

# Transports en commun : la baisse du nombre de passagers «va être durable»

À l'heure actuelle, les niveaux stagnent entre 55% et 65% de la normale, suivant les réseaux : «on a perdu 30% à 40% de passagers», résume le patron de l'UTP.

Par Wladimir Garcin-Berson

Publié il y a 5 heures,

Mis à jour il y a 5 heures



Le secteur a enregistré, durant la crise, des pertes estimées entre 3,5 et 4 milliards d'euros, dues notamment à la perte de recettes des ventes de tickets. *Le Figaro*

Avec l'essor du télétravail, appelé à se poursuivre, les transports publics retrouveront-ils jamais leur niveau de fréquentation pré-crise ? Interrogé sur France Inter, le patron de Transdev et président de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), Thierry Mallet, a estimé qu'une «*partie de la baisse va être durable*». Une réalité avec laquelle les organismes de transport doivent désormais composer.

La baisse semble s'inscrire dans la durée, selon les données de l'UTP. En 2020, la fréquentation des transports publics s'est effondrée jusqu'à 7% de la normale, durant le premier confinement, avant un retour progressif à 50%, en juin, 70%, en septembre et jusqu'à 80% à la veille du second confinement. À l'heure actuelle, les niveaux stagnent entre 55% et 65% de la normale, suivant les réseaux : *«on a perdu 30% à 40% de passagers»*, a résumé le représentant.

Conséquence logique, le secteur a enregistré, durant la crise, des pertes estimées entre 3,5 et 4 milliards d'euros, dues notamment à la diminution de recettes des ventes de tickets. Transdev, de son côté, estime les pertes dues au Covid à 700 millions d'euros, soit quasiment 10% de son chiffre d'affaires.

Le secteur reste *«extrêmement vigilant»* pour 2021, et compte bien poursuivre ses négociations avec l'État pour obtenir des compensations en échange de son maintien de l'offre à un niveau élevé. *«Il y a encore un débat sur la forme de l'aide et sa pérennité pour 2021»*, a constaté le chef de l'UTP.

## **La baisse de la fréquentation, une «opportunité» ?**

Aux *«passagers qui ne veulent plus reprendre les transports par peur»* s'ajoute un *«changement de comportements»*, en particulier dans le cœur des villes : le télétravail va continuer au-delà de la crise, dans des propositions certes moindres, *«ce qui peut permettre d'alléger les pointes et de permettre aux gens de faire une mobilité choisie plutôt que subie»*, a noté le dirigeant.

