc.).

Il est à noter néanmoins que l'observation réalisée n'a pas permis de faire ressortir nettement des différences en matière de reprise des déplacements entre :

- Les quartiers d'habitation aisés et les quartiers d'habitation populaires ;
- Les zones d'emploi à dominante tertiaire et les zones d'emploi à dominante industrielle en dehors des métropoles (niveau de déplacements de dix à vingt points supérieurs dans les zones industrielles des métropoles en 2020 mais comparable entre zones tertiaires et industrielles ailleurs).

## DES EFFETS CONTRASTES DANS LE TEMPS : L'EXEMPLE DES CENTRES-VILLES<sup>(2)</sup>

L'observation détaillée des centres-villes de plusieurs grandes villes montre que la crise sanitaire a également eu pour effet de modifier les « rythmes de vie » et les temps de fréquentation des coeurs d'agglomération.



Avant la crise, l'observation des déplacements des centres-villes permettait d'identifier deux types de profil hebdomadaire :

1. Pour les plus grandes villes : une fréquentation crescendo du lundi au samedi (jour le plus fort, +40% par rapport au jour moyen LàV) et un jour faible fixé au dimanche.

2. Pour les villes plus petites : une fréquentation crescendo du lundi au vendredi (jour le plus fort, +15% par rapport au jour moyen LàV) et un jour faible fixé au dimanche.

Sur ces deux types de profil, la pandémie semble avoir eu trois effets notables :

1. Une diminution sensible de la fréquentation est observée le weekend, avec une baisse significative le samedi : jusqu'à -70% dans les plus petites villes et -90% dans les plus grandes pendant le confinement d'avril et encore -10% à -30% de déplacements au meilleur d'octobre.

2. Dans le sillage du weekend, le vendredi, jour avec le plus fort volume de déplacements avant la crise, voit son activité reculer : jusqu'à -65% dans les plus petites villes et -85% dans les plus grandes pendant le confinement d'avril et encore -10% à -25% en octobre.

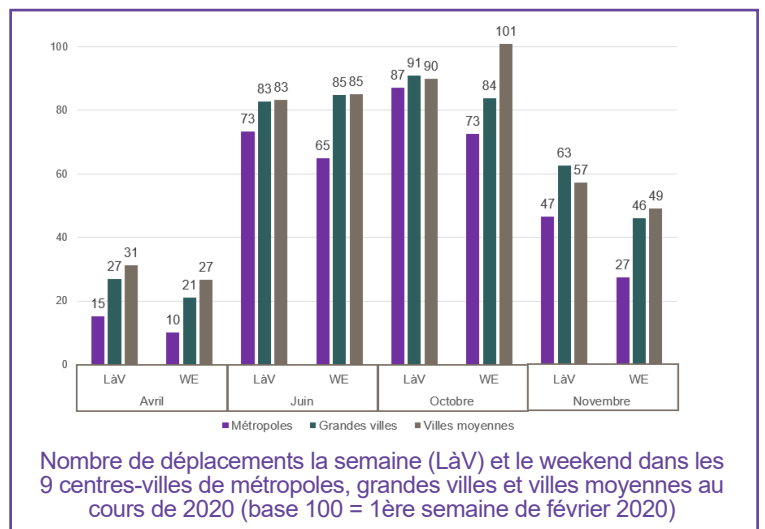
3. A l'inverse, le début de semaine tend à mieux résister, ce qui conduit à lisser la fréquentation du lundi au vendredi (baisse relativement homogène du lundi au vendredi lors du premier confinement mais reprise plus forte de lundi au mercredi en octobre, entre 90% et 100% du niveau de février).

Ces différentes tendances ne s'appliquent pas avec la même intensité sur toutes les périodes et dans toutes les zones géographiques :

- Dans les plus grandes villes, elles apparaissent comme de solides constantes tout au long de 2020.
- Dans les villes plus petites, on note une plus grande souplesse et des différences moins marquées entre reprise semaine et weekend en dehors des périodes de confinement.

## NIVEAUX DE DÉPLACEMENTS EN CENTRE-VILLE PAR RAPPORT À FÉVRIER 2020

Dans les 3 métropoles	Dans les 3 villes moyennes
Min. 14% en avril	Min. 29% en avril
Max. 82% à la rentrée	Max. 87% à la rentrée



## PAR TRANCHE HORAIRE

Pour ce qui est du profil horaire du jour moyen de semaine (lundi à vendredi), l'effet de la crise a sensiblement varié selon les périodes en 2020.

### Les confinements

Si les confinements ont eu pour conséquence de faire très fortement reculer la fréquentation des différents centres-villes, ils ont en revanche relativement peu affecté le profil horaire de ces espaces.

Comme avant la crise, on retrouve donc globalement en avril et novembre un profil caractérisé par deux pointes très marquées le matin et le soir et une pointe secondaire, moins abrupte, le midi.

