

TRANSPORT / EUROPE #3



CRISE DU COVID-19 ET TRANSPORTS EN EUROPE

La réunion (à distance) du collège des experts de l'OPSTE tenue en décembre 2020 a porté sur l'épidémie du Covid, sur les mesures prises dans divers pays d'Europe pour en limiter la diffusion, notamment en matière de déplacement des personnes.

Comment se sont exprimés les premiers symptômes et les premières réponses à la crise dans ces pays dont les modes de gouvernance et les cultures politiques sont très différents ?

Comment en ont été affectées les pratiques de mobilité, du fait de la limitation de certains motifs de déplacement (confinement ou couvre-feu, télé-enseignement, télétravail, etc.) et de l'encadrement de l'usage même des moyens de transports (diminution de l'offre, distanciation des voyageurs, facilitation des déplacements en vélo, etc.) ? Des changements pérennes se dessinent-ils déjà ?

Cette première comparaison sera complétée, le moment venu, par la comparaison des plans de relance nationaux et communautaire qui seront mis en œuvre dans les mois qui viennent, en mettant l'accent sur la part qui en sera consacrée à l'évolution des systèmes de mobilité et de logistique.

Par ses effets médicaux propres, par l'ampleur des moyens mis en œuvre pour y répondre, l'épidémie a bouleversé le fonctionnement des sociétés européennes et certaines de ses conséquences se feront sentir pendant longtemps.

Un changement anthropologique

Avant d'aborder le thème particulier des liens entre Covid et mobilité, l'observation des décisions prises en Europe pour traiter de l'épidémie amène à un constat considérable : en quelques semaines, nous avons assisté à une modification radicale des priorités et des interventions des responsables politiques. Dans la plupart des pays d'Europe, et à la différence des États-Unis d'Amérique ou du Brésil notamment, la préservation de la santé de la population a relégué au second rang les autres préoccupations de l'action publique, y compris la sauvegarde de l'activité économique ou l'équilibre des finances publiques. Les gouvernements sont devenus, pour un temps, des « comités de santé publique », ce qui n'a pas mis leurs décisions à l'abri des critiques...

En outre, la recherche et l'industrie pharmaceutiques mondiales ont su, par un effort sans précédent, concevoir et commencer à mettre à disposition plusieurs vaccins en une année à peine, quand il faut d'habitude une dizaine d'années dans des circonstances de cet ordre.

Ces deux événements combinés constituent une mutation anthropologique dont nous n'avons pas encore pris la mesure.

Dans un premier temps, la crise sanitaire qui a débuté en Asie a mis en lumière la dépendance et la vulnérabilité de l'Europe pour la fourniture de biens parfois simples mais essentiels (comme des produits pharmaceutiques de base), ainsi que la fragilité de certaines chaînes logistiques d'approvisionnement internationales. La nécessité d'une certaine ré-industrialisation du continent pour conforter sa souveraineté économique s'incarnera-t-elle dans une stratégie européenne ?

Réponses nationales à la pandémie mondiale

Sous l'angle médical, on constate à travers l'Europe une synchronie dans la diffusion du virus (les mouvements de personnes en sont l'explication) mais une certaine disparité dans son intensité (par exemple, la Grèce et les Balkans furent beaucoup moins touchés que d'autres régions européennes par le premier pic de l'épidémie que l'on a appelé « première vague »).

Si le constat de la rapidité de la diffusion de la maladie et de sa gravité s'imposa vite, la compréhension de ses mécanismes et l'identification des bonnes manières d'y répondre ne furent pas immédiates. Face à des phénomènes inédits et largement imprévisibles, des polémiques publiques entre experts (et parfois experts autoproclamés) ont éclaté dans tous les pays observés, portant aussi bien sur l'origine de l'épidémie (le contact entre homme et chauve-souris, la mondialisation et la liberté de déplacement, le changement climatique, le néolibéralisme, l'appétit gastronomique pour le pangolin, l'erreur d'un laboratoire chinois, un complot mondial de l'industrie pharmaceutique, etc.) que sur les manières de la traiter (avec ici ou là la proposition de remèdes prétendument miracles). Il en résulta, mais de manière sensiblement différente d'un pays à l'autre, une mise en doute de la légitimité de la science et de la parole politique. Pour autant, des calculs simples montrent que les préconisations appliquées ont permis d'éviter des millions de morts en Europe, tandis que la coopération mondiale et des efforts de recherche sans précédent ont permis la mise à disposition de vaccins en un temps exceptionnellement court.

La liste des mesures prises est longue et variée. Celles-ci résultent des échanges entre experts scientifiques et décideurs politiques, en fonction des progrès de la connaissance de la maladie et des évolutions de la situation sanitaire (elles-mêmes résultant de l'effectivité des mesures prises précédemment : il y a un double effet d'apprentissage et de rétroaction). Ces mesures couvrent la préconisation ou l'imposition de gestes barrière et autres précau-

tions (port de masque, usage de gel désinfectant, lavage des mains, distance sociale) et des restrictions des rassemblements (quelle qu'en soit la raison : école, commerces, spectacle et loisirs, etc. et notamment le travail, avec l'encouragement au télétravail partout où il est possible) et des déplacements. La mobilité des individus est en effet une des variables clefs de la dynamique de contamination : il convient de jouer à la fois sur les motifs de déplacement (sont-ils nécessaires voire indispensables ?) et sur leurs conditions.

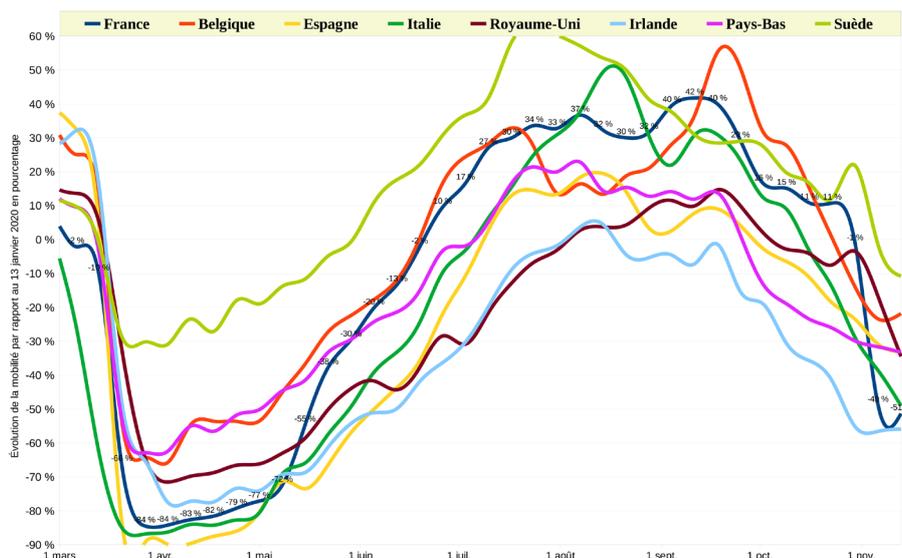
Premières mesures prises par l'Union européenne en matière de transport

L'Union européenne ne possède que les compétences qui lui sont attribuées par les traités. Selon l'article 6 du Traité sur le fonctionnement de l'UE (le traité de Rome de 1957), la protection et l'amélioration de la santé humaine ne sont qu'une compétence d'appui de l'UE, c'est-à-dire un domaine dans lequel l'Union ne peut intervenir que pour soutenir, coordonner ou compléter les actions de ses États membres. Toutefois, les autres compétences dévolues à l'UE, telles que l'établissement de règles de concurrence (compétence exclusive) ou le marché intérieur, la recherche et les transports (compétences partagées) ont permis l'élaboration d'un certain nombre de mesures européennes pour lutter contre l'épidémie de Covid-19 et ses impacts économiques.

Accusée d'être absente dans les premières semaines de l'année 2020, la Commission européenne a réagi dès la mi-mars en autorisant les États membres à soutenir leurs économies (octroi d'aides d'État aux entreprises, activation de la clause dérogatoire générale du Pacte de stabilité et de croissance, etc.). Elle a également formulé des recommandations en matière de gestion des frontières, avec des conséquences directes sur les transports.

Dans la communication intitulée « Covid-19 : restriction temporaire des voyages non essentiels vers l'UE », la Commission a proposé aux États membres de l'espace Schengen d'appliquer pour une durée de 30 jours, de façon coordonnée, une fermeture des frontières externes de l'UE. Celle-ci comportait des exemptions pour les citoyens de l'espace Schengen rentrant chez eux et pour certaines catégories de travailleurs, dont ceux du secteur du transport de marchandises.

Cette restriction des voyages « non essentiels » visait non seulement à protéger la santé de la population européenne et à limiter la propagation de la Covid-19



Mobilité individuelle dans huit pays européens (en voiture, à pied et dans les transports collectifs)

Source : données Apple sur les utilisateurs de l'iPhone : <https://covid19.apple.com/mobility>

depuis l'UE vers d'autres parties du monde, mais aussi à permettre la levée des mesures de contrôle réintroduites à certaines frontières internes de l'UE, dont la Commission craignait qu'elles n'aient, au-delà de leur aspect politique, un impact négatif sur le fonctionnement du marché intérieur.

Une deuxième vague de diffusion plus homogène

Avec la convergence progressive des mesures de confinement, de nombreuses similitudes se perçoivent dans les conséquences de la lutte contre la pandémie pour le secteur des transports.

