Projet COVIMOB

Les évolutions des mobilités suite à la crise sanitaire dans la Métropole de Lyon et le Rhône

Le vélo, un usage en pleine croissance

LAET
LABORATOIRE AMÉNAGEMENT ÉCONOMIE TRANSPORTS
TRANSPORT URBAN PLANNING ECONOMICS LABORATORY

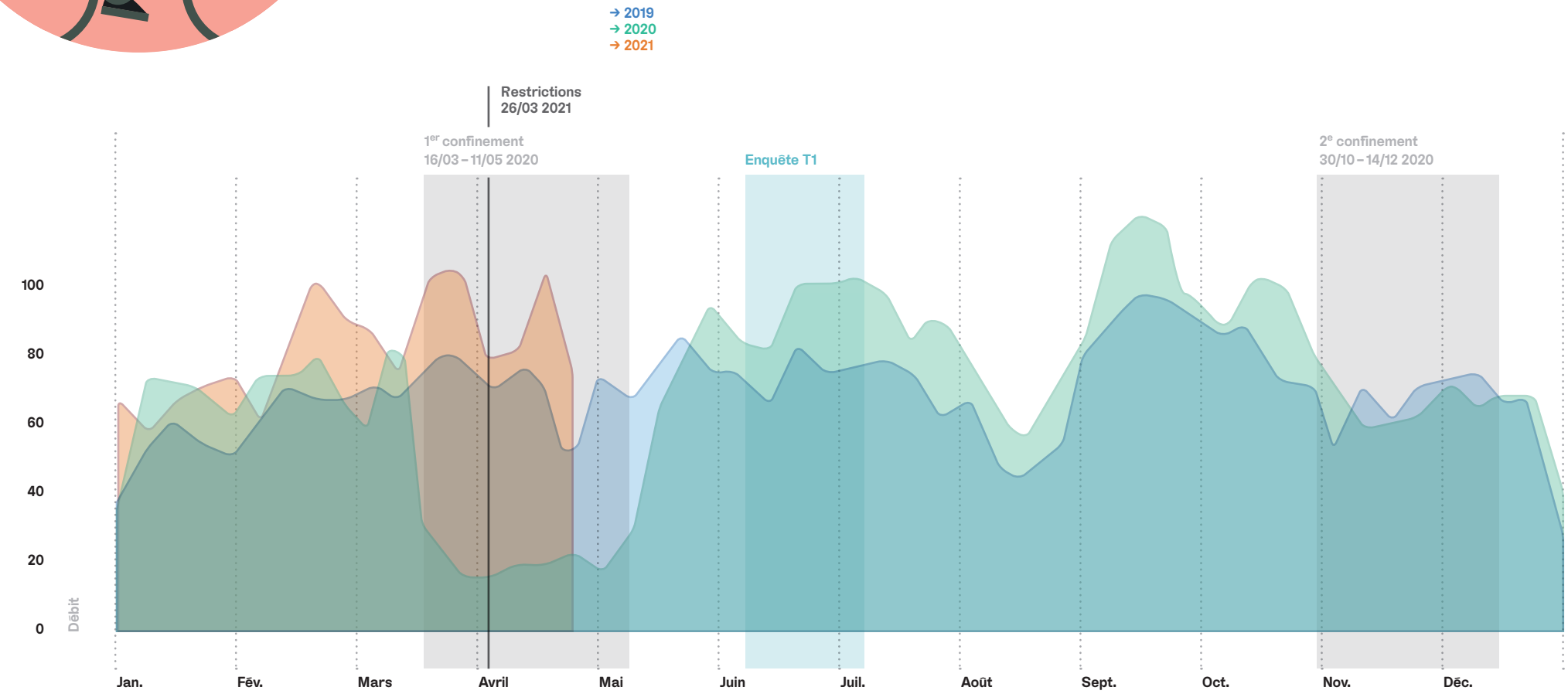
Une croissance de l'usage du vélo qui se confirme dans la métropole de Lyon, malgré les périodes de restriction d'activités

Après l'effondrement général de la mobilité dû au confinement de mars 2020, les usages du vélo reprennent dès fin avril et dépassent rapidement ceux relevés en 2019. Les flux vélos se maintiennent à des niveaux plus élevés que l'année précédente jusqu'au 2e confinement de novembre, avant de retrouver une dynamique plus favorable à partir de février 2021.