Dans le détail, on peut toutefois noter :

- Une pointe du matin dont le poids augmente et qui finit plus tard.
- Une pointe du soir dont le poids relatif diminue et qui finit plus tôt.
- Une activité de soirée très diminuée.
- Un poids des déplacements de soirée qui diminue.

### Le déconfinement

La période de « retour à la normale » de mai/juin a eu paradoxalement un impact plus fort sur le rythme des centres-villes.

La reprise d'activité ne s'est d'abord pas faite de façon uniforme, conduisant presque à une fréquentation crescendo de ces espaces au fil de la journée avec :

- Une pointe du matin très émoussée et presque indiscernable dans certains cas.
- Une part des déplacements de soirée qui se rapproche de celle observée en février.

### La rentrée

Enfin, à la rentrée (septembre-octobre) tandis que la fréquentation atteignait un peu partout ses meilleurs niveaux depuis le début de la COVID-19, sans pour autant atteindre encore février, on retrouvait presque à l'identique le profil horaire d'avant crise à l'exception peut-être de l'activité en soirée, toujours en retrait.

En somme, au-delà des volumes de déplacements, la crise modifie également les rythmes de vie et les temps forts/faibles des territoires.

Si les centres-villes n'ont pas perdu des heures de pointe qui se révèlent remarquablement stables, ils voient dans la durée reculer leur activité le weekend et en soirée.

## CONCLUSION

En première analyse, l'étude des traces GPS, permettait de conclure à une réduction plus forte des déplacements dans les secteurs les plus urbains, c'est-à-dire au sein des principaux lieux fréquentés par les transports partagés.

En seconde analyse, l'étude qualitative par site permet de préciser les choses en laissant entrevoir comment au sein de ces environnements urbains les plus touchés, ce sont bien souvent des points névralgiques des réseaux de transport qui connaissent les diminutions d'activité les plus fortes (centres-villes, campus, gares, etc.).

De sorte qu'un double enjeu se dessine derrière la reconquête du trafic :

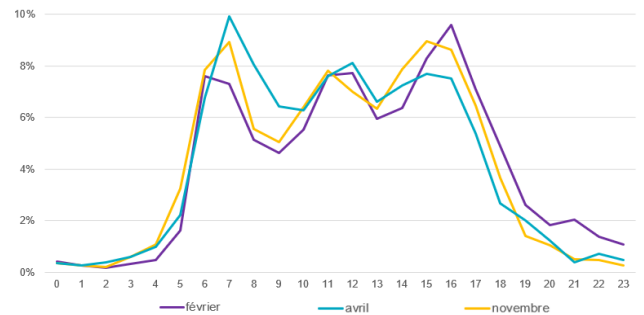
1. Réinventer des transports en commun qui puissent rester attractifs face à la concurrence des autres modes et compte tenu des nouvelles exigences des voyageurs (distanciation, hygiène, nouvelles habitudes de déplacement, etc.).

2. Redonner à chacun la possibilité, le besoin et l'envie de se déplacer pour renouer « physiquement » avec certaines activités aujourd'hui diminuées ou en sommeil.

### SOURCES

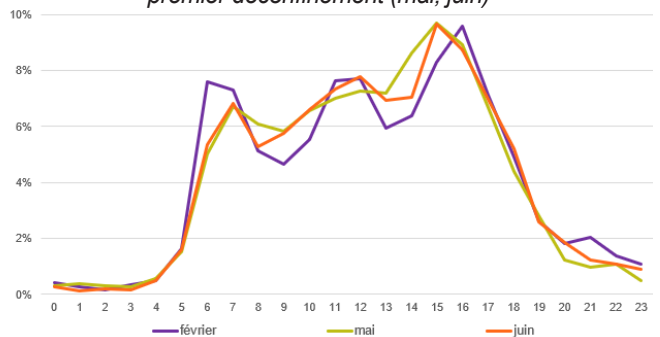
1. Volume de déplacement observés de façon hebdomadaire en 2020 en France : avant COVID-19 - 1 février au 15 mars, Confinement 1 - 15 mars au 10 mai, Déconfinement - 11 mai au 28 juin, Été : 1er juillet - 31 juillet, Rentrée - 21 sept au 31 octobre, Confinement 2 - 1er au 15 décembre, Déconfinement 2 : 15 décembre - 31 décembre
2. Comparaisons des volumes de déplacements observés pour 250 sites remarquables de 9 villes françaises lors de « semaines moyennes » aux mois d'avril, mai, juin, septembre-octobre, et novembre 2020

Comparaison de l'avant COVID-19 (février) avec les deux périodes de confinement (avril, novembre)



Avril = 47% du niveau de déplacements vu en février  
Novembre = 47% du niveau de déplacements vu en février

Comparaison de l'avant COVID-19 (février) avec la période du premier déconfinement (mai, juin)



Mai = 50% du niveau de déplacements vu en février  
Juin = 69% du niveau de déplacements vu en février

Comparaison des profils horaires entre l'avant et l'après COVID-19 pour un jour moyen de semaine LàV (exemple du centre-ville de Caen)