À partir de l'automne 2020, les mesures de protection se ressemblent et tendent à devenir plus synchrones, d'autant que les tentatives de certains pays pour atteindre « l'immunité collective », au Royaume-Uni et en Suède, ou pour compter surtout sur les responsabilités individuelles comme en Allemagne, ont eu des résultats décevants voire mauvais et ont poussé les gouvernements à se réaligner sur des options moins audacieuses. La convergence procède aussi des progrès accomplis dans la manière de traiter les malades, en particulier à l'hôpital. On peut enfin attendre une convergence dans la sortie de crise sanitaire avec la vaccination de masse dans les mois qui viennent, pilotée à l'échelle communautaire pour éviter précisément les décalages entre pays d'Europe selon leur richesse et leur capacité inégale à acquérir les vaccins.

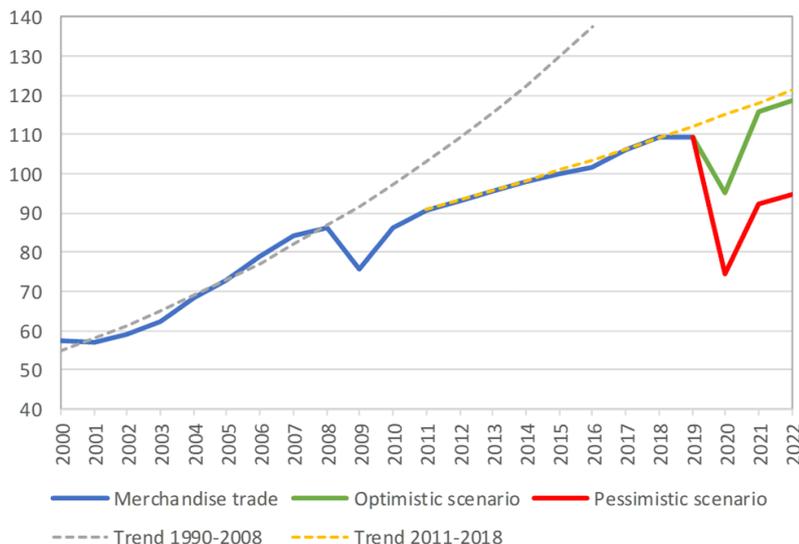
Du coup, l'évolution des mobilités (qu'elle résulte de la baisse d'activité ou des limites mises aux déplacements) montre des changements d'une ampleur différenciée mais d'une simultanéité évidente.

La baisse sensible des déplacements a eu des effets très forts sur les entreprises de transport public à courte et longue distance, tandis qu'augmentait la pratique de la marche à pied et du vélo en ville (souvent encouragée par l'« urbanisme tactique » des autorités locales créant de nouvelles pistes cyclables) et que l'usage de l'automobile ne diminuait que faiblement. C'est le modèle économique fondamental des transports collectifs qui est remis en cause, peut-être de façon durable, avec à la fois une baisse de la fréquentation, des recettes commerciales et des ressources des autorités publiques organisatrices des mobilités : quel nouvel équilibre entre tarification et subventions, tant pour les investissements que pour le fonctionnement ?

Ces changements rendent en outre d'autant plus nécessaire la poursuite d'innovations techniques, énergétiques et organisationnelles pour une meilleure efficacité et un meilleur rapport entre recettes et dépenses.

Les évolutions du volume de transport furent beaucoup moins marquées pour le transport de marchandises. La rupture momentanée de certaines chaînes internationales et les mesures de confinement n'empêchèrent pas le maintien de l'approvisionnement de la population. Longtemps invisible pour le grand public, la logistique apparut à tous comme une fonction stratégique essentielle. Les restrictions aux déplacements de personnes accélèrent même l'expansion du commerce en ligne et de la logistique nécessaire, en particulier la logistique urbaine.

L'ensemble du système de transport et de mobilité fut ainsi affecté par la crise sanitaire et les mesures de



**Commerce mondial :
rétrospective 2000-2018
et projections au-delà**

Source : Trade shows signs of rebound from COVID-19, recovery still uncertain, WTO, October 2020.

Les travaux de l'Organisation mondiale du commerce montrent à la fois l'inflexion qui résulta de la crise de 2009 et l'incertitude sur les suites de la crise du Covid...

précaution qui l'accompagnent, mais de manière différenciée selon que l'on envisage les transports locaux ou à longue distance, collectifs ou individuels, de personnes ou de marchandises. Que restera-t-il à long terme de ces évolutions largement inédites ?

Crise macroéconomique et plan de relance

La crise macroéconomique, avec un fléchissement annuel du PIB allant jusqu'à 10 % dans certains pays par rapport à l'année précédente, ne se résorbera pas en quelques mois quand l'épidémie sera contrôlée. Tout comme après la crise financière internationale de

2009, on peut s'interroger pour savoir s'il s'agira d'un décalage temporaire dans le suivi d'une trajectoire de croissance à peu près maintenue ou d'une inflexion plus radicale de cette trajectoire, d'autant que le débat est ouvert sur le contenu de la croissance à venir, et en particulier du caractère « vert » des mesures de relance envisagées en Europe.

L'infléchissement de l'activité a appelé des mesures de soutien substantielles (pour l'indemnisation du chômage, les crédits et subventions aux entreprises et aux collectivités) et déclenché une augmentation exceptionnelle de la dépense publique et de la dette dans tous les pays européens.

Plan de relance européen

En mai 2020, la Commission européenne a proposé le lancement d'un plan de relance, « Next generation EU ». Pour la première fois de son histoire, l'Union contracterait un emprunt mutualisé de 750 milliards d'euros, à distribuer entre les États membres sous forme de subventions pour 390 milliards d'euros et sous forme de prêts pour 360 milliards.

L'UE entend contribuer aux plans nationaux, au-delà de son budget habituel (1 074 milliards d'euros pour la période 2021-2027) surmontant (provisoirement ?) le principe des règles budgétaires en matière de déficit et de dette publique.

Le principe en fut adopté par le Conseil européen en juillet 2020, mais son entrée en vigueur était

suspendue à l'accord de la Pologne et de la Hongrie, dont les gouvernements ne voulaient pas, à l'inverse du Parlement européen, qu'il fût assorti de conditions relatives à l'état de droit dans les pays bénéficiaires. La situation a été débloquée par un accord politique du Conseil en décembre.

L'ainsi nommée « Facilité pour la reprise et la résilience » mettra à disposition 672,5 milliards d'euros sous forme de prêts et de subventions pour soutenir les réformes et les investissements entrepris par les États membres. Selon la présentation qu'en donne le site de l'Union, « l'objectif est d'atténuer les conséquences économiques et sociales de la pandémie de Covid-19 et de rendre les économies et les sociétés européennes plus durables, plus résilientes et mieux préparées aux

défis posés par les transitions écologique et numérique et aux possibilités qu'elles offrent ».

Chaque État devra ainsi proposer à la Commission un plan national pour la reprise et la résilience pour obtenir des financements à partir de l'été 2021.

Le Pacte vert sera le fondement stratégique de ce plan de relance, dont au moins 37% des montants devront aller à des dépenses de transition écologique et numérique.

Les transports sont un des seuls secteurs présents dans tous les plans nationaux. En outre, la Commission a publié en décembre son document de stratégie décennale, *Stratégie pour une mobilité durable et intelligente*, dans la lignée des Livres blancs de 2001 et 2011.

Ces mesures de sauvegarde sociale et économique doivent entrer dans des dispositifs organisés, des plans de relance structurés et pluriannuels. Pour ne pas renouveler les erreurs commises après la crise financière de 2009, l'objectif est de veiller à ce que les dépenses correspondantes s'inscrivent dans la démarche de préservation de l'environnement adoptée au niveau national et au niveau communautaire (selon le Pacte vert).

L'évolution des pratiques sera-t-elle durable ?

La crise sanitaire aura introduit ou accéléré l'évolution de pratiques sociales majeures à travers le choix des modes de déplacement et le développement du télétravail, qui concerne désormais entre 20 % et 30 % des emplois. Le télétravail est en soi un facteur de transformation considérable du mode de fonctionnement des entreprises, des administrations et même des associations, dont on entrevoit seulement l'ampleur et les enjeux. Il a en outre des effets en cascade sur le marché immobilier de bureau (en termes de taille mais aussi d'aménagement intérieur des locaux professionnels) et sur les déplacements professionnels, (déplacements quotidiens comme déplacements pour des réunions de travail naguère tenues en « présentiel » au terme de voyages interurbains nationaux ou internationaux). On constate aussi la recherche de logements plus vastes et plus loin du centre des grandes villes ainsi que le recours accru au commerce en ligne et à sa logistique. Toutes les mobilités sont ainsi concernées.

L'OPSTE sera attentif au contenu et aux modalités de mise en œuvre des plans de relance économique à

venir, selon une démarche comparative.

Enfin, par-delà cette crise qui est loin d'être finie, les changements structurels de comportement qui se révèlent appellent assurément un effort renouvelé de réflexion prospective sur les mobilités...

Michel Savy

*Président du conseil scientifique de TDIE
Directeur de l'OPSTE*

TOUR D'HORIZON SUR LES TRANSPORTS EN EUROPE

Ce bulletin de l'OPSTE a été réalisé à partir des contributions de :

Antoine Beyer, Université de Cergy Pontoise

Vincent Bourquin, Haute École d'Ingénierie et d'Architecture de Fribourg

Jan Burnewicz, Université de Gdansk

Bertil Carstam, consultant, Stockholm

Laurent Franckx, Bureau fédéral du Plan, Bruxelles

Rafael Giménez-Capdevila, Société Catalane de Géographie

Seraphim Kapros, Université de la mer Égée

Barbara Lenz, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) /Humboldt Universität zu Berlin

Cristina Pronello, Politecnico di Torino

et de **Cécile Combette-Murin**, TDIE.

Les écrits des experts de l'OPSTE n'engagent que leurs auteurs.

