

FACE À LA COVID-19 LE TRANSPORT PUBLIC EST SÛR

OCTOBRE | 2020

INTRODUCTION

La crise de la Covid-19 a montré à quel point les transports publics sont indispensables pour garantir l'accès et la continuité des services essentiels. Pendant le confinement, partout dans le monde, l'offre de transport public a été maintenue afin d'assurer la mobilité des travailleurs essentiels de première ligne.



Avec le redémarrage de l'activité économique, la demande de mobilité augmente. Les autorités et les opérateurs de transport public doivent adapter les réseaux et les services, augmenter la capacité opérationnelle, investir dans les nouvelles technologies pour informer les passagers en temps réel et gérer les taux d'occupation, ainsi qu'appliquer les mesures sanitaires. Tout cela alors que leurs ressources restent très fortement impactées par la chute spectaculaire du nombre de passagers et l'augmentation des coûts liés aux mesures sanitaires additionnelles.

Malgré le manque de preuves scientifiques, de nombreux gouvernements – trop souvent relayés par les médias – ont demandé à la population d'éviter de se déplacer en transports en commun et, de voyager à la place en voiture, à vélo ou à pied. Cela a influencé le comportement et la perception de la population, qui s'est sentie en danger dans les espaces publics, y compris dans les transports en commun.

Aujourd'hui, il existe suffisamment de preuves pour démontrer que, lorsque les mesures préconisées par les autorités sanitaires sont mises en œuvre, le risque d'attraper la Covid-19 dans les transports publics est très faible¹.

Si nous reconnaissons que le risque zéro n'existe pas, le transport public reste l'un des moyens les plus sûrs de se déplacer en ville et de maintenir leur vitalité². Avec les bonnes mesures, le transport public est sûr face à la covid-19³.

• 1. Dr Julian Tang, Professeur de sciences respiratoires à l'université de Leicester (Skynews, 07 octobre 2020) Safety measures imposed on public transport around the world since COVID-19 hit have made them "the safest places on earth". • 2. UITP, 2018. Public transport moving Europe forward. • 3. Ardila-Gomez, 2020 *In the fight against COVID-19, public transport should be the hero, not the villain*. Blogs de la Banque mondiale.

LE TRANSPORT PUBLIC EST ...

... ENGAGÉ

Depuis le début de la crise, les **autorités et les opérateurs de transport public ont pris la situation très au sérieux en :**

- adaptant l'offre de transport ;
- ajustant et renforçant les procédures de nettoyage et de désinfection ;
- fournissant des équipements de protection à leurs personnels et aux passagers ;
- veillant à ce que le personnel et les passagers respectent la réglementation sanitaire ;
- augmentant le niveau de ventilation naturelle et de renouvellement de l'air ;
- accélérant la numérisation et le déploiement des outils informatiques afin de mieux contrôler leur fonctionnement ;
- anticipant le nombre de voyageurs et l'occupation des véhicules pour fournir des informations en temps réel afin d'éviter les véhicules bondés ;
- offrant des facilités de paiement sans contact ; et
- communiquant de façon transparente auprès du public et de leur personnels.

Bien que toutes ces mesures ont entraîné une forte augmentation de leurs coûts, les autorités et les opérateurs ont fait preuve d'une grande rapidité d'adaptation et, surtout, d'un **très grand sens des responsabilités et de leur engagement envers leurs personnels et les passagers**⁴. Avec une reprise progressive des activités après le confinement, il est impératif de prévoir des mesures exceptionnelles de soutien financier, au risque de voir le système s'effondrer.

Tout en veillant à faire respecter **toutes les recommandations des autorités sanitaires**, les réseaux de transport public continuent à réaliser des prélèvements sur tous les points de contact, les escalators, les portes, les lecteurs de cartes, les boutons-poussoirs et les mains courantes. En outre, des échantillons d'air sont prélevés à différents endroits afin de



s'assurer d'une propreté maximale et, ainsi, de réduire les risques potentiels.

Fortes de cette expérience, les équipes de planification et d'exploitation ont modélisé l'impact d'un potentiel deuxième confinement sur l'ensemble de leurs réseaux et réalisés des plans d'action détaillés en fonction des différents scénarios possibles.