L'usage du vélo, après avoir chuté très fortement, comme l'ensemble des modes mécanisés, lors du premier confinement, reprend dès fin avril, contrairement aux transports en commun (*voir brochure №1 sur les TC*). Trois semaines après la fin du confinement, les trafics vélo enregistrés par les points de comptage sont déjà supérieurs à ceux des mêmes périodes de 2019, dans des conditions météorologiques similaires. Cette croissance est particulièrement forte sur les axes reliant la périphérie au centre. L'augmentation du trafic vélo concerne l'ensemble de la journée et, contrairement aux transports en commun, on ne constate pas d'étalement de la pointe, ce qui semble suggérer de moindres changements d'habitudes sur les horaires pour les cyclistes. L'augmentation de l'usage du vélo est également visible le week-end : le vélo semble autant plébiscité pour les trajets domicile-travail que pour des déplacements ou des usages plus récréatifs.

« J'ai un peu plus pris le Vélo'v, parce qu'il fallait attendre beaucoup plus les bus » Romain

Lors des deux derniers mois de l'année 2020, les flux vélos sont en léger retrait par rapport à la même période de 2019, en dépit d'une météo moins pluvieuse qu'à l'accoutumée au mois de novembre. La mise en application du second confinement, à partir du 30 octobre – avec, notamment, l'imposition du télé-enseignement dans l'enseignement supérieur et la forte incitation au télétravail –, a vraisemblablement limité le volume de mobilité global et, en particulier, les déplacements à vélo. Par ailleurs, le mois de janvier 2021, pluvieux, a également pu contribuer à ce retour, qui semble temporaire, aux niveaux de 2019. Depuis mi-février 2021, la croissance des flux vélo reprend, et par rapport à 2019 (dernière période comparable avant le 1er confinement), l'usage du vélo apparaît à nouveau sur une dynamique favorable, bien que freinée par les mesures de restriction d'activités mises en place à partir du 26 mars 2021 dans le département du Rhône.



Une augmentation de la part du vélo dans les déplacements domicile-travail

La part modale du vélo dans les déplacements domicile-travail effectivement réalisés augmente dans la métropole lyonnaise. Toutefois, en juin 2020, par rapport à la situation pré-confinement, le volume global de déplacements domicile-travail est en baisse du fait du télétravail, en particulier chez les actifs résidant à Lyon-Villeurbanne. Ce contexte contribue, dans la zone centrale, à limiter le développement de l'usage du vélo pour se rendre au travail.

Une partie des actifs qui, avant le 1er confinement, utilisaient le vélo pour se rendre au travail, sont passés en télétravail complet ou ont été au chômage partiel au moment de l'enquête T1 (juin 2020), d'autres ont réduit la fréquence de leurs trajets domicile-travail. En parallèle, d'autres encore deviennent cyclistes par report modal depuis les TC ou, parfois depuis la voiture.