Pour recevoir les publications de l'observatoire,
adressez un mail à : opste@tdie.eu

TDIE (transport, développement, infrastructure, environnement) est un think tank français qui contribue aux débats sur les grandes orientations des politiques publiques de transport, mobilité et logistique. Plateforme d'échange, TDIE rassemble professionnels, acteurs économiques, décideurs publics du monde des transports pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique.

TDIE a pour vocation d'éclairer les débats et les questionnements préparatoires aux orientations des politiques publiques de transport, mobilité et logistique : pour ses adhérents, très attentifs aux orientations des pouvoirs publics comme des formations politiques, et pour les pouvoirs publics, attentifs aux besoins des territoires comme des préoccupations des professionnels du transport.

Les travaux du conseil scientifique de TDIE sont accessibles en ligne : www.tdie.eu

TDIE a le statut d'une association constituée sous le régime de la loi de 1901.

CRISE DU COVID-19 ET TRANSPORTS EN EUROPE

EN ALLEMAGNE

La situation sanitaire en Allemagne a été marquée par deux pics d'épidémie du Covid-19, en mars et en novembre 2020. Lors du deuxième pic, la croissance du nombre de malades fut plus forte en zone urbaine qu'en zone rurale. Les tranches d'âge pour lesquelles la variation du taux de malades est la plus forte, de semaine en semaine, sont celles entre 5 et 15 ans et entre 15 et 35 ans. On peut penser que ce sont celles sur lesquelles les décisions des pouvoirs publics exercent la plus forte contrainte du fait de leur mode de vie (les personnes âgées restant, en règle générale, plus spontanément et durablement confinées). La politique de santé est largement de la compétence des Länder, et c'est ainsi que par exemple la fermeture des établissements recevant du public ne concerne que certaines régions. Certains voient dans cette gestion décentralisée une explication de la moindre incidence du Covid dans le pays – du moins dans ses premières phases – par rapport à ses voisins.

Les diverses mesures de précaution ont entraîné une variation sensible de la mobilité, en particulier pour le premier pic (jusqu'à 40 % de baisse des déplacements), suivie d'un « rattrapage » pendant l'été et d'une baisse à nouveau à l'automne. Les variations du transport de fret furent bien moins marquées que celles du transport de personnes.

Les opérateurs de transport public ont renforcé les procédures de nettoyage des véhicules, limité l'achat de titres au paiement sans contact, renforcé les moyens d'information des usagers sur le taux d'occu-

pation des trains. Les mesures jugées les plus efficaces par le public furent la désinfection des véhicules et le port obligatoire d'un masque. Les autorités locales ont lancé dans cette période des opérations innovantes d'aménagement urbain, telles que la transformation de places de stationnement dans la rue en terrasses de café ou l'aménagement de « coronapistes » de vélo provisoires (et probablement pérennisées à l'avenir).

Les pertes pour les transporteurs publics sont estimées à 13 milliards d'euros, résultant d'une baisse des recettes ayant atteint 40 % dans les semaines les plus critiques.

Le gouvernement a lancé un important plan de relance économique, d'un montant de 135 milliards d'euros, à destination des entreprises, des collectivités territoriales et des ménages, dont une part est explicitement destinée au secteur des transports : chemins de fer (DB, 9 milliards d'euros), transport aérien (Lufthansa, 2,5 milliards), transports publics locaux (2,5 milliards).

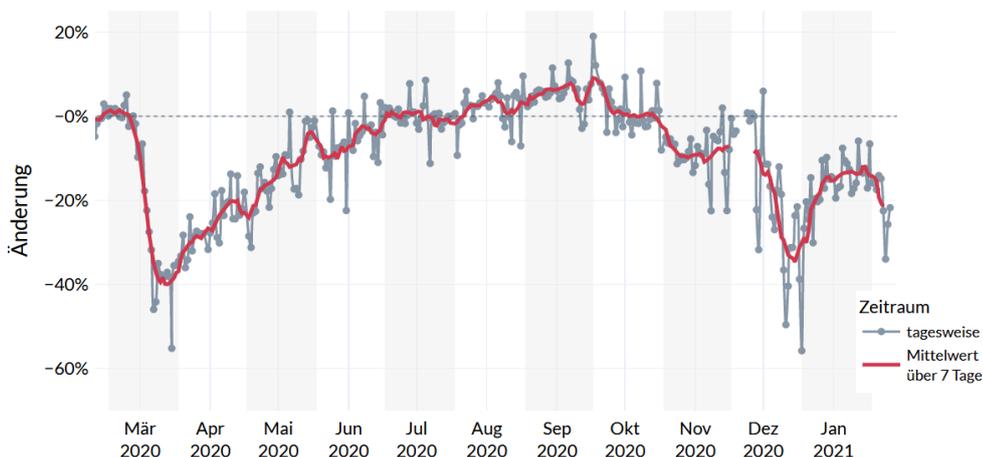
Le télétravail a été pratiqué par 32 % des travailleurs pendant le confinement strict, et par 38 % ensuite.

Le commerce en ligne s'est globalement développé, mais avec des changements contrastés selon les produits : on constate une chute des ventes pour les bijoux, les vêtements et les chaussures, les articles de loisir et la papèterie, et une forte augmentation pour les médicaments, les produits alimentaires et la drogue.

La dégradation de la situation sanitaire au début de 2021 entraîne un nouveau renforcement des restrictions aux déplacements.

Änderung der Mobilität

aktuell: -22% am 9. Februar verglichen mit 2019



Mobilité quotidienne en Allemagne en 2020 et 2021 par comparaison à 2019

Source : <https://www.covid-19-mobility.org/de/current-mobility/>

En Allemagne, la baisse des mobilités fut plus rapide lors du premier pic de la pandémie que lors du deuxième.

EN BELGIQUE

Les premiers cas sont apparus en Belgique dès février 2020, avec rapidement une accélération de l'épidémie. Les méthodes de mesure ont évolué et rendent les comparaisons dans le temps difficiles. Restent les chiffres de base, peu contestables, du nombre d'hospitalisations, d'admissions en soins intensifs et de décès. Au fil des mois, on constate que les hospitalisations se traduisent moins souvent par des décès du fait des progrès dans les méthodes de soin. Quant aux chiffres, on a sans doute surestimé les effets de la pandémie en attribuant trop systématiquement la cause des décès au Covid.

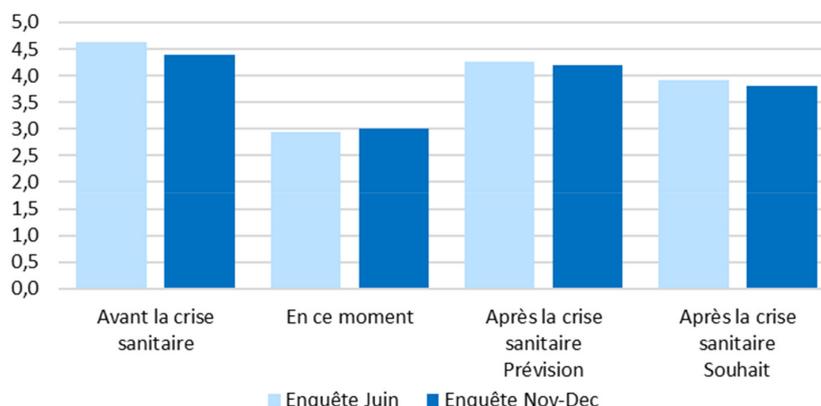
Dès le mois de mars, les visites dans les maisons de repos furent interdites en Région wallonne, les écoles, discothèques, cafés et restaurants fermés et les rassemblements publics à des fins sportives, culturelles ou festives interdits. Au plan politique, un gouvernement fédéral, minoritaire mais de plein exercice, put enfin se constituer, notamment pour gérer la crise du Covid (avec l'établissement d'un confinement de la population, l'encouragement du télétravail, la fermeture des commerces non-essentiels). On peut estimer que l'établissement à grande échelle du télétravail est une rupture culturelle sur laquelle les employeurs et les salariés ne pourront pas revenir.

On observe, comme ailleurs en Europe, un pic de maladie en avril mais une phase d'assouplissement lui fit suite (reprise des magasins, reprise des écoles, la liberté redevient la norme et les interdits l'exception, les frontières s'ouvrent à nouveau). Le port du masque fut toutefois rendu obligatoire dans les magasins, cinémas, salles de spectacle ou de conférence, audi-



toires, lieux de culte, musées et bibliothèques, etc. La reprise de la maladie à la rentrée d'automne amena le gouvernement majoritaire alors constitué à durcir les mesures de précaution (fermeture des bars et restaurants et couvre-feu, puis confinement de la population jusqu'en décembre).