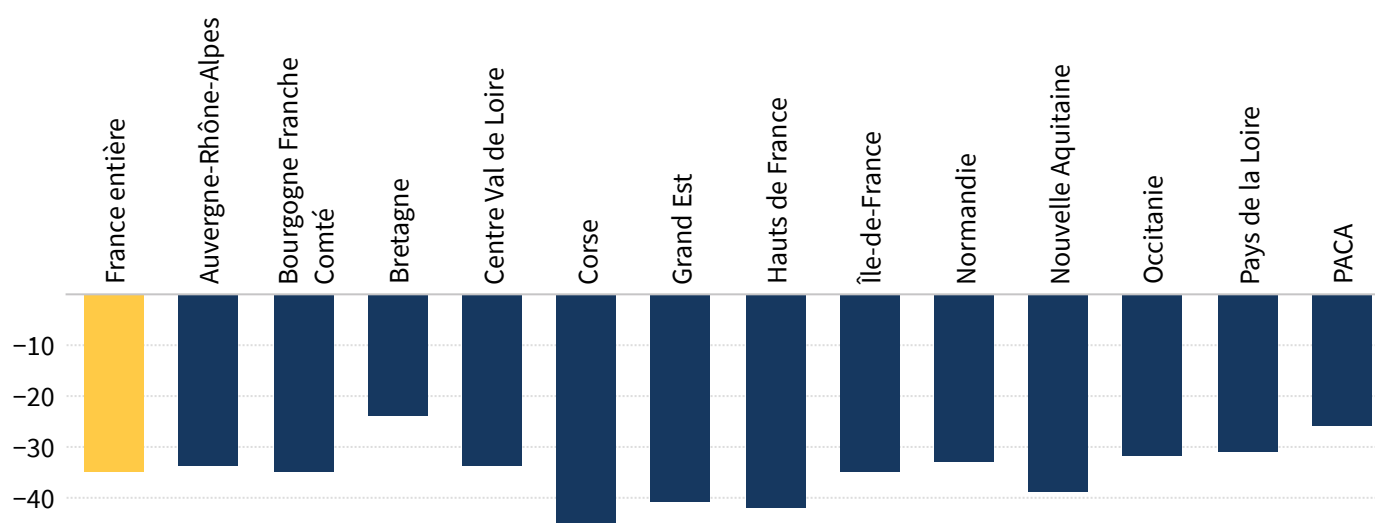
Ce changement doit être pris en compte par les acteurs, afin d'être transformé en opportunité : si cette tendance et l'essor des mobilités douces se confirment, l'offre de transport des centres-villes, comme les bus, pourra être *«redéployée en périphérie»*. Un moyen de reconnecter ces territoires et de faire gagner du pouvoir d'achat à leurs habitants en améliorant l'offre publique, moins onéreuse que la voiture.

Plusieurs jeux de données soulignent la frilosité des usagers à reprendre les transports publics. La situation n'est pas revenue à la normale depuis près d'un an. Les données d'Apple soulignaient, début décembre, que la demande de mobilité en transports en commun plafonnait, en France entière, à 80% d'une référence établie le 13 janvier 2020.

De même, les «*tendances de mobilité*» observées par Google le 31 janvier dans les transports en commun - «*par exemple, les stations de métro, les arrêts de bus, les gares routières et les gares ferroviaires*» - restent 35% inférieures à une période de référence. Cette dernière est établie comme étant «*la médiane, pour un jour donné, calculée sur la période de cinq semaines comprise entre le 3 janvier et le 6 février 2020*». La baisse est plus ou moins forte selon les territoires, mais elle reste observable partout en France.

## Tendance de mobilité dans les infrastructures de transport en commun, le 31 janvier (en %)

Evolution par rapport à une référence, valeur de la médiane, pour un jour donné, calculée sur la période de cinq semaines entre le 3 janvier et le 6 février 2020.



Graphique: Le Figaro • Source: [Google](#)



En Île-de-France, les acteurs du transport semblent accueillir favorablement cette nouvelle donne, venant apporter un bol d'air frais à un réseau saturé. «*Il y aura moins d'incidents voyageurs ou de retards sur les lignes*, expliquait-on chez SNCF Transilien. L'effet devrait être relativement limité : si tous les passagers susceptibles de faire du télétravail s'y mettaient dans la région capitale, cela n'entraînerait qu'une baisse de 10% du trafic, selon Île-de-France Mobilités.

Malgré ce nouveau contexte qui risque de modifier la demande des usagers, l'ouverture à la concurrence des TER reste attractive pour les opérateurs : «*il faut améliorer la qualité de service, la fréquence. L'ouverture de la concurrence, c'est l'occasion d'avoir*

*deux fois plus de trains, au même prix», a souligné Patrick Mallet, citant l'exemple de l'Allemagne.*

Pour améliorer le service, le chef d'entreprise a expliqué vouloir jouer sur «*l'autonomie*» des équipes sur le terrain, une flexibilité accrue de l'organisation du travail et une «*polycompétence*» des équipes, responsables de «*plus de tâches*» : «*nous sommes prêts à payer plus, mais pour une organisation du travail différente*», a-t-il conclu.

**À voir aussi** - «Ça ne va pas être une bonne année, c'est clair», s'inquiète le PDG de la SNCF