



LES MOBILITÉS POST-COVID

19 mai 2022

COVID ET MOBILITÉS RÉSIDENTIELLES

Quels changements de résidence, et de consommation ?
Et quels changements induits pour la mobilité ?

19 mai 2022

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE, POUVANT MODIFIER LES RAISONNEMENTS (POUR UNE PARTIE DES FOYERS)

◆ Une première contrainte soudaine : le confinement = télétravail total subi

- **un besoin d'espace pour travailler** : « une pièce de plus » dédiée au bureau ...
- **un besoin d'espace pour respirer** : un balcon, une terrasse, voire un jardin, ou à défaut des espaces publics, un parc, à proximité

> **1ère réflexion sur un changement de logement permanent**, pour le même lieu de travail

◆ Une contrainte devenant une opportunité : le télétravail partiel subi > choisi

Désir de **prolonger le « repli » du confinement** : pour les foyers qui le peuvent, d'où...

- **la bi-résidentialité** (moyenne distance) : possibilité « d'allonger les week-ends »
- **la périurbanisation** (distance plus courte) : facilitant l'alternance de trajet moins fréquents, pour des raisons professionnelles, scolaires ...

◆ De conditions de vies subies vers les travail et logement choisis, ailleurs

- **un télétravail maximisé** permettant une réinstallation pérenne à « longue distance »
- **un déménagement partiel ou total**, notamment sensible pour les actif(-ve)s à l'approche et en préparation de leur retraite
- **un changement de travail** rendu nécessaire / possible par le déménagement

DE NOUVEAUX CRITÈRES D'ATTRACTIVITÉ DES TERRITOIRES ?

◆ Des territoires bénéficiaires de « l'effet Covid » ...

source : étude PUCA / Réseau Rural « Exode urbain ? Petits flux, grands effets » 2022 (= IFOP 2020)

- **les villes petites et moyennes** : aires urbaines de moins de 50 000 habitants, (mais surtout celles sous l'influence de grands pôles, et accessibles, dynamiques ...)
- **les espaces périurbains, ou communes de couronne** : (effet d'autant plus fort que l'aire urbaine d'appartenance est petite)
- **les espaces ruraux, ou hors aires d'attraction directe des villes** : (mais ceux bénéficiant d'aménités spécifiques, de type accessibilité, climat, ...)

- **Tendances** déjà présentes mais inégales, **renforcées par le contexte Covid** ;

- **Distinguer** les aires de villes moyennes, en croissance, de certaines villes centres, souvent plus en difficulté (croissance en 1ère et 2^e couronnes : *France Stratégie 2022, E. Charmes 2017*).

◆ ... mais une structuration du territoire conservant ses grandes constantes

- le fort pouvoir d'attraction d'une **douzaine de grands pôles urbains** (en baisse)
- la forte attractivité des **façades littorales**

Ces secteurs continuent à capter l'écrasante majorité des flux de recherche immobilière, qui constituaient un critère important de l'étude, à partir des consultations sur *leboncoin.com*, *seloger.com*, *meilleursagents.com*, aux cotés des changements d'adresse définitifs déclarés à La Poste et d'études qualitatives sur six territoires).

DES PISTES DE RÉFLEXION ET DES QUESTIONS

◆ Quels effets directs et indirects sur les marchés territoriaux du logement ?

- des tensions accrues sur des marchés déjà tendus par le tourisme
- des tensions nouvelles sur des territoires jusqu'ici épargnés et abordables

Et dans les deux cas, des conséquences sensibles :

- des difficultés croissantes de logement pour les foyers « locaux » sans revenus forts
- une pression sur la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF), en contradiction avec l'objectif de Zéro Artificialisation Nette

Malgré cette évolution :

- un maintien de prix élevés dans les métropoles (potentiellement dus aussi à une offre en baisse de la part des investisseurs ?)

◆ Quels effets sur la mobilité ? (vers une relative « démobilité » ?)

Manque de recul : compte tenu de la fin récente du télétravail pour raisons sanitaires

- une évolution probable des pratiques : une baisse des déplacements quotidiens au profit de déplacements plus longs et moins fréquents ? (Cf. autres interventions)
- des effets diffus : ne modifiant pas significativement les besoins, donc l'offre en retour ?
- une réticence au financement des transports collectifs ? par les clients pour leurs abonnements, mais aussi par la fiscalité, aussi bien par les habitants, les entreprises, que les élus (surtout les élus ruraux) des EPCI.