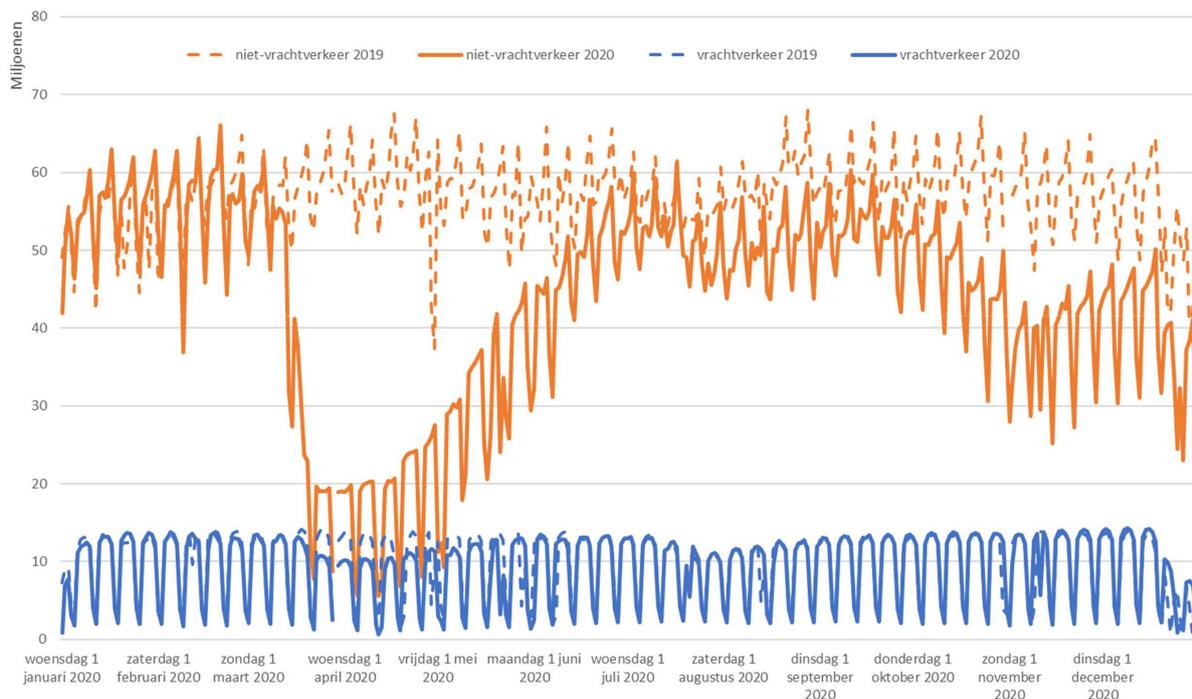
En termes de transport, une enquête de juin 2020 montre que le nombre moyen de jours où un travailleur se rend à son lieu de travail est passé de 4,6 à 2,9 jours par semaine. Ce nombre est remonté à 3 en période de déconfinement. Les déplacements pour les achats alimentaires ont diminué de 40 % pendant le confinement. Le nombre de cyclistes et de piétons a augmenté (et certaines villes ont accru la longueur



L'évolution du nombre de jours de déplacements pour le travail - Décembre 2020

Source : Service public fédéral - Enquête BEMOB : impact du Covid-19 sur les habitudes de mobilité des belges (2^e édition)

On observe en Belgique une nette diminution des déplacements domicile-travail quotidiens, en raison du développement du télétravail.



Trafic sur les autoroutes de Flandres, 2019 - 2020

Source : Agentschap Wegen en Verkeer - <https://wegenverkeer.be/vlot-op-weg/verkeerstellingen>

On constate la quasi-stabilité du trafic routier de marchandises sur les autoroutes de Flandres par rapport à l'année 2019 et en revanche, des variations sensibles du trafic de voyageurs en automobile.

des pistes cyclables, au nom de « l'urbanisme tactique »). Le pourcentage de travailleurs effectuant leurs déplacements domicile-travail en transports en commun a chuté de 25 % à 11 %, au profit de la voiture (de 56 % à 65 %) et des modes actifs (de 17 % à 22 %).

Dans les autobus régionaux, les entrées et sorties s'effectuent désormais par la porte centrale pour protéger le conducteur et il n'y a plus de vente de tickets à bord et en Flandre les conducteurs sont habilités à verbaliser les voyageurs en cas d'absence de masque de protection. Le transport scolaire est renforcé pour desservir les voyageurs.

La baisse du trafic automobile dans les villes pendant le confinement se traduit par une baisse de la congestion, fonction non linéaire du trafic. On constate aussi une baisse des émissions de polluants, mais les émissions de particules fines ont de multiples sources et leur volume ne diminue pas sensiblement.

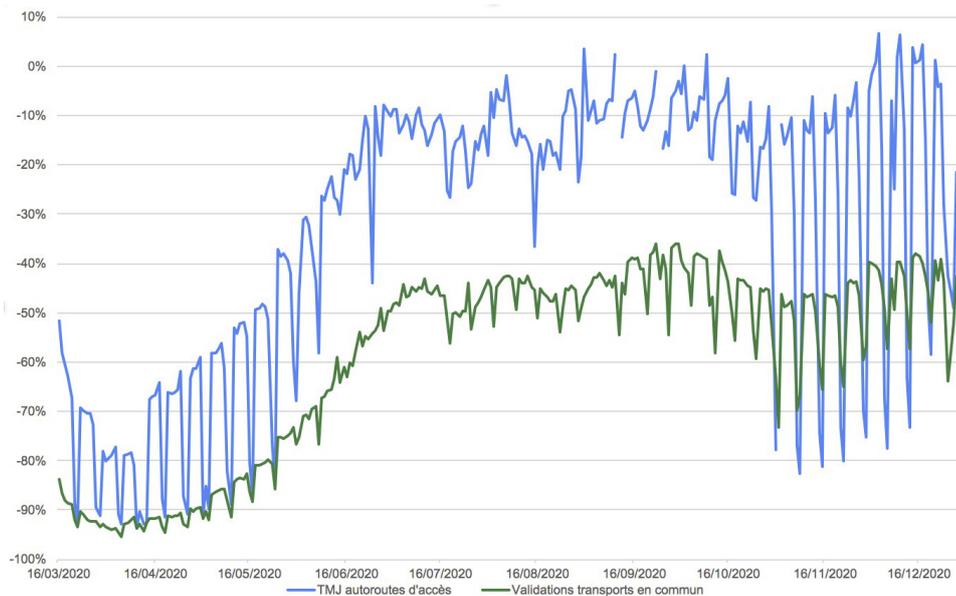
Le graphique suivant montre la quasi-stabilité du trafic routier de marchandises sur les autoroutes de Flandre par rapport à l'année 2019 et en revanche les variations sensibles du trafic de voyageurs en automobile. L'évolution de l'activité des transports publics urbains dans la région de Bruxelles montre une évolution assez différente, avec une baisse durable de la fréquentation.

Quant aux intentions en matière de mobilité et de choix du mode de transport dans les temps à venir, une enquête révèle des comportements différents pour les usagers usuels de modes de transport différents. Les intentions d'usage plus fréquentes sont particulièrement nettes pour le vélo et la marche à pied, mais ne sont pas négligeables pour l'automobile... L'avenir dira si ces changements perdurent à la sortie de crise.

Pour préserver l'avenir du secteur des transports, le gouvernement a pris des mesures d'aide financière pour les secteurs du taxi, des autocars et de la mobilité partagée et de soutien à la compagnie ferroviaire SNCB, mais on peut penser que la défiance à l'égard des transports collectifs ne disparaîtra que progressivement.

EN ESPAGNE

Comme les autres pays européens, l'Espagne a connu à ce jour deux vagues d'épidémie (et risque d'en connaître une troisième, comme les autres pays européens, avec la diffusion de nouvelles variantes du virus), la première se montrant plus sévère que la deuxième en termes de décès (mais la disponibilité plus grande des tests montre davantage de malades pour la deuxième vague).



Trafic routier et transports publics à Barcelone - Mars-décembre 2020

Source : D'après l'Autorité du transport métropolitain de l'aire de Barcelone

Dans l'aire de Barcelone, la baisse du trafic routier fut significativement moins importante que celle du transport collectif.

Politiquement, la gestion de la crise fut d'abord centralisée, avec la déclaration de l'état d'alerte sur tout le territoire national dès la mi-mars 2020, instaurant le confinement de la population et une forte limitation de l'offre de transport. Avec l'été, l'épidémie ralentit et l'état d'alerte prit fin, un déconfinement progressif fut organisé zone par zone, en fonction de la situation sanitaire.

La maladie reprit à l'automne, et un deuxième état d'alerte fut voté par la chambre des députés mais en établissant une co-gouvernance avec les communautés autonomes, jusqu'à fin mai 2021, modulable selon la progression de la maladie et selon les territoires. Un couvre-feu est établi, la vie nocturne s'avérant un facteur important de contagion. Les déplacements sont limités, sauf justification exprès, à l'échelle des communautés autonomes voire pendant le weekend à l'échelle des communes.

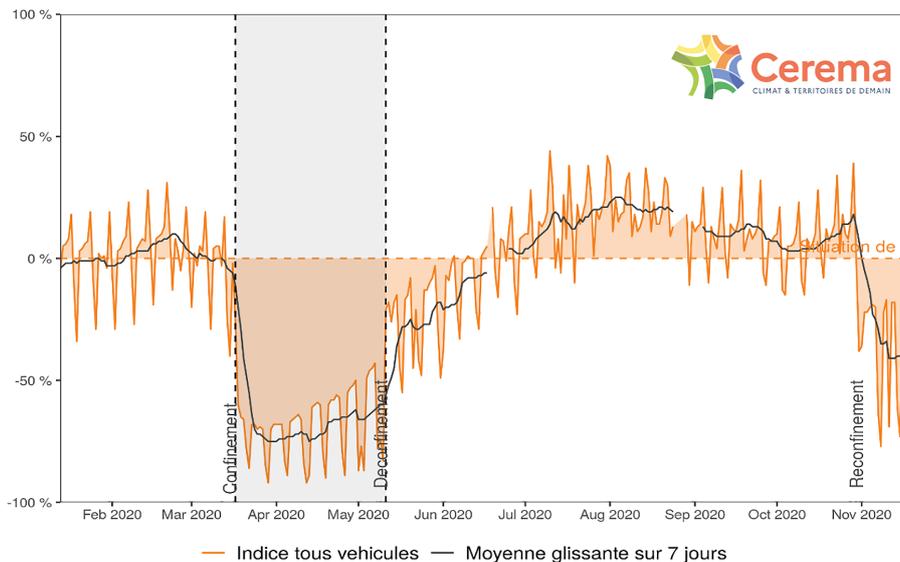
Les effets sur les déplacements furent importants, en particulier pour le transport ferré à échelle locale comme nationale. Une certaine reprise du trafic fit suite à la forte chute du premier confinement, mais sans retrouver les niveaux de l'année précédente et fut interrompue par le deuxième confinement. Le transport aérien connut une évolution comparable, mais encore plus accentuée. À la restriction de l'offre s'ajouta, en dépit des précautions prises (à côté des mesures désormais courantes en Europe, on note l'instauration de « voitures silencieuses » dans le métro, pour limiter les conversations et ainsi la transmission de virus), une défiance à l'égard de la sécurité sanitaire des transports publics. Les modes de transport individuels (y compris le vélo, en forte hausse à Madrid et Barcelone) ont gagné des parts de trafic face au transport collectif.