... SOUTENU PAR DES PREUVES SCIENTIFIQUES

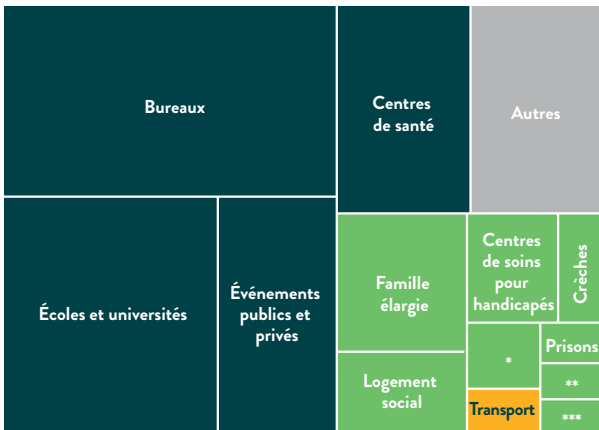
Nous reconnaissons tous l'importance de décisions fondées sur des données probantes en ce qui concerne tous les aspects de la mobilité urbaine et l'impact sur la qualité de vie. Concernant la sécurité face à la Covid-19, **de plus en plus d'études scientifiques et d'analyses empiriques montrent l'excellente performance des réseaux de transport public comparée à celle d'autres lieux publics et privés**⁵.

Pour n'en citer que quelques-unes :

- Institut Robert Koch (Allemagne) : Les données issues d'un article publié dans le Bulletin épidémiologique 38/2020, 21/08/2020, montrent que 0,2 % des contaminations traçables en Allemagne sont liées aux transports, et que le nombre de personnes contaminées est alors plus faible que dans les autres lieux fréquentés par le public⁶.

● 4. Consultez le site de l'UITP *Campagne Gardiens de la mobilité*, concernant la façon dont nos membres ont fait continuer à faire bouger les villes pendant la pandémie. ● 5. UITP, 2020 *How does the virus (Covid-19) spread in public spaces?* Analyse documentaire de la recherche scientifique. ● 6. Robert Koch Institut, 2020. *Infektionsumfeld von erfassten COVID-19-Ausbrüchen in Deutschland*.

- Santé Publique France (Agence nationale de santé publique en France), données collectées entre le 9 mai et le 28 septembre 2020 : Seulement 1,2 % des foyers de Covid-19 sont liés aux transports (terrestre, aérien et maritime). Ils trouvent leur origine principalement sur les lieux de travail (24,9 %), dans les écoles et les universités (19,5 %), dans les établissements de soins de santé (11 %), lors d'événement publics ou privés (11 %) et lors de rassemblements familiaux (7 %).



* Communautés vulnérables - ** Petite unité géographique - *** Centres sociaux pour enfants

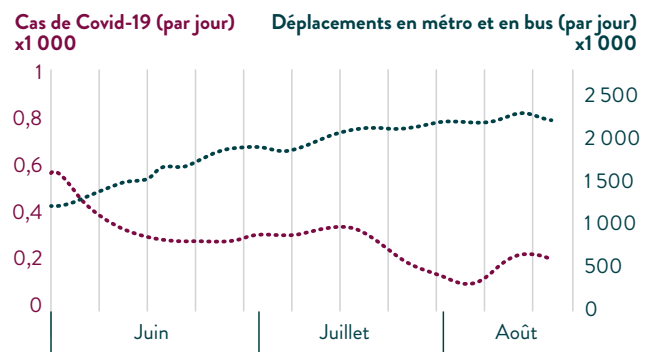
- L'analyse de l'organisme britannique de sécurité ferroviaire (RSSB) a montré que le risque de contracter la Covid-19 en voyageant en train est de 1 sur 11 000 voyages. Cela équivaut à une probabilité inférieure à 0,01 %, **une probabilité plus faible que celle de mourir dans un accident de la route**. Avec le visage couvert en portant le masque, la probabilité passe de 1 sur 20 000 voyages, soit 0,005 %⁷.
- Université du Colorado à Boulder (dans la publication du National Geographic du 11 août 2020) : Selon un exercice de modélisation, le risque d'être infecté dans un métro bien ventilé, avec un minimum de conversation et de mouvements, est de 0 % après 70 minutes. Il est plus bas pour un trajet en bus.
- Science Magazine (publié par l'Association américaine pour l'avancement des sciences le 26 mai 2020) : Au Japon, la plupart des foyers de contamination sont apparus dans les salles de sport, les cafés, les salles de concert et clubs de musique, les salles de karaoké et les établissements similaires où les gens se rassemblent, mangent et boivent, discutent, chantent et font de l'exercice ou dansent, en se côtoyant pendant des périodes relativement longues. Aucun foyer de contamination n'a été retracé dans les trains de banlieue. Selon Hitoshi Oshitani, virologue et expert en santé publique à l'Université de Tohoku, les passagers sont généralement seuls et ne parlent pas aux autres passagers. Et, ces derniers temps, ils portent tous des masques.
- Bloomberg CityLab (publication du 9 juin 2020) : Entre le 9 mai et le 3 juin, 150 foyers de nouveaux cas de coronavirus sont apparus en France, selon l'organisme national de santé publique national. Les foyers de contamination, définis par au moins 3 cas de Covid-19 via le



