



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des statistiques des transports****Soixante-treizième session**

Genève, 15-17 juin 2022

Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire

**Collecte de données, évolution méthodologique  
et harmonisation des statistiques des transports :  
Statistiques relatives au tramway et au métro****Les effets de la pandémie de COVID-19 sur la fréquentation  
du tramway et du métro dans les villes de la région de la CEE****Note du secrétariat***Résumé*

On trouvera dans le présent document les statistiques les plus récentes de la CEE sur la fréquentation du tramway et du métro dans les villes, ainsi qu'une brève analyse des effets des confinements liés à la COVID-19 sur le nombre de voyageurs dans quelques villes de la région.

**I. Contexte**

1. Depuis 2019, le secrétariat de la CEE collecte des données statistiques sur les tramways et les métros urbains. Les données sont publiées dans un format CSV simple, et les informations disponibles et les grandes tendances sont présentées sur une carte interactive (fig. 1)<sup>1</sup>, qui permet en outre de distinguer les type de transport (par exemple, tramway ou métro). Les données sont collectées et diffusées par année et par trimestre.

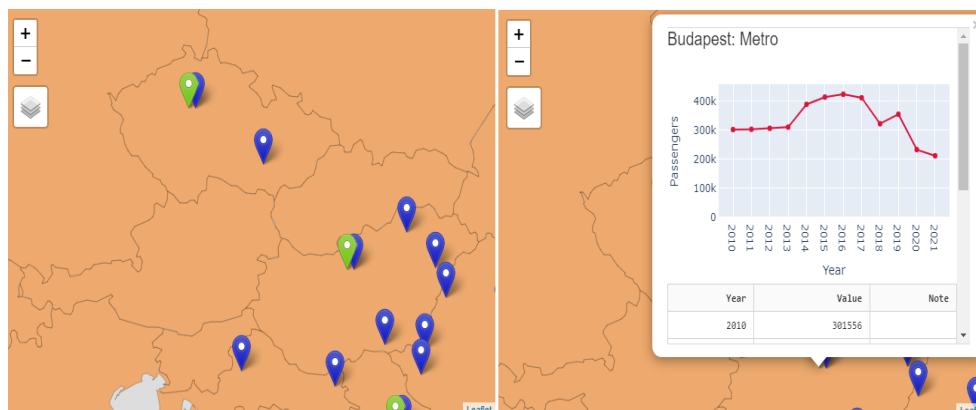
---

<sup>1</sup> <https://unece.org/tram-and-metro-data>.



Figure 1

**Carte interactive pour le tramway et le métro, indiquant les données disponibles, le type de transport et l'évolution de la fréquentation**



2. La pandémie de COVID-19 a contraint les autorités de nombreux pays et territoires à imposer, dans de nombreux cas à plusieurs reprises et pour des périodes prolongées, des mesures dites « de confinement » limitant les déplacements de la population afin d'endiguer la propagation du SRAS-CoV-2, le virus responsable de la maladie. En avril 2020, environ la moitié de la population mondiale était soumise à un confinement sous une forme ou une autre, plus de 3,9 milliards de personnes dans plus de 90 pays ou territoires ayant reçu des autorités nationales ou régionales l'ordre de rester chez elles<sup>2</sup>. Dans la plupart des cas, seules les personnes dont la profession était jugée essentielle au fonctionnement de la société et des services sociaux étaient exemptées de ces mesures. Bien que, par le passé, des mesures similaires de lutte contre les maladies aient été prises à l'échelle locale pour faire face à des fléaux et à des pandémies, on estime que les mesures de confinement mises en place par les gouvernements pendant la pandémie de COVID-19 sont sans précédent.

3. On trouvera dans le présent document une série de graphiques qui illustrent les tendances observées sur les réseaux de transports publics de plusieurs villes. On y découvre, en observant l'évolution trimestrielle de la fréquentation du métro et du tramway, l'effet des confinements locaux dus à la COVID-19 sur la fréquentation de ces réseaux<sup>3</sup>.