Le graphique suivant montre que le trafic automobile s'est mieux maintenu que le transport collectif dans l'aire de Barcelone.

On constate dans l'ensemble du pays la formation d'un grave déficit chez les opérateurs de transport. Malgré l'absence de cadre législatif stable pour le financement des transports collectifs, le gouvernement vient d'établir un « Fonds Covid-19 » de 800 millions d'euros pour aider les communautés autonomes (région de Madrid et Catalogne en tête), en attendant des mesures destinées aux municipalités. D'autres acteurs du système de transport demandent aussi une aide : sociétés concessionnaires d'autoroutes (auxquelles le gouvernement a refusé un allongement des concessions), SEITSA (Société d'État des infrastructures de transport terrestre), ports, compagnies aériennes (en dépit de critiques relatives aux aides à un mode de transport plus polluant que les autres), etc.

La diminution des transports s'est logiquement traduite par une baisse des accidents routiers (moins 20 % de tués sur l'année, malgré une reprise pendant le déconfinement) et une baisse des émissions de gaz à effet de serre et de polluants locaux.

Plusieurs municipalités ont développé des opérations d'« urbanisme tactique » comme l'élargissement des trottoirs pour faciliter la distanciation physique ou la création de pistes cyclables. L'augmentation maintenue du télétravail peut déclencher un cycle résidentiel et immobilier nouveau de desserrement urbain. Enfin, les systèmes de mobilité personnelle, tels que le vélo, la trottinette, le scooter électrique en libre-service, ainsi que l'autopartage connaissent un essor considérable.



Évolution du trafic routier en France, février-novembre 2020

Source : Cerema - <https://www.legipermis.com/blog/2020/11/19/confinement-50-de-grands-exces-de-vitesse/>

À l'échelle de la France, les variations du trafic routier tous véhicules confondus soulignent l'effondrement du trafic consécutif à l'arrêt des déplacements individuels.

EN FRANCE

À l'apparition du Covid-19 en France, notamment à partir de deux clusters (une base militaire et un rassemblement religieux), peu de précautions furent prises en dehors de la distanciation sociale (notamment par manque de masques médicaux de protection) et le premier pic d'épidémie fut très marqué. Les décès furent particulièrement nombreux dans les maisons de retraite.

Le gouvernement mit en place un confinement sévère à partir du mois de mars. Celui-ci fut vécu, ainsi que le suivant, de manière différente d'un ménage à l'autre, en fonction des conditions de logement, de la présence d'enfants, de la pratique du télétravail, du maintien ou de la détérioration des revenus, etc. Le premier tour des élections municipales en mars fut maintenu, mais le second tour fut repoussé à juin.

La décrue notoire du nombre de malades permit alors un assouplissement du dispositif pendant les vacances d'été, pour répondre à la fatigue de la population et redonner de l'activité au tourisme national.

Le constat de comportements peu précautionneux pendant l'été permit d'anticiper une deuxième vague du virus à la rentrée, appelant un durcissement des mesures.

Par comparaison avec d'autres pays, la gestion de la crise en France est principalement de la responsabilité du gouvernement, en liaison avec un conseil scientifique constitué à cette fin et par-delà les polémiques qui opposèrent publiquement des figures scientifiques, alimentant la défiance à l'égard de toute expertise (un spécialiste très médiatique, par exemple, prônant la prescription d'hydrochloroquine

comme barrière à la Covid, contrairement aux avis de la plupart des responsables de santé publique dans le monde).

Le principe même d'un traitement différencié du territoire (département par département) fut critiqué par certains élus, au nom du principe d'égalité, tout en déplorant dans le même temps que le gouvernement fit une confiance insuffisante aux responsables locaux. Les partis d'opposition et la presse se sont montrés constamment très critiques de l'action du gouvernement, qu'il s'agisse de l'insuffisance des stocks de masques et de matériel médical dans les hôpitaux aux débuts de l'épidémie, du temps de mise à disposition des tests et enfin du rythme de vaccination (cette dernière faisant l'objet, contradictoirement, d'une mise en doute quant à son efficacité ou aux risques de ses effets secondaires). Pour autant les consignes furent dans l'ensemble respectées et le système hospitalier réussit une remarquable adaptation à l'afflux exceptionnel de malades en réanimation lors du premier pic de la maladie.

L'évolution du trafic automobile montre, par exemple, l'effet immédiat des mises en confinement.

L'évolution de la situation sanitaire alimente un débat politique et social permanent. Nombre de commerces et activités accueillant du public (spectacle, bars et restaurants, salles de sport et stations de sport d'hiver, etc.) font pression pour une réouverture tandis que des indicateurs sanitaires inquiétants, à la fin de l'année, poussaient au contraire à un renforcement de précautions, avec le prolongement du couvre-feu (interdiction des déplacements non motivés après 20 heures dans un premier temps, après 18 heures ensuite) voire l'instauration d'une troisième phase de confinement.



En termes de transport et de mobilité, les transports collectifs durent modifier profondément leur fonctionnement : réduction du nombre d'usagers par véhicule, procédures et moyens de nettoyage et de désinfection renforcés, renouvellement de l'air, achat des titres de transport sans contact (mode de paiement qui connaît une croissance exceptionnelle dans l'ensemble des commerces), meilleure information des usagers par internet, etc.

En dépit des craintes du public, il semble que les transports collectifs ne soient pas les lieux les plus propices aux contaminations, du fait du port bien respecté du masque, de la brièveté des contacts et de la faible interaction entre voyageurs, de la ventilation, de la désinfection intense, tout en maintenant un volume d'offre assurant les besoins de déplacement avec une densité de voyageurs diminuée. La pratique de la marche et du vélo ont fortement augmenté dans les villes, plusieurs municipalités mettant en place des « coronapistes » contribuant à un réseau cycliste urbain continu et destinées à perdurer à la crise sanitaire.

Le transport ferré régional et interurbain et, plus encore, le transport aérien connaissent une chute profonde de leur activité et accumulent un déficit mettant en danger la survie des entreprises.

Pour le transport de marchandises, la situation est plus nuancée. On constate une baisse conjoncturelle liée au ralentissement général de l'activité, mais l'approvisionnement de la population en biens essentiels

est resté bien assuré (la fonction logistique et ses travailleurs connaissant alors une reconnaissance inédite). Le commerce en ligne est en forte croissance, avec la logistique correspondante et en particulier pour les livraisons aux clients (le « dernier kilomètre »).

Face à la dégradation de la situation économique et à ses effets sociaux parfois très graves (comme le démontre l'afflux inédit aux distributions d'aide alimentaire), le gouvernement a mis en œuvre des mesures de soutien sans précédent (« quoi qu'il en coûte », selon les paroles du président de la République). Les règles naguère théoriquement intangibles – sinon effectivement respectées – relatives au déficit public et à la dette furent simplement ignorées, remettant à plus tard la question de la gestion de la dette à long terme. Ces mesures de soutien ne résolvent pas tout : pour les étudiants en particulier, qu'ils soient en période d'étude ou d'entrée sur le marché du travail, la situation est très éprouvante et aura des effets durables.

Une mesure majeure, tant pour la situation des ménages que pour le maintien de l'activité, est l'indemnisation par l'État des salariés empêchés de travailler du fait du confinement et de ses suites à hauteur de 80 % du salaire. En outre, les mesures diverses visent tous les secteurs de l'économie : compensation partielle des pertes de chiffre d'affaires, prêts garantis par l'État, paiement différé de cotisations sociales et fiscales, etc. Un plan de relance d'une ampleur sans précédent, d'un montant de 100 milliards d'euros et couplé au plan de relance européen, impliquera notamment le secteur des transports, avec 7 milliards d'euros d'apport de capitaux pour Air France, 4 milliards pour la SNCF, 2,4 milliards pour les transports publics d'Île de France et en attendant le traitement des autres régions et villes de province. Une part importante du plan de relance devra contribuer au « verdissement » de l'économie et notamment du système de transport.

À court terme, se pose la question du modèle économique des transports publics, frappés par une chute de leur fréquentation et donc de leurs recettes commerciales, l'augmentation de leurs coûts, la diminution de ressources fiscales affectées (le « versement mobilité » des entreprises) et l'affaiblissement des finances des collectivités locales, organisatrices des mobilités, du fait du ralentissement de l'économie et de l'augmentation des aides sociales de leur ressort.

Quant aux changements de comportement qui pourraient résulter de cette crise sanitaire, on peut compter d'abord la large diffusion du télétravail, dans les entreprises mais aussi les services publics (à com-

mencer par l'enseignement). Le taux de télétravailleur était de 7 % avant la crise, il est monté à 40 % lors du confinement le plus sévère et serait actuellement de l'ordre de 30 % des effectifs. Longtemps évoqué, un accord interprofessionnel entre fédérations professionnelles et syndicats a été conclu, encadrant les usages et répercussions du télétravail (bénéfiques ou funestes, selon les professions et les qualifications). L'augmentation du télétravail se répercute sur les pratiques de mobilité, en particulier le moindre usage des transports collectifs urbains.