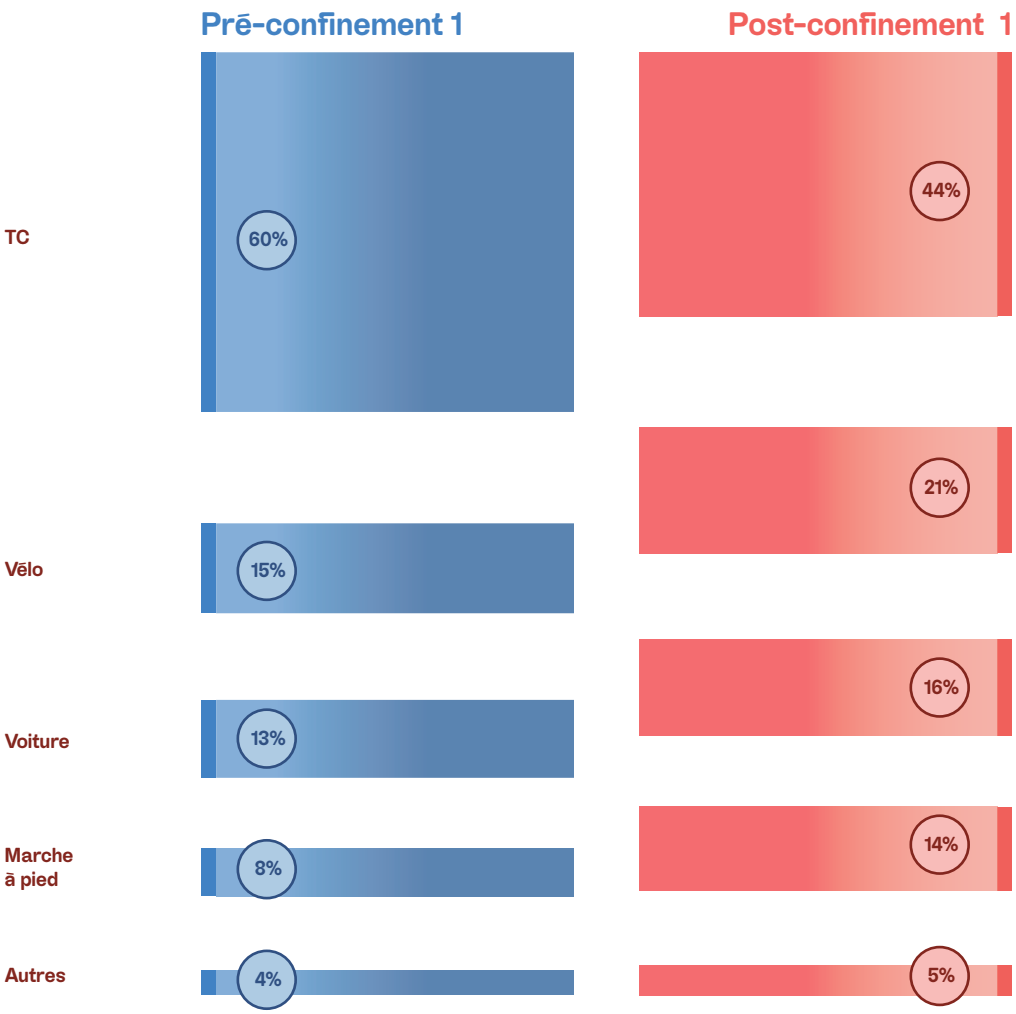
Le volume estimé de déplacements à vélo vers le lieu de travail évolue différemment selon les zones de résidence des actifs. Il augmente de 19 % dans la zone Métropole hors Lyon-Villeurbanne. Cette hausse correspond bien aux données de comptage qui enregistrent les plus fortes progressions sur les axes reliant Lyon et sa périphérie. En revanche, ce volume diminue de 12 % dans Lyon-Villeurbanne. Cette baisse s'explique par la conjonction d'un niveau d'usage relativement élevé parmi les actifs de l'échantillon avant confinement et d'un volume de déplacements domicile-travail en net retrait du fait du télétravail et du chômage partiel (-39 %).

L'évolution des parts modales, limitée aux journées où les actifs ont continué à se rendre sur leur lieu de travail, offre un éclairage différent. Elle révèle une progression du vélo, de 15 à 21 % des déplacements domicile travail dans Lyon-Villeurbanne, et de 7 à 13 % sur le territoire de la Métropole hors Lyon-Villeurbanne.