même contact, sont apparus en grande partie dans les endroits prévisibles : Les établissements de soins de santé, les lieux de travail et les refuges pour sans-abris (tous les sites où les gens se mélangent dans des espaces clos pendant des périodes prolongées et, dans le cas des hôpitaux, où les personnes déjà infectées sont susceptibles d'en contaminer d'autres). Ce qui est frappant cependant, c'est le nombre de foyers associés aux transports publics : Il n'y en a eu aucun. Pendant près d'un mois, pas un seul foyer de Covid-19 n'est apparu dans les six réseaux de métro français, les 26 réseaux de tramway et de métro léger ou les nombreuses lignes de bus urbaines.

- L'Organisation mondiale de la santé (OMS) déclare que la pollution est très probablement un facteur contribuant au poids sanitaire causé par la Covid-19⁸ ; l'air pollué étant déjà bien connu pour occasionner des inflammations pulmonaires et des maladies respiratoires et cardiaques qui rendent les personnes plus vulnérables⁹.

Dans l'ensemble, quand on compare le tarif et le nombre de cas de Covid-19 sur un territoire donné, on ne constate pas de lien entre l'évolution du nombre de cas et l'évolution du trafic, qui augmente progressivement après le confinement. C'est la preuve la plus évidente que le transport public est sûr. En effet, malgré le nombre croissant de cas durant la deuxième vague de Covid-19 dans de nombreux pays, cette tendance positive de la fréquentation se maintient, favorisant la confiance de la population.



Source : MTA, Département de la santé de la ville de New York ; Les chiffres quotidiens représentent des moyennes mobiles sur 7 jours

• 7. Conseil de la sécurité et des normes ferroviaires, 2020 *Infection risks*. • 8. OMS, 2020 *A new international day to celebrate clean air – and a sustainable recovery from COVID-19*. • 9. Carrington, 2020 *'Compelling' evidence air pollution worsens coronavirus – study*

... NOTRE CHANCE DE RECONSTRUIRE EN MIEUX

Malgré la stigmatisation injustifiée du transport public, les acteurs du secteur s'engagent à restaurer la confiance et à rassurer les passagers¹⁰. Cette responsabilité devrait être partagée entre les autorités politiques, les acteurs du transport public (autorités, opérateurs et industrie) et les citoyens¹¹. Il est donc important, pour les organisations de transport public, de travailler avec les décideurs locaux, régionaux et nationaux, qui sont en première ligne pour répondre aux attentes du public.

La gestion de la demande de transport joue un rôle clé pour décongestionner les pics d'affluence. Les autorités publiques et les acteurs privés devraient collaborer pour étudier et ajuster les stratégies de court terme, et surtout de long terme, sur la dynamique urbain et la mobilité dans la crise actuelle.

En s'appuyant sur des solutions technologies et en faisant preuve de flexibilité, des réponses efficaces pour optimiser et adapter le réseau et les services influenceront les voyages intelligents (par exemple, des politiques tarifaires pour aplanir les heures de pointe). Cela implique, entre autres, d'étaler les horaires de travail ou d'études pour limiter l'affluence aux heures de pointe. Les nouvelles habitudes, comme le télétravail quand il est possible, devraient se poursuivre.