Certains sondages indiqueraient une inflexion du marché résidentiel avec des départs vers les petites villes ou les zones rurales, pour disposer de logements plus vastes dans un environnement moins dense. Dans l'immobilier professionnel, la capacité nécessaire de bureaux serait désormais moins élevée, avec en outre une autre utilisation de l'espace (moins de postes de travail assignés, davantage d'espaces mutualisés et diversifiés pour le travail individuel et collectif).

Enfin, alors même que le commerce en ligne est entré dans les habitudes d'un grand nombre de consommateurs, son expansion soulève des débats politiques, en ce qu'il concurrence les commerces traditionnels (grandes surfaces de périphérie et commerces de centre ville), que la construction d'entrepôts peut participer à l'artificialisation des sols, que les livraisons augmentent la circulation urbaine (encore qu'une livraison mutualisée ait un bilan carbone meilleur que si chaque consommateur se rend en voiture pour faire ses achats), que les plateformes utilisent des travailleurs au statut social précaire, etc. Une fois encore, les transports relèvent de choix politiques collectifs impliquant, par delà leur usage immédiat, des enjeux sociaux et environnementaux plus larges.



Nombre total de cas de coronavirus en Grèce

Source : <https://www.worldometers.info/coronavirus/country/greece/>

En Grèce, l'évolution du nombre des décès montre bien l'arrivée tardive de la pandémie dans le pays.

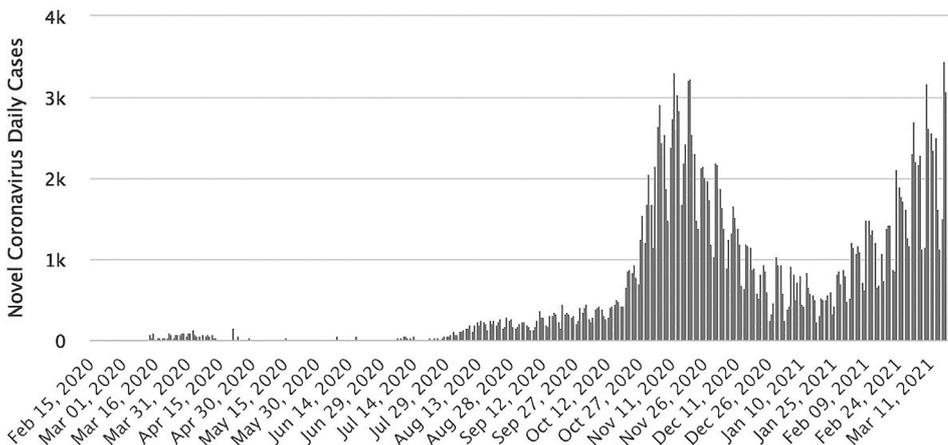
EN GRÈCE

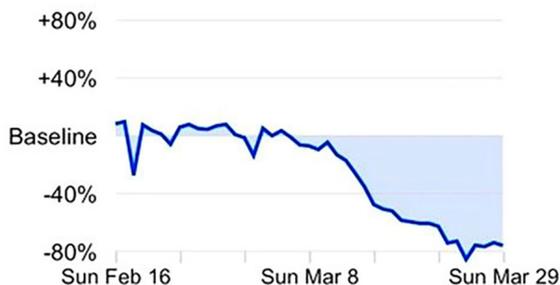
Par rapport à d'autres pays européens, la phase de démarrage de l'épidémie fut très lente en Grèce (de même qu'en Albanie et Bulgarie), jusqu'à la forte augmentation du mois d'octobre et au pic de novembre. Malgré le relativement faible nombre de malades, le gouvernement réagit très vivement dès le mois de février, limitant les déplacements dans certaines régions, instaurant le téléenseignement dans les écoles et universités, préconisant le télétravail au moins deux jours par semaine, fermant les commerces, les cafés et lieux de spectacle, avec un confinement complet en mars interdisant même les déplacements à l'intérieur de la commune de résidence, sauf justification professionnelle.

Athènes comptait avant la crise quelque sept millions de déplacements par jour, dont 43 % en voiture particulière, 42 % en transports collectifs et 11 % en modes non motorisés. Le transport collectif a chuté de

Nombre de cas journaliers

Source : <https://www.worldometers.info/coronavirus/country/greece/>





Baisse de la fréquentation des transports publics d'Athènes, février-mars 2021

Source : Covid-19 Community Mobility Reports (<https://www.google.com/covid19/mobility>)

À Athènes, la chute de la fréquentation des transports publics est très rapide, malgré la faiblesse de la diffusion du virus en Grèce.

76 % en quelques semaines, pendant le premier confinement. Ce régime fut assoupli au mois de mai. Le trafic du métro reprit rapidement, dès le premier jour du déconfinement, ainsi que le trafic automobile. On peut notamment penser que le télétravail n'est pas universellement accepté.

Le tourisme, activité majeure pour le pays, reprit à partir de juillet moyennant diverses précautions (en particulier une attestation de test pour les visiteurs), afin de ne pas aggraver encore la crise économique et sociale. Pourtant, le transport aérien, lié au tourisme, a connu une baisse de 70 % de son activité dans les neuf premiers mois de 2020 et une aide de

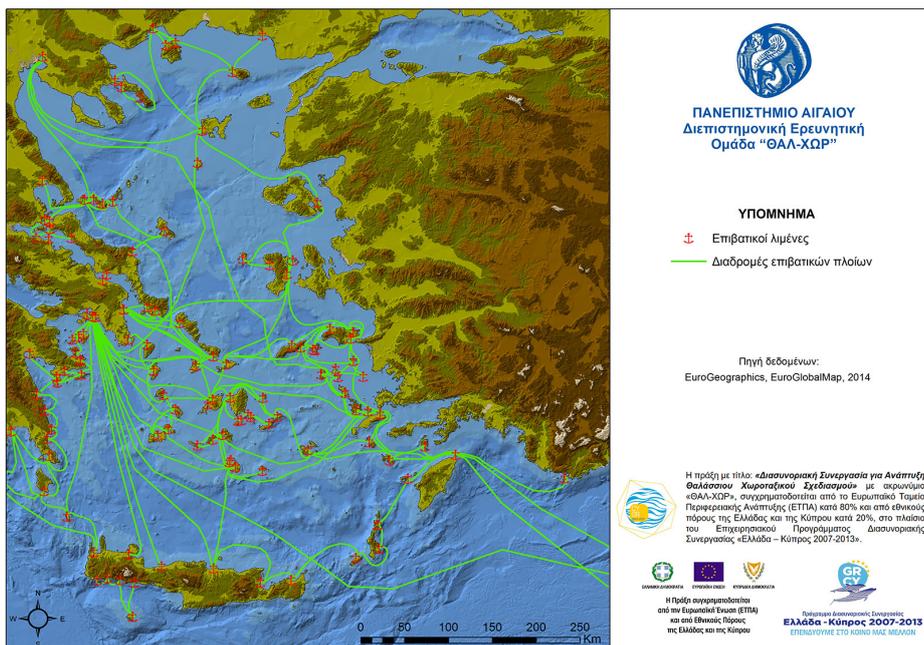
l'État est venue soutenir la compagnie Aegian (qui assure un trafic commercial mais exerce aussi une mission d'aménagement du territoire). De même, les ferries assurant la desserte des îles ont connu une baisse de trafic de 60 %, alors que le trafic côtier de l'Adriatique se maintenait mieux, ainsi que l'activité de la flotte grecque de tramping. Sur l'ensemble de la période, on observe une diffusion du commerce en ligne, comparable à celle dans le reste de l'Europe.

Pendant les vacances, les contraintes ont été relâchées. Il en résulta une reprise des cas de maladie à partir de septembre, et un re-confinement complet en novembre, avant d'envisager un assouplissement à la période de Noël, dont les effets sur les mobilités et les externalités liées aux transports ne sont pas encore évalués.

EN ITALIE

L'Italie a été le berceau européen de la pandémie et a connu la situation la plus dramatique. La politique nationale a été scandée par les décrets du président du conseil des ministres (à partir de février 2020 et au nombre de 19 à la date de la réunion de l'OPSTE) fixant les étapes successives de réaction du pouvoir central face à la pandémie, d'abord apparue dans les régions de Lombardie et Vénétie. Les mesures prises ont d'emblée été assez radicales, telles que la fermeture des écoles dans la partie nord

ΚΥΡΙΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ & ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΜΑ



Lignes maritimes intérieures en Grèce

Source : University of the Aegean, «Cross-border Cooperation for Maritime Spatial Planning Development », Cross-border Cooperation Programme Greece–Cyprus 2007-2013, European Commission, Greece, Cyprus.

En Grèce, la desserte des îles a connu une chute de 60%.



Différenciation des mesures de précaution selon les régions, situation en novembre 2020

Source : <https://www.ilpost.it/2020/11/29/nuovi-colori-regioni-coronavirus-da-oggi/>

En Italie, les restrictions aux circulations varient selon trois catégories de régions définies par l'État.

du pays puis sur l'ensemble du territoire national jusqu'à la fin de l'année scolaire. Un commissaire extraordinaire a été désigné pour coordonner cette action multidimensionnelle et interministérielle. Ces décisions ont reçu dans l'ensemble un bon accueil de la population et ont été appliquées avec sérieux.

Dès le mois de mars, les activités économiques considérées comme non essentielles ont été arrêtées et, parmi les activités maintenues, le télétravail a été mis en œuvre autant que possible, alors que le nombre de malades et de morts augmentait rapidement. Du coup, le confinement a été prolongé qu'au mois de mai.

À partir de mai, le nombre de malades a commencé à diminuer. Une deuxième phase s'est alors engagée avec une réouverture des magasins, des églises et des salles de sport, et avec l'autorisation des déplacements à l'intérieur des régions.

À la fin des vacances d'été toutefois, le nombre de malades augmenta à nouveau rapidement et un nouveau confinement fut appliqué. Le port d'un masque dans l'espace public devint obligatoire, les réunions et spectacles furent suspendus, le téléenseignement obligatoire pour les lycées fut rétabli, etc.