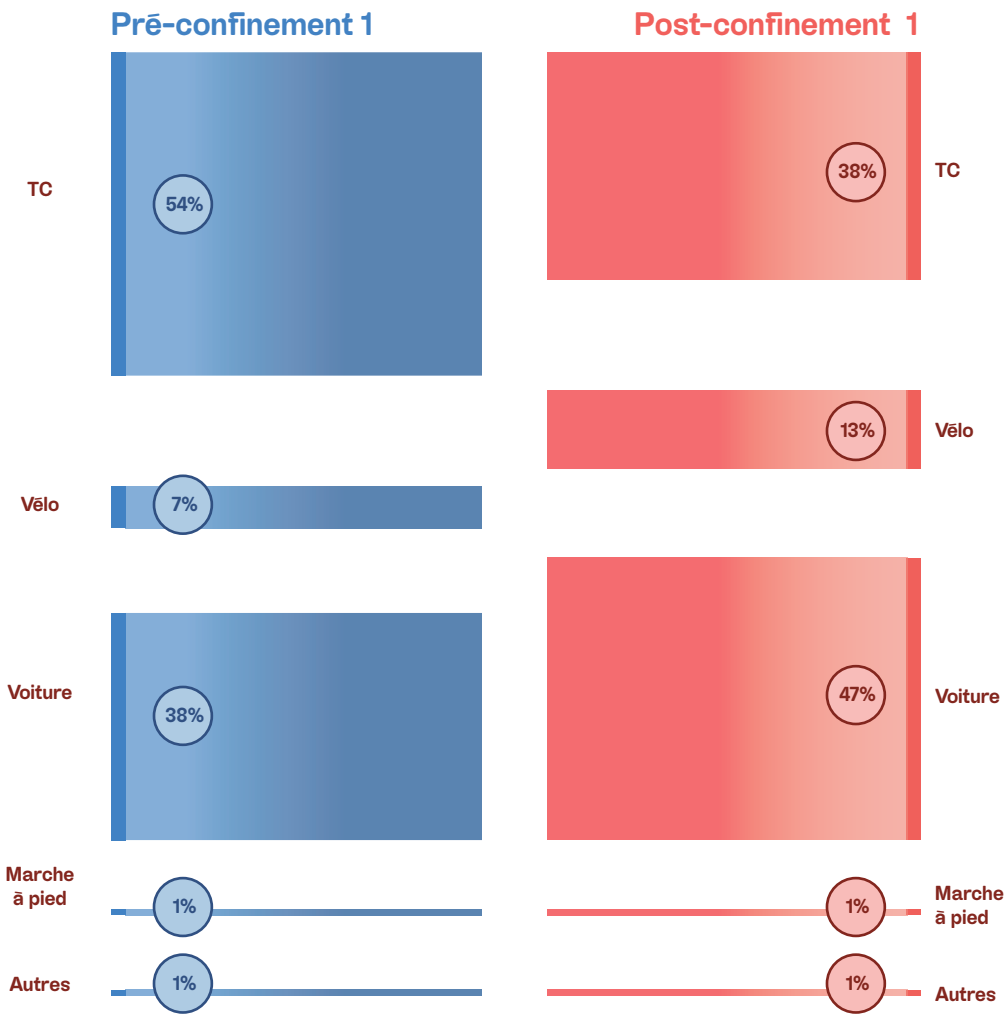
« J'ai privilégié deux lieux de travail [sur trois]. Les deux lieux de travail où je peux aller en vélo plus facilement. » Sabine