Pour maintenir la sécurité sanitaire dans les transports publics, tout en contribuant à prévenir la transmission du coronavirus, il faut remplir simultanément les conditions suivantes pendant le trajet¹² :

- Port du masque¹³
- Désinfection des surfaces de contacts fréquents¹⁴
- Bonne ventilation et un renouvellement fréquent de l'air



En outre, le comportement général des passagers (les personnes se parlent peu et ne mangent pas dans les véhicules de transports en commun) limite la propagation des gouttelettes.

Dans le tableau ci-dessous, le British Medical Journal (Journal médical britannique) présente un aperçu détaillé sur le risque de transmission lors de l'utilisation des transports en commun, basé sur le port du masques, le temps d'exposition et d'activité, et la qualité de l'air tant dans les véhicules peu occupés et que dans ceux très fréquentés.

Type et niveau d'activité du groupe	Faible taux d'occupation			Taux d'occupation élevé		
	En extérieurs et avec une bonne ventilation	À l'intérieur et avec une bonne ventilation	Mal ventilé	En extérieurs et avec une bonne ventilation	À l'intérieur et avec une bonne ventilation	Mal ventilé
Port du masque, contact pendant une courte période						
Silencieux	●	●	●	●	●	●
Conversations	●	●	●	●	●	●
Chants et cris	●	●	●	●	●	●
Port du masque, contact prolongé						
Silencieux	●	●	●	●	●	●
Conversations	●	●	●	●	●	●
Chants et cris	●	●	●	●	●	●
Pas de masque sur le visage, contact de courte durée						
Silencieux	●	●	●	●	●	●
Conversations	●	●	●	●	●	●
Chants et cris	●	●	●	●	●	●
Pas de masque sur le visage, contact prolongé						
Silencieux	●	●	●	●	●	●
Conversations	●	●	●	●	●	●
Chants et cris	●	●	●	●	●	●
Risque de transmission	Faible ●	Moyen ●	Élevé ●			

*Cas limite qui dépend fortement des définitions quantitatives de la distance, du nombre d'individus et du temps d'exposition

Source : British Medical Journal

● 10. La campagne de l'UITP « Back to Better Mobility » nous montre que la Covid-19 constitue une chance de « reconstruire en mieux ». ● 11. Adams et al. 2020 *Back on board: A guide to safe(r) transit in the era of COVID-19*. ● 12. New Urban Mobility Alliance (Nouvelle alliance pour la mobilité urbaine), 2020 *Passenger Distancing Not Sole Factor in Preventing Spread of COVID-19 on Public Transportation, Research Finds*. ● 13. Pendant l'épidémie de COVID-19, un patient de Chongqing, en Chine, a transmis le virus à 5 personnes dans un véhicule alors qu'il ne portait pas de masque facial, alors que personne n'a été infecté plus tard dans le second véhicule qu'il a pris lorsqu'il portait un masque facial, ce qui illustre l'importance du port du masque pour tout le monde dans un espace clos (Ying Ying Ly, 2020). ● 14. Pour plus d'informations, consultez la *Fiche d'information sur les procédures et techniques de nettoyage de l'UITP*.

LES VILLES ONT BESOIN D'UNE MEILLEURE MOBILITÉ

Le moment est venu d'imaginer des solutions visionnaires et de renforcer l'élaboration de politiques qui favorisent une urbanisation inclusive, durable, résiliente et intelligente, et protègent les droits des citoyens et les fondements de la démocratie locale, favorisant la prospérité et le bien-être. Les programmes mondiaux tels que l'Accord de Paris sur le changement climatique, l'Agenda 2030 de développement durable et le Nouvel Agenda Urbain doivent être mis en œuvre de toute urgence.