En novembre apparut une gestion de la crise différenciée entre les régions selon leur état sanitaire apprécié à travers une batterie de 21 critères, parmi lesquels l'état de leur capacité hospitalière. On ne pouvait pas quitter sa commune dans les régions rouges, quitter sa région dans les régions orange, tandis qu'un couvre-feu limitait partout tous les déplacements.

En termes de mobilité, pendant les 30 premiers jours de verrouillage, le taux de mobilité élargie (part de la population quittant son domicile) est passé de 90 % à 55 %, le nombre total de trajets a diminué de 60 % et celui de passagers-kilomètres a diminué de 90 %. La mobilité de proximité (souvent à pied) a augmenté tandis que diminuait la mobilité par les transports collectifs (à courte et à longue distance), l'automobile gardant sa part relative dans l'ensemble des déplacements. Les déplacements ont connu une forte reprise lors du dé-confinement, mais sans retrouver le niveau antérieur à la crise.

Les répercussions des changements de mobilité ont été particulièrement fortes sur les transports collectifs urbains qui, à Turin par exemple, ont perdu jusqu'à 90 % des usagers. La pratique du vélo a fortement augmenté.

Le transport ferroviaire à longue distance, le transport aérien et les aéroports ont été particulièrement touchés et la survie des entreprises de ces secteurs sera liée à des aides publiques adéquates, tandis que les ventes d'automobiles ont fortement diminué.

Outre la récession macroéconomique qui mettra plusieurs années à se résorber, cette année a vu une diffusion massive du télétravail (qui a concerné plus du tiers des salariés italiens) et du téléenseignement, une augmentation de la pratique du vélo et de la marche à pied, une mise en danger du modèle économique des transports collectifs et une augmentation des achats en ligne, avec le développement de la logistique qui y est liée.

EN POLOGNE

Les premiers décès dus au Covid sont apparus en mars 2020 en Pologne, le gouvernement mettant alors en place un ensemble de mesures de restriction des contacts et notamment un arrêt des déplacements à l'étranger (ce qui impliqua des dispositions spéciales pour rapatrier des touristes bloqués par ces mesures inattendues). Jusqu'à l'été, la situation sanitaire se stabilisa, à un niveau moins grave qu'en Italie ou en France.

L'épidémie reprit à la fin de l'été et à la rentrée scolaire, à la suite des mouvements liés aux vacances, et sa gravité fut alors analogue à celle constatée ailleurs en Europe.

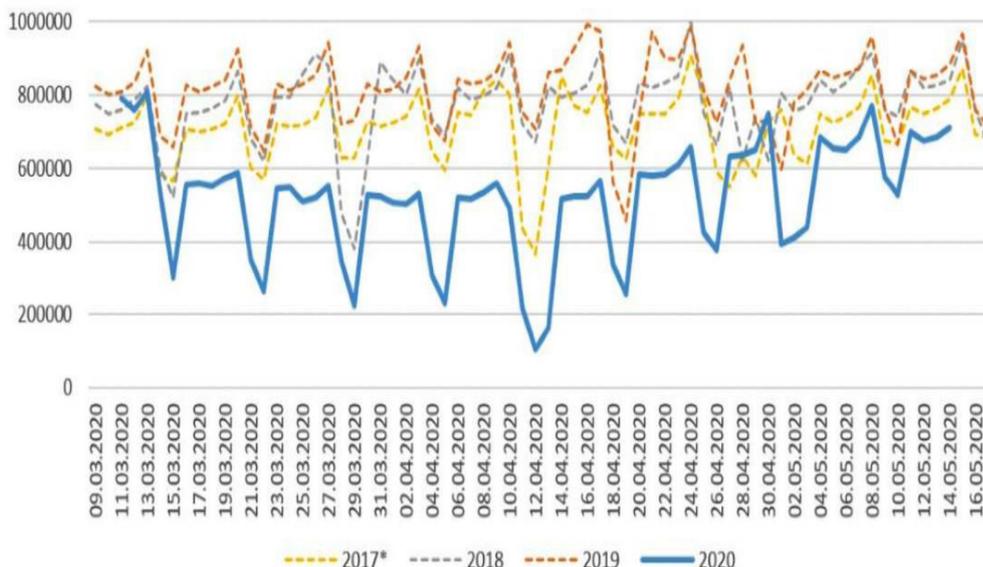
La panoplie des mesures prises en Pologne est assez complète et pourrait servir de « check list » à d'autres pays. Avec du recul, certaines de ces mesures sont peu justifiées, comme l'interdiction des promenades dans les forêts et sur les plages.

Cette check-list comprend :

- Fermeture et contrôle des frontières et aide au rapatriement des touristes bloqués ;
- Obligation de porter des masques dans les lieux publics, distanciation physique de 1,5 m et obligation de porter des gants de protection ;
- Augmentation des capacités de diagnostic biologique ;
- Spécialisation d'hôpitaux dans le traitement du coronavirus dans chaque voïévodie ;
- Création d'hôpitaux de campagne pour le traitement du Covid ;
- Limitation des consultations médicales régulières

aux conseils en ligne ;

- Introduction de mesures de protection spéciales pendant les interventions dentaires ;
- Interdiction des rassemblements de plus de cent personnes dans des espaces clos ;
- Fermeture temporaire des écoles, collèges, lycées et universités et obligation d'enseignement à distance ou hybride ;
- Fermeture des jardins d'enfants ;
- Restriction ou fermeture d'hôtels ;
- Réduction du nombre de spectateurs dans les théâtres, les cinémas et des visiteurs des musées (ou fermeture de ces institutions) ;
- Limitation du nombre de clients dans les restaurants et les bars, voire interdiction temporaire des services alimentaires au-delà des ventes à emporter ;
- Limitation du nombre de personnes faisant leurs courses dans les magasins ;
- Fermeture ou restriction des établissements de coiffure et de bien-être ;
- Limitation du nombre de personnes assistant aux manifestations religieuses ;
- Création d'un « bouclier économique et social » pour la sécurité des entrepreneurs et des employés dans le cadre de la pandémie ;
- Mise en place d'heures d'entrée dans les magasins uniquement pour les personnes âgées (de 10 heures à 20 heures) ;
- Obligation de mesurer la température et d'enregistrer les personnes entrant dans les bureaux des institutions et des universités ;
- Réduction à 50 % du nombre de passagers dans les moyens des transports publics.



Trafic total quotidien sur les routes à péage ViaToll du 3 mars au 16 mai par périodes glissantes de deux jours, de 2017 à 2020 (nombre des véhicules)

Source : Direction générale des routes et autoroutes nationales

En Pologne, le trafic autoroutier baisse très significativement de mars à mai 2020.

* En 2017, le réseau routier national disposait moins de points de mesure du trafic.



Ces mesures se sont répercutées sur tous les modes de transport. Le transport aérien s'est pratiquement arrêté jusqu'au mois de juin, avant une relative reprise pendant l'été. L'activité des chemins de fer et des autocars interurbains a diminué, non du fait des restrictions gouvernementales mais de la réduction de l'offre par les entreprises de transport face au fléchissement de la demande. Pour chaque mode, des précautions obligatoires ont été établies : limitation du nombre de sièges occupés, port d'un masque, mise à disposition de gel hydro-alcoolique, achat des billets à l'avance, désinfection des véhicules, etc.

La réduction de la mobilité résulte que plusieurs facteurs complémentaires : suppression de l'offre par décision gouvernementale (notamment suspension des transports aériens réguliers internationaux et domestiques) ; fermeture des lieux motivant un déplacement (jardins d'enfants, écoles, collèges, lycées, universités, théâtres, cinémas, musées, restaurants, établissements de coiffure, institutions et entreprises utilisant le système de télétravail) ; diminution des déplacements vers les magasins et les institutions ouvertes par précaution sanitaire ; limitation du nombre de passagers dans les transports publics. La baisse de la fréquentation des transports publics urbains a pu atteindre 90 % au plus fort des restrictions.

Du côté du fret, le transport routier de marchandises s'est maintenu et ne connaît pas de difficulté particulière, tandis que le trafic portuaire fléchit de 10% environ (en 2020).

La crise sanitaire a entraîné une récession économique, avec une baisse du PIB de 9 % au deuxième trimestre 2020 par rapport à 2019 (la baisse moyenne au niveau européen étant de 11,4 %). Cette récession s'est répercutée sur le marché du travail, la rentabilité des entreprises, le taux d'épargne et son affectation, etc., et fera probablement sentir ses effets pendant un temps assez long (comme on l'avait constaté après le choc financier mondial de 2008).

Pour préserver le pouvoir d'achat des citoyens et le tissu économique, le gouvernement a mis en place un « bouclier économique et social anticrise pour la

sécurité des entrepreneurs et des employés dans le cadre de la pandémie de SARS-Cov-2 » d'un montant de 69 milliards d'euros répartis entre le soutien aux entreprises, la sécurité des emplois, le renforcement des liquidités, les aides au secteur de la santé, l'investissement public et le soutien au secteur financier. Le secteur des transports (bus interurbains, aéroports, chemins de fer, etc.), durement touché, fait partie des activités bénéficiaires de ces mesures.

À la fin de l'année, un certain relâchement des comportements se traduit par une reprise de la pandémie, entraînant de nouvelles restrictions à la mobilité, en attendant une vaccination de masse mettant un terme à ces évolutions cycliques.