LES EFFETS COVID SUR LA MOBILITÉ « ÉCONOMIQUE »

◆ Quelles évolutions des comportements d'achat pendant la crise ?

- **hausse très nette des achats physiques en proximité** au premier confinement : contraintes de déplacement, crainte de la contamination, mais aussi attrait pour le bien être, le naturel, le local, le cuisiné soi-même
- **répartition beaucoup plus homogène des achats sur la semaine**, du lundi au samedi
- **fréquentation plus favorable aux petites et moyennes surfaces, aux drives, aux marchés et aux achats en ligne** (peur de la contagion dans les grandes surfaces denses)
- **report du non alimentaire, avant un pic de consommation fin mai 2020**

◆ Quels effets globaux sur la consommation, en 2020 ?

- **baisse de la consommation de 7,1 %**, mais hausse de + 4,4 % pour l'alimentaire
- **commerce de détail en baisse (- 4,7 %)**, sauf bricolage, pharmacie et alimentation
- **vente en ligne en hausse + 8,5 %** entre 2019 et 2020 (mais + 32 % pour les seuls produits), par les places de marché mais aussi les commerces physiques
- **bond (+36,7%) de la part de marché du e-commerce** dans le commerce de détail, entre 2019 et 2020, de 9,8 % à 13,4 % (≠ progression/an entre 0,5 et 1 point avant, puis en 2021)
- **bond des « e-achats » alimentaires** (livraisons par coursiers + 43 %, mais drive dominant)

LES EFFETS COVID SUR LA MOBILITÉ « ÉCONOMIQUE »

Quels effets sur les façons d'acheter, donc sur la mobilité ?

- **pour l'équipement de la personne, baisse d'activité en magasin de -26,4 %** (contre -5 % sans les confinements, selon l'Alliance du Commerce) et hausse **+60 % pour le e-commerce**
- **part en ligne** : 4 % de l'activité en magasin, mais 21 % pour l'habillement (*chiffre FEVAD*).
- **transfert vers les zones commerciales de périphérie**, au détriment des centres commerciaux et des centres-villes (déjà affaiblis par deux ans de manifestation le samedi ...)

◆ Quels effets sur la logistique urbaine ?

- **En 2020, le nombre de colis** distribués par La Poste (50 % du marché), a crû de **+ 28 %** (contre + 7 % en 2019 et + 10 % estimés en 2021).
- **Hausse surtout pour les colis domestiques** (+ 8,3 % en un an, = 68 % des colis totaux)
- **L'impact environnemental du e-commerce** fait encore peu l'objet d'études fines et circonstanciées (selon France Stratégie), par comparaison des bilans carbone et des effets congestion, entre les déplacements individuels pour achats, et les livraisons par divers modes (utilitaires légers, vélos ...), qui augmentent de 10 % par an (en partant d'assez bas)
- **Le drive a gagné, en un an, 4 à 5 années de progression** prévue, et continue désormais (drive voiture, et drive piéton en centre ville)

LES EFFETS COVID SUR LA MOBILITÉ « ÉCONOMIQUE »

- ◆ **Quels effets Covid sur la (re-)localisation des activités ?**
 - **des économies de surface de bureaux**, en optimisant des sites conservés sur place
 - **peu de (projets de) transferts de sites**, ou peut-être des « annexes délocalisées » ?
 - **quelle place pour les tiers-lieux ?** (croissance forte : plus de 3 000 sites en 2022 dont la moitié hors des métropoles, avec 150 000 travailleurs quotidiens et + de 2 M occasionnels)
 - quelques initiatives de **créations d'activité**, suite à déménagement (recherche de sens ...)

- ◆ **Quels effets sur la marché du travail ? (non encore vraiment mesurés)**
 - **des libérations de poste** suite au départ de salariés ?
 - la montée du **télétravail dans les négociations salariés / employeurs** (surtout dans le secteurs en tension)
 - **un possible excédent de certaines offres**, à terme par les nouveaux entrepreneurs