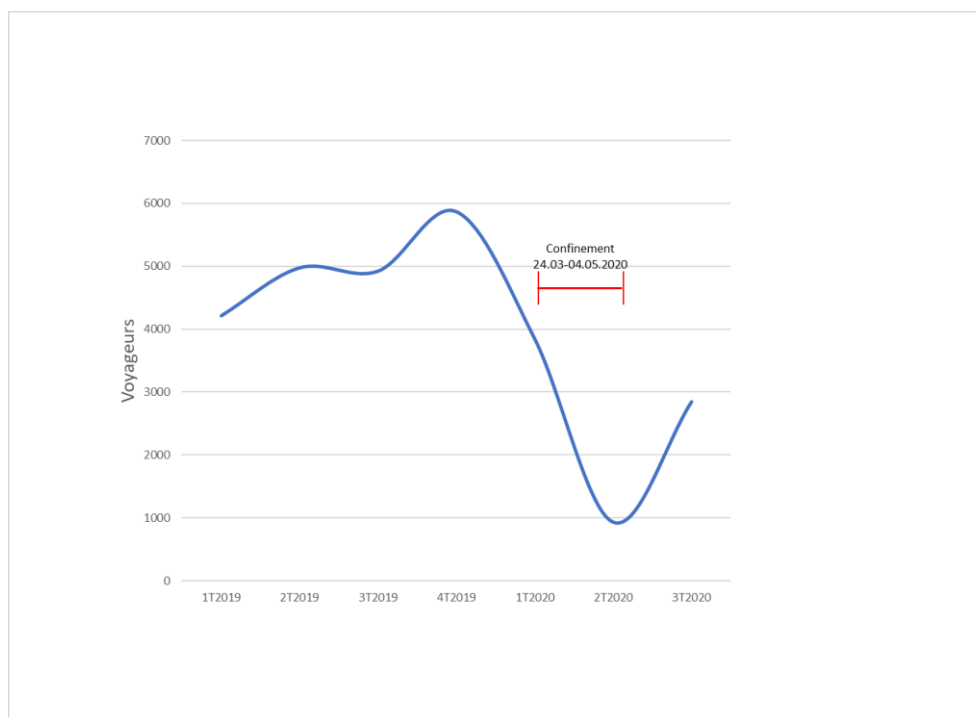
## II. Effets du confinement sur les tendances du transport de voyageurs du tramway et du métro

4. Un certain nombre de pays de la région de la CEE ont traversé plusieurs périodes de confinement strict. D'autres n'en ont connu qu'une seule, pendant les premiers mois de la pandémie. Comme la plupart des pays n'ont commencé à instaurer un confinement qu'à la mi-mars 2020, les effets de cette mesure sur la fréquentation des transports publics ne se sont fait ressentir qu'à partir du deuxième trimestre de 2020. Les annotations apparaissant sur les figures ci-après, qui illustrent des exemples de villes, sont fondées sur des informations relatives au confinement tirées de la page Wikipédia mentionnée précédemment. Il faut noter que tous les graphiques indiquent la fréquentation en milliers de voyageurs par trimestre (sauf pour Paris, qui utilise les milliers de voyageurs-kilomètres comme unité).

<sup>2</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/COVID-19\\_lockdowns](https://en.wikipedia.org/wiki/COVID-19_lockdowns).