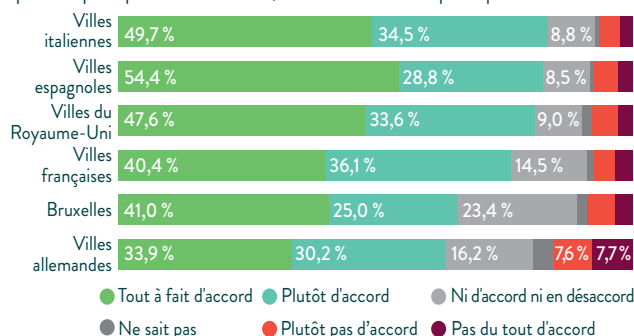
Les villes doivent aller au-delà de la gestion courante et travailler ensemble pour avoir le plus grand impact possible auprès de la population. Les gouvernements, à tous les niveaux, devraient investir dans les services publics urbains, en particulier dans les systèmes de santé, d'éducation et de transport public. **Les transports publics et la mobilité active jouent un rôle clé pour 'reconstruire en mieux'**¹⁵.

Le transport public devrait être une priorité pour les décideurs de tous les pays. Les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux qui en découlent sont incontestables et constituent la base pour des citoyens et des villes en meilleure santé¹⁶. Les transports publics sont des services inclusifs et accessibles à tous, quelle que soit la catégorie socio-économique de chaque individu. Il est essentiel de garder cela à l'esprit, l'importance d'être au service des citoyens et non des voitures.

Les décideurs doivent donner la priorité à des rues accessibles, sûres, aérées et adaptés aux piétons par le biais de la planification urbaine, en **plaçant les populations au cœur** de leurs préoccupations avec une coordination prudente de l'utilisation de l'espace public et une planification de la mobilité à long terme en concertation avec toutes les parties prenantes dès le début des projets.

Les faibles niveaux de circulation dans les villes, partout dans le monde, constituent une formidable opportunité pour réaliser des investissements tactiques rentables, tels que l'affectation d'espaces plus sûrs pour les transports publics et les mobilités actives, la création de voies de bus dédiées pour garantir une meilleure fiabilité des services et réduire le plus possible les temps de trajet, la lutte contre la pollution de l'air par le biais de restrictions de la circulation automobile et la mise en œuvre d'autres mesures pour protéger les citoyens. Ces mesures bénéficient du **soutien de la population**¹⁷.

Nous avons demandé à des citoyens s'ils étaient d'accord pour que les villes prennent des mesures pour réduire la pollution atmosphérique en réservant plus d'espace public à la marche, au vélo et aux transports publics.



Réponses à l'enquête YouGov par pays

Les dispositifs de mobilité efficaces, dont les transports publics constituent la colonne vertébrale, n'offrent pas seulement des avantages en termes de santé¹⁸, de congestion, d'accidentologie, de bruit et d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Ils permettent également d'accéder à l'éducation, à l'emploi, aux commerces et à toute une palette de services essentiels pour garantir qu'**aucune personne ni aucun endroit n'est laissé** pour compte. Le calcul est simple : Un plus grand nombre de personnes accédant plus facilement à l'emploi, aux études et aux entreprises se traduira par davantage d'opportunités pour tous. Ceci, à son tour, stimule la cohésion sociale et territoriale et les développements locaux.

L'équité des transports publics permet l'inclusion et crée des opportunités. Pour toutes ces raisons, l'accès à la mobilité urbaine durable devrait être reconnu comme faisant partie des droits de l'Homme et devrait donc être soutenu par tous les gouvernements.

Des formes contractuelles plus flexibles et plus souples devraient être incluses dans les futures procédures d'appel d'offres¹⁹, passant d'une relation client à fournisseur à un partenariat public-privé plus fluide, afin de partager les risques et les bénéfices entre toutes les parties prenantes (gouvernements nationaux et locaux, autorités de transport public, opérateurs de transport public, fournisseurs de nouvelle mobilité, industrie, citoyens ...).



• 15. Urban 20, 2020 *Communiqué from the Urban 20 (U20)*. • 16. UITP, 2020 *Cities for people: Public transport for better lives*. • 17. Parlement européen, 2020 *COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives*. • 18 UITP, 2018 *Integrating mobility health impacts in decision-making*. • 19. Arthur D. Little et UITP, 2020 *The future of mobility post-COVID*.

CONCLUSION

Les villes et les pays ont réagi à des situations d'urgence à court terme, mais nous devons désormais aller au-delà, assurer la survie des transports publics et saisir cette opportunité historique unique pour tout recommencer et façonner le futur de nos villes.

Le secteur est fortement interconnecté avec de nombreux autres défis (climat, santé, inclusion sociale, sécurité routière, etc.) qui ne pourront être relevés sans qu'une priorité claire ne soit accordée aux transports publics en tant que pilier essentiel de la relance économique, sociale et environnementale, tant à court qu'à long terme.

Malgré leur manque d'expérience dans la gestion d'une telle crise sanitaire, les acteurs du transport public ont démontré leur réactivité et leur capacité d'adaptation face à la situation ainsi que leur grand sens des responsabilités à l'égard de leurs personnes et des populations qu'ils desservent.

Nous reconnaissons qu'il s'agit d'un nouveau domaine d'action pour les acteurs du transport public qui, comme

tous les autres acteurs publics et privés, tirent des enseignements de cette situation sanitaire exceptionnelle, en constante évolution.

De nombreuses études scientifiques et analyses empiriques montrent que les transports publics présentent beaucoup moins de risques que d'autres lieux publics ou rassemblements privés. Malheureusement, ils ont trop souvent été stigmatisés, sans que cela ne soit basé sur des arguments solides.

Sur la base de conclusions scientifiques et de retours d'expérience, aujourd'hui disponibles²⁰, ce document montre que les transports publics adoptent les mesures appropriées pour réduire les risques à un niveau gérable et acceptable par les usagers. Des efforts supplémentaires devraient être fournis pour communiquer avec force sur les avantages des transports publics à la société et restaurer la confiance des citoyens.

RECOMMANDATIONS

La crise sanitaire de la COVID-19 a démontré que le transport public urbain est un service public essentiel et un bien commun que nous devons préserver. Tous les décideurs doivent reconnaître que les villes ne peuvent tout simplement pas se permettre de perdre les services de mobilité essentiels. Il faut maintenant passer de la parole aux actes :

- ▶ Établir des règles claires et une approche cohérente au niveau régional/global de la part des autorités sanitaires compétentes est essentiel, tout en fournissant des cadres réglementaires souples et des incitations financières afin de construire et de proposer des niveaux d'offre de transport urbain répondant aux attentes des populations en termes de capacité et d'amélioration de l'environnement.
- ▶ Se baser sur les faits et données scientifiques, plutôt que sur les perceptions. Des études rigoureuses et des preuves empiriques, fondées sur des données scientifiques, confirment que, lorsque les mesures recommandées par les autorités sanitaires sont mises en œuvre et appliquées, les transports publics sont sûrs face à la Covid.
- ▶ Prendre l'initiative, être actif et transparent dans les médias, pour communiquer de manière positive sur les mesures prises par le secteur pour minimiser les risques potentiels. Ces efforts contribueront non seulement à restaurer la confiance des citoyens dans leurs réseaux de transports publics, mais permettront aussi de promouvoir plus largement les avantages des transports publics pour la société.
- ▶ Assurer la survie du secteur des transports publics, fortement touché par la chute insoutenable du nombre de passagers et des revenus issus de la vente de billets, pour cause de confinement. Garantir un cadre de financement stable par le biais de fonds de mobilité dédiés, pilotés par le secteur public. Des programmes de financement alternatifs tels que le péage urbain, la tarification routière ou les taxes spéciales devraient être envisagés.

• 20. Toutes les affirmations contenues dans ce document reflètent l'état des connaissances à la date de sa rédaction. Les acteurs des transports publics s'engagent à suivre les développements scientifiques de pointe et à les traduire en actions au bénéfice de la santé de leurs employés et passagers.

Ceci est une Policy Brief (note politique) officielle de l'UITP, l'Union internationale des transports publics. L'UITP compte plus de 1 800 membres dans 100 pays dans le monde et elle représente les intérêts des acteurs clés du secteur. Parmi ses membres, elle compte des autorités de transport, des opérateurs, à la fois privés et publics, dans tous les modes de transport collectif de passagers et l'industrie. L'UITP traite des aspects économiques, techniques, organisationnels et de gestion du transport de passagers ainsi que le développement des politiques pour la mobilité et les transports publics partout dans le monde.