Part modale des déplacements domicile-travail

Zone Lyon–Villeurbanne



Zone Métropole hors Lyon–Villeurbanne

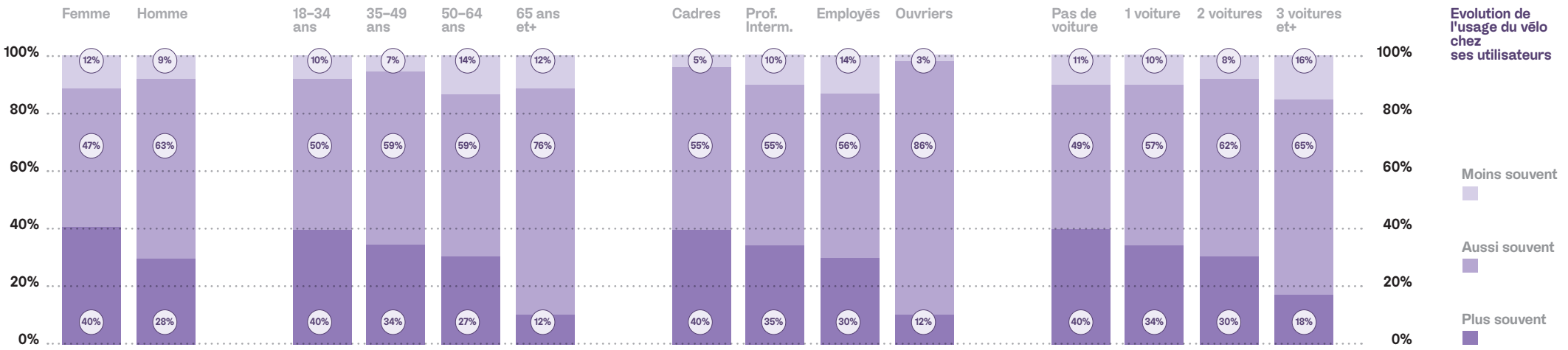


Qui sont les usagers qui font davantage de vélo en juin 2020 ?

Les femmes, les 18-34 ans, les étudiants, les personnes au foyer, les membres de ménages non motorisés, et, parmi les populations actives, les cadres et professions intermédiaires sont les catégories qui ont le plus augmenté leur pratique du vélo.

La comparaison de l'usage du vélo après / avant le confinement montre que 10 % des usagers du vélo l'utilisent moins souvent, contre 35 % qui déclarent l'utiliser plus souvent.
Les étudiants et les personnes au foyer sont les catégories qui ont le plus augmenté l'usage du vélo. Les actifs « en activité » ne sont pas les plus nombreux à faire plus de vélo, même s'ils sont plus nombreux que les actifs qui sont arrêtés et que les actifs en recherche d'emploi. Au sein de la population active, ce sont les cadres et les professions intermédiaires qui ont le plus développé leur utilisation du vélo, devant les employés, les ouvriers étant les moins concernés par cette hausse.

L'effet du nombre de jours passés sur le lieu de travail suggère un possible effet de substitution du temps de navettage vers des déplacements à vélo pour d'autres motifs pour les actifs. Les actifs qui effectuent au moins un jour de télétravail par semaine sont plus nombreux à faire plus de vélo que ceux qui se rendent 5 fois par semaine sur leur lieu de travail. Au contraire, les actifs qui sont en télétravail complet sont aussi les plus nombreux à déclarer faire moins de vélo qu'avant, probablement parce que leur mobilité globale a baissé.



Conclusion

La dynamique actuelle en faveur du vélo, bien que partiellement limitée par le développement des pratiques du télétravail et la diminution de la mobilité domicile-travail, se confirme dans la métropole lyonnaise. Elle est portée par différentes catégories socio-démographiques et professionnelles, et ne se limite pas à la ville-centre. Les évolutions assez différentes selon les périodes montrent que l'usage du vélo est dépendant de facteurs contextuels (mesures de restrictions sur les activités, météo et saisonnalité, aménagements mis en place en faveur de ce mode durant la période), dans un contexte où les nouveaux cyclistes sont, pour partie, multimodaux et peuvent alors aussi choisir de se tourner vers d'autres modes de transport (voiture, TC).

17 mars 20	confinement 1
11 mai 20	phase 1 déconfinement (travail)
2 juin 20	phase 2 déconfinement (restaurants – bars)
22 juin 20	phase 3 déconfinement (écoles & collèges)
30 octobre 20	confinement 2
26 mars 21	restrictions

Ce travail a été réalisé par Adrien Beziat (LAET), Yassine Eddarai (Arcadis), Ali El Zein (LAET), Olivier Klein (LAET), Jean-Eric Morain (Transae), Pascal Pochet (LAET), Emmanuel Ravalet (Mobil'homme) et Stéphanie Vincent (LAET).

Contacts :
Stéphanie Vincent, s.vincent@univ-lyon2.fr
Olivier Klein, olivier.klein@entpe.fr

Conception graphique : Guerillagrafik

web.msh-lse.fr/covimob

Travail financé par :

cnrs · GRANDLYON la métropole · SYTRAL · IDEX LYON UNIVERSITÉ DE LYON

Travail réalisé par :

LAET Laboratoire Aménagement Économie Transports / Transport Urban Planning Economics Laboratory · ARCADIS · Transae · mobil'homme