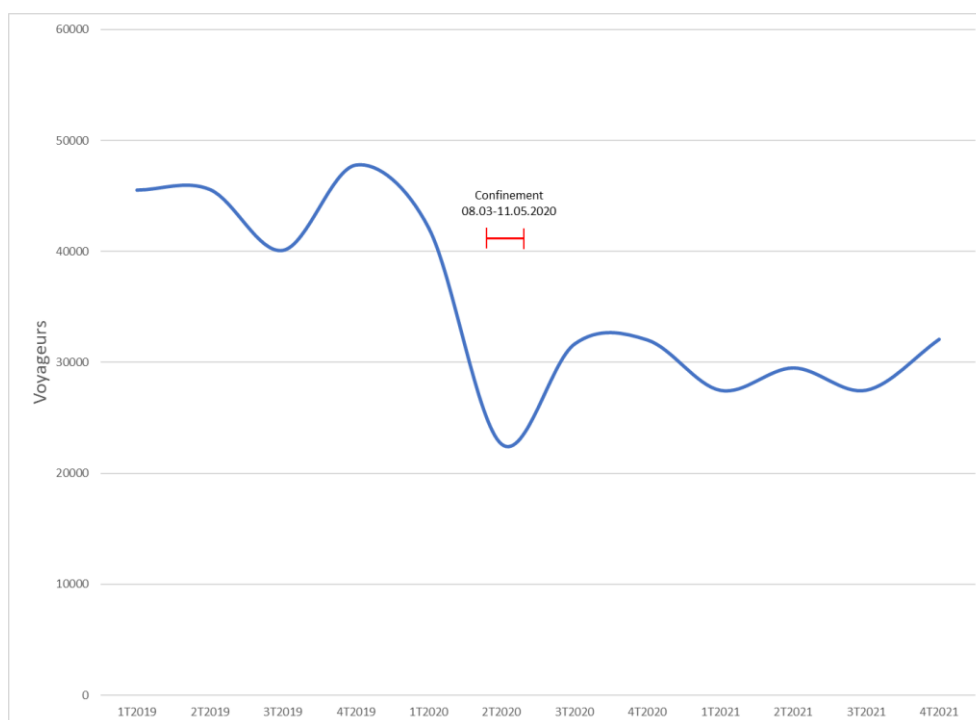
<sup>3</sup> Bien que la collecte de données porte à la fois sur le nombre de voyageurs et sur les voyageurs-kilomètres, les tendances que révèlent les deux indicateurs sont très similaires, c'est pourquoi l'accent a été mis ici sur le nombre de voyageurs.

Figure 2  
**Nombre de voyageurs par trimestre dans le métro d'Erevan**



5. En Arménie, le confinement a duré quarante et un jours, entre la fin du mois de mars et le début du mois de mai de 2020. Les données disponibles font état d'une forte baisse du nombre de voyageurs dans le métro d'Erevan (voir fig. 2). Entre le dernier trimestre de 2019 et le deuxième trimestre de 2020, le nombre de voyageurs a été divisé par six, avant de remonter au troisième trimestre pour retrouver la moitié de son niveau d'avant la pandémie.

Figure 3  
**Nombre de voyageurs par trimestre dans le tramway de Zagreb**



6. La Croatie a instauré une première période de confinement à l'échelle nationale du 8 mars au 11 mai 2020. La fréquentation du tramway de Zagreb au cours du deuxième trimestre de 2020 représentait la moitié de ce qu'elle était au dernier trimestre de 2019 (fig. 3). Le pays a également connu, pendant la semaine de Noël 2020, un deuxième confinement de sept jours qui n'a pas eu d'incidence notable sur le nombre de voyageurs. À la fin de 2021, la fréquentation représentait 67 % du niveau d'avant la pandémie.