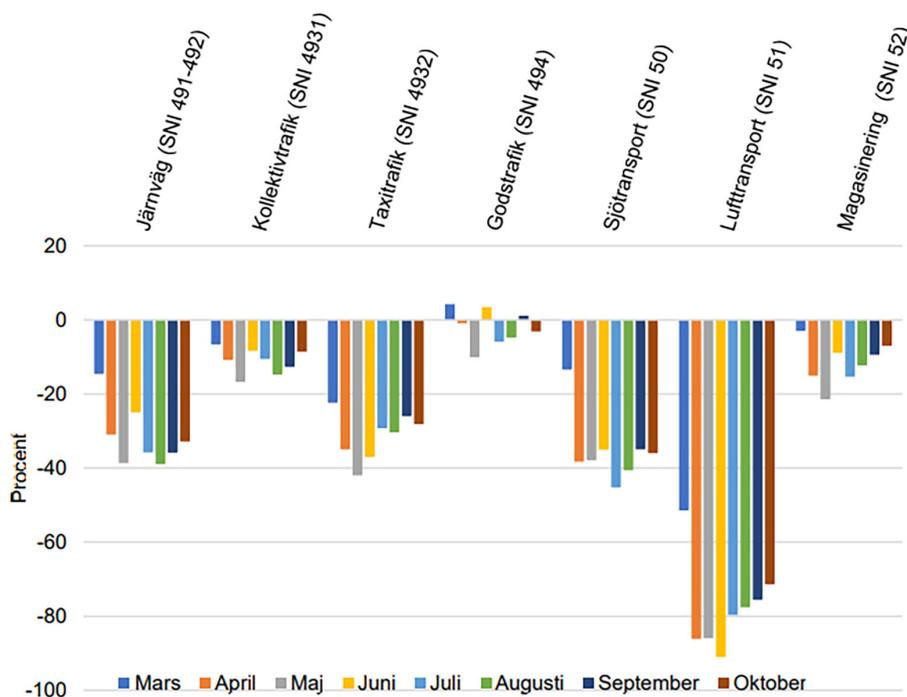
EN SUÈDE

En Suède, une séparation nette distingue les institutions du gouvernement des agences de mise en œuvre des politiques publiques. La santé relève ainsi du ministère de la Santé, mais c'est l'Agence de santé publique qui en est en charge de manière opérationnelle, tandis que les hôpitaux sont de la compétence des 21 régions et que les maisons de retraite ressortissent aux 290 communes. Pour la gestion de la crise, l'établissement de dispositions législatives exceptionnelles a dans un premier temps été écarté (une loi de crise votée au printemps n'a pas été appliquée, ni reconduite). À la fin de l'année, une loi renforçant pour une période donnée les moyens d'intervention du gouvernement est présentée (le suivi de son application relevant des régions, si nécessaire avec le soutien de la police), et une loi plus générale et permanente sur la gestion des épidémies est envisagée en 2022.

Les premiers cas de Covid sont apparus en février 2020, mais leur nombre a vraiment augmenté au retour des vacances de ski.

Les mesures de précaution édictées ont d'abord été très modérées, en comparaison avec d'autres pays européens, en dehors de l'enseignement à distance pour les lycées et universités : pas de fermetures obligatoires, limitation conseillée des visites aux personnes âgées, comportement prudent recommandé aux plus de 70 ans.

L'agence pour la santé comptait sur l'établissement d'une « immunité grégaire » (ou immunité collective, selon laquelle la propagation d'une maladie contagieuse est enrayerée dans une population si un certain pourcentage des individus sont immunisés pour l'avoir déjà contractée ou du fait d'une vaccination). Les commerces, bars, restaurants et autres établissements ne furent pas fermés, non plus que les frontières (mais des mesures de fermeture furent prises



Évolution des transports en Suède

Source : Trafikanalys (Administration suédoise d'analyse des politiques de transports. www.trafa.se)

De gauche à droite : ferroviaire, collectifs urbains, en taxi, de marchandise, maritime, aérien, entreposage, mars-octobre 2020

par les pays voisins), même si les déplacements à l'étranger étaient déconseillés (ce qui entraîna la suppression de l'assurance-annulation pour les voyages aériens). L'accent fut mis sur la responsabilité individuelle plus que sur des directives sévères.

De fait, on ne disposait pas des tests suffisants pour mesurer les effets de cette politique, tandis que l'on constatait un grand nombre de morts dans les maisons de retraite (par absence de matériel de protection, etc.). Les orientations de l'agence furent alors fortement critiquées, des mesures de limitation furent prises, l'utilité du masque fut reconnue et mise en valeur.

La reprise de l'épidémie, à l'automne, fut plus forte que prévu et le gouvernement décida la fermeture des restaurants tard le soir, l'interdiction des réunions publiques de plus de 8 personnes (en dehors des transports), cinémas et théâtres furent fermés.

Les effets de l'épidémie sur la population sont très différents, selon les âges et les sexes. Parmi les malades, on compte 72 % d'hommes et 28 % de femmes, avec une forte majorité au-delà de 60 ans.

On constate que les voyageurs évitent les transports en commun et les taxis, tandis que la marche et le vélo sont à la mode et que, surtout, les plus âgés préfèrent leur propre automobile. Nombreux sont les Suédois qui ont passé une longue période de l'année, souvent en télétravail, dans leur maison de vacances d'été.

Le trafic maritime avec la Finlande fut mis à l'arrêt, ainsi que le fret aérien. Les entrées de visiteurs n'appartenant pas à l'espace Schengen ou aux pays baltes sont interdites.

Le fret ferroviaire a légèrement augmenté, mais le transport ferré de voyageurs a chuté de 56 %. Dans les bus, des précautions sont prises pour protéger le conducteur (les entrées et sorties s'effectuent par le milieu du véhicule). Les taxis ont perdu 40 % de leur chiffre d'affaires. Au fil des mois, les transports maritimes, aériens et ferroviaires sont ceux qui ont connu la baisse d'activité la plus forte. Le commerce électronique a augmenté de 49 % au deuxième trimestre par rapport à l'année 2019 et de 39 % au troisième trimestre, particulièrement pour l'achat de biens de consommation quotidienne et de produits pharmaceutiques.

La baisse du trafic s'est aussi traduite par une baisse des émissions de gaz à effet de serre, et par une baisse du nombre des accidents routiers (le nombre de tués passe sous la barre des 200 morts par an). Les restrictions à la mobilité pèsent sur les entreprises de transport et pose la question de leur simple survie (l'entreprise aérienne SAS bénéficie de mesures de soutien).

Le télétravail a augmenté fortement ainsi que des réunions à distance avec le logiciel Zoom et d'autres outils analogues.

Certaines habitudes de consommation ont évolué, avec l'augmentation des achats d'équipement domestique et de meubles, certains ayant mis à profit le confinement pour rénover leur domicile. On constate une augmentation du prix des résidences secondaires, ainsi qu'une demande pour des appartements un peu plus grands, avec une pièce en plus pour le télétravail. Les voyages à l'étranger ont fortement diminué.

La récession économique entraîne une hausse du chômage et l'année à venir sera difficile, et des soutiens aux entreprises sont mis en place, en fonction de leur perte d'activité.

EN SUISSE

La situation sanitaire en Suisse a montré les deux mêmes pics d'épidémie de Covid qu'ailleurs en Europe, le deuxième pic étant plus sévère que le premier. Le nombre de morts rapporté à la population est, à ce jour, assez élevé. Comme ailleurs, les personnes âgées sont les plus atteintes.

Le confinement a en effet été relativement léger, par exemple le télétravail était souhaité mais laissé à l'initiative des entreprises. L'industrie a continué à travailler, les grandes surfaces sont restées ouvertes mais pas les petits commerces, ce qui fit l'objet de débats.

La crise a ouvert une réflexion sur les capacités d'organisation et de gestion de l'épidémie et sur les améliorations nécessaires, en dépit des leçons que l'on aurait dû tirer d'épisodes antérieurs (comme la grippe asiatique). Les hypothèses, paramètres et modèles du système hospitalier sont en débat, le pays lui consacrant des ressources importantes pour un résultat jugé décevant face à ce virus. On sait aussi l'importance de l'industrie pharmaceutique dans l'économie du pays et la période d'une dizaine d'années nécessaire à la délivrance d'un nouveau médicament.

En termes de vie quotidienne, le recours au commerce en ligne a entraîné une saturation des capacités de livraison à domicile. Des startups locales se sont branchées sur les petits commerces pour livrer leurs produits, tandis que l'on observait une limitation des distances de transport pour les achats.

Les théâtres et cinémas furent fermés, mais pas les stations de ski.

Parmi les motifs de déplacement, c'est l'enseigne-



ment qui diminua le plus, le motif pour travail restant stable. La pratique du vélo a fortement augmenté, avec une croissance spectaculaire des achats de bicyclettes, ainsi que la marche à pied, tandis que chutait la fréquentation des bus, dont la reprise ne fut pas vigoureuse après la première vague de l'épidémie. Le trafic automobile est stable. Le transport ferré de voyageurs diminua fortement.

Les effets économiques sur les entreprises de transport sont grands. Le transport public a diminué son offre de 20 % à 30 %, payé ses employés, mais a connu une chute de fréquentation atteignant 80 %. Les pertes sont lourdes pour l'entreprise ferroviaire CFF, tant sur les lignes internationales que nationales.

La crise fut également un moment de plus nette prise de conscience des impacts environnementaux du modèle économique en place, avec un intérêt pour l'économie circulaire et la consommation de produits locaux et l'affirmation d'un besoin de plein air (à pied ou en vélo). Pour les achats d'automobiles, le nombre de SUV diminue et le nombre de voitures électriques augmente. À l'avenir, la diminution de la masse et de la vitesse maximale des véhicules électriques serait une manière efficace de diminuer la puissance nécessaire des batteries et d'épargner des matériaux rares. Par ailleurs, le recours au chemin de fer est plus que jamais préconisé, tout en intensifiant ses innovations pour améliorer ses performances.