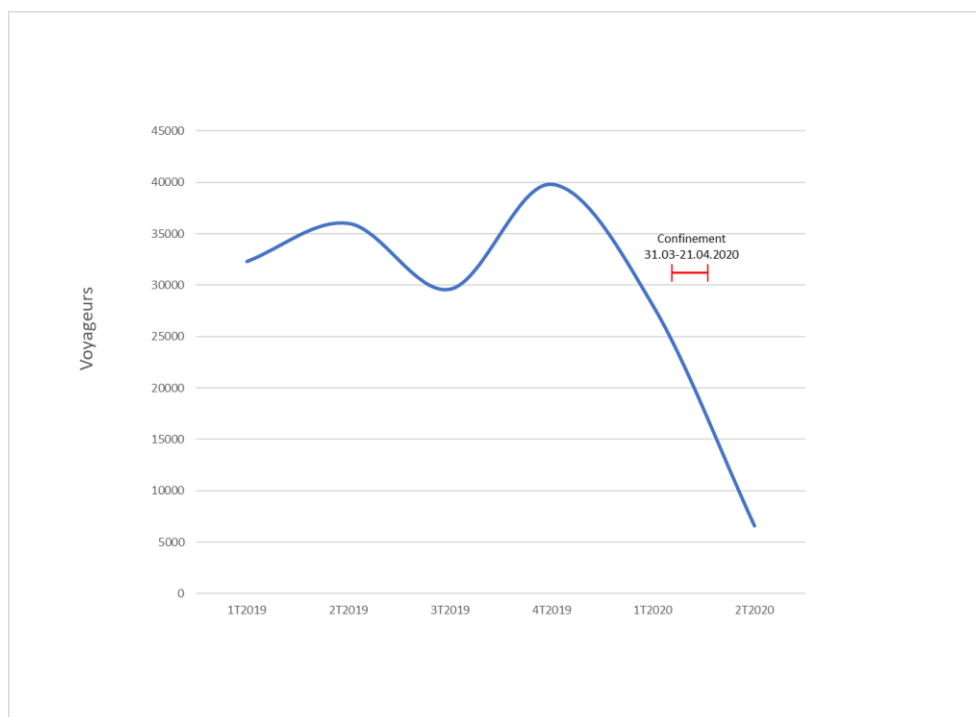
Figure 4

#### Nombre de voyageurs par trimestre dans le métro et dans le tramway d'Helsinki



7. Le confinement instauré en Finlande au début de la pandémie de COVID-19 en mars 2020 a duré vingt jours. La fréquentation du métro et du tramway d'Helsinki était inférieure de 43 % et 37 % respectivement à celle enregistrée au deuxième trimestre de 2019 (fig. 4). À la fin de 2021, la fréquentation du métro était remontée à 69 % du niveau d'avant la pandémie, et celle du tramway représentait 66 % de son niveau du quatrième trimestre de 2019.

Figure 5  
Nombre de voyageurs par trimestre dans le métro de Tbilissi



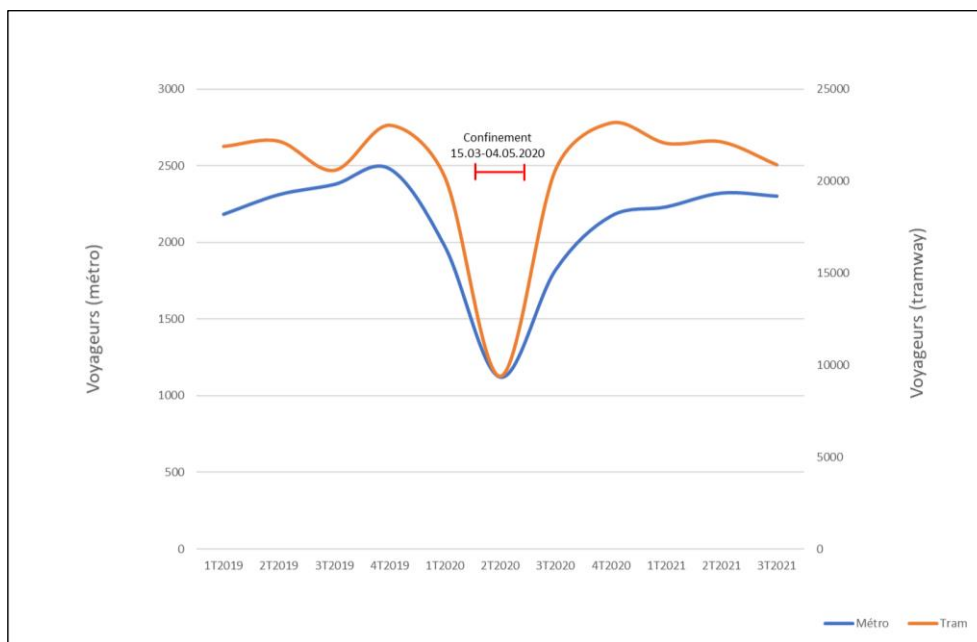
8. La Géorgie a imposé un confinement national de trois semaines au début du mois d'avril 2020. Au deuxième trimestre de 2020, la fréquentation ne représentait plus qu'un cinquième de ce qu'elle était à la même période en 2019 (fig. 5).

Figure 6  
Nombre de voyageurs par trimestre dans le métro et le tramway de Budapest



9. La Hongrie a instauré le 28 mars 2020 un confinement national qui a duré jusqu'au 10 avril. Au deuxième trimestre de 2020, la fréquentation du métro et du tramway avait baissé de 34 % et 35 % respectivement par rapport à celle du deuxième trimestre de 2019 (fig. 6). Les dernières données disponibles montrent qu'au troisième trimestre de 2021, la fréquentation du métro et du tramway de Budapest était revenue à 63 % et 73 % de celle du niveau d'avant la pandémie, telle que mesurée au troisième trimestre de 2019.

Figure 7  
**Nombre de voyageurs par trimestre dans le métro et le tramway de Belgrade**



10. En Serbie, le confinement national instauré à la mi-mars 2020 en raison de la COVID-19 a duré presque deux mois complets. L'ordre de confinement s'appliquait la nuit pendant la semaine et un couvre-feu était imposé pendant tout le week-end, du vendredi soir au lundi matin. Le nombre de véhicules de transport public en circulation a tellement diminué, que le réseau n'était plus en mesure que de transporter les travailleurs essentiels vers leur lieu de travail. La fréquentation des transports publics a donc fortement baissé au cours du deuxième trimestre de 2020, où elle ne représentait que moins de la moitié du niveau d'avant la pandémie (fig. 7). Au troisième trimestre de 2021, la fréquentation du tramway et du métro de Belgrade avait retrouvé son niveau d'avant la pandémie.

Figure 8  
**Nombre de voyageurs par trimestre dans le métro de Madrid et dans celui de Barcelone**

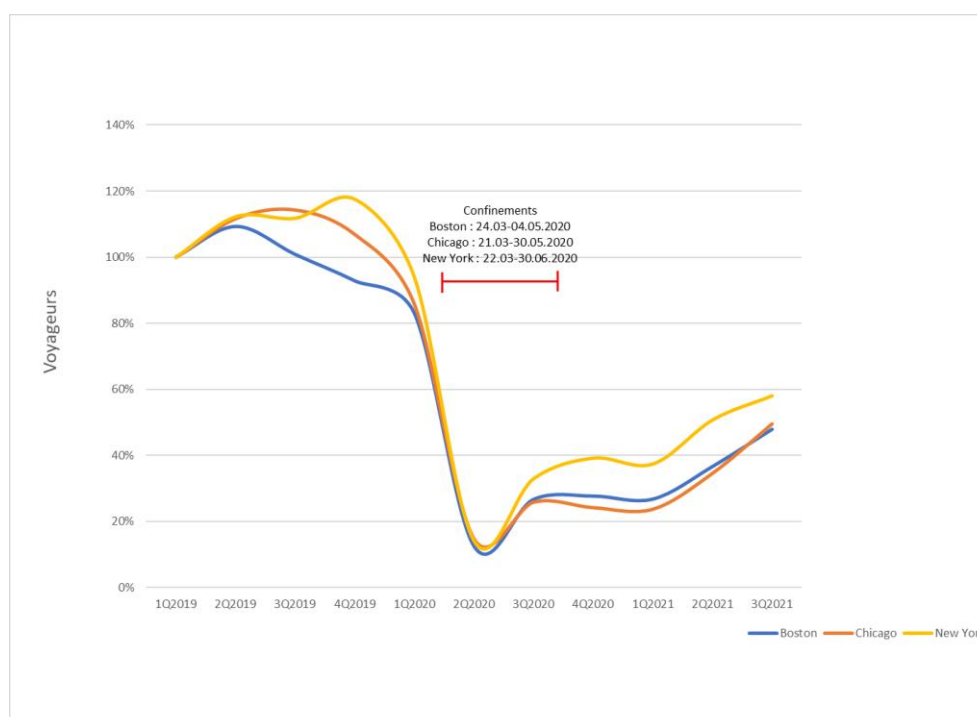


11. L'Espagne a instauré en 2020, à cause de la pandémie, une première période de confinement strict qui a duré cinquante-six jours, de la mi-mars à début mai. À Madrid et à Barcelone, la fréquentation du métro a baissé au deuxième trimestre de 2020 ; elle ne représentait alors qu'un peu plus de 20 % de son niveau d'avant la pandémie, tel que mesuré au deuxième trimestre de 2019 (fig. 8). Au troisième trimestre de 2021, la fréquentation du métro de Barcelone était remontée à 75 % de son niveau d'avant la pandémie, alors qu'à Madrid la fréquentation du réseau représentait un peu plus de 70 % de son niveau habituel.

12. Aux États-Unis d'Amérique, les périodes de confinement dues à la COVID-19 n'ont pas été les mêmes dans tout le pays, les décisions étant prises au niveau des États. Néanmoins, de nombreux États américains ont adopté de telles mesures au printemps 2020, ce qui a eu un impact sur la fréquentation des transports publics. Par exemple, le confinement dans l'État du Massachusetts a duré quarante et un jours alors qu'il a été de soixante-dix jours dans l'Illinois, et qu'un confinement a été en vigueur pendant quatre-vingt-trois jours à New York.

Figure 9

**Nombre de voyageurs par trimestre dans le métro de plusieurs villes américaines (1T2019 = 100)**



13. Dans les villes des États-Unis d'Amérique, le confinement semble avoir fait davantage chuter la fréquentation que dans les villes européennes. Au deuxième trimestre de 2020, le nombre de voyageurs dans le métro de Boston ne représentait que 11 % du niveau du deuxième trimestre de 2019, contre 13 % à Chicago et à New York (fig. 9). Les villes américaines ont en outre mis plus de temps que les villes européennes à retrouver leur niveau d'avant la pandémie. Au troisième trimestre de 2021, la fréquentation des métros de Boston et de Chicago atteignait respectivement un peu plus de 47 % et 43 % du niveau d'avant la pandémie, alors que la fréquentation du métro de New York représentait 52 % de celle du troisième trimestre de 2019.

14. Plusieurs pays européens ont traversé à cause de la COVID-19 des périodes de confinement qui ont entraîné à plusieurs reprises une chute de la fréquentation dans les transports publics urbains. Sofia et Prague ont traversé deux de ces périodes, tandis que Paris et Dublin en ont connu trois.

Figure 10  
Nombre de voyageurs par trimestre à Sofia



15. Deux confinements ont été imposés par les autorités bulgares pendant la première année de la pandémie. Le premier, qui a duré trois mois au printemps 2020, a réduit de 64 % et 46 % le nombre de voyageurs dans le métro et dans le tramway de Sofia, respectivement. Alors que le trafic de voyageurs avait repris pendant l'été et l'automne, un deuxième confinement a été instauré fin novembre 2020, qui a duré jusqu'à fin janvier 2021. Cela a entraîné une légère baisse du nombre de voyageurs, qui n'a cependant pas été aussi brutale que pendant le premier confinement. Au troisième trimestre de 2021, le nombre de voyageurs du métro et du tramway de Sofia représentait 83 % et 68 % de ce qu'il était au troisième trimestre de 2019.

Figure 11  
Nombre de voyageurs par trimestre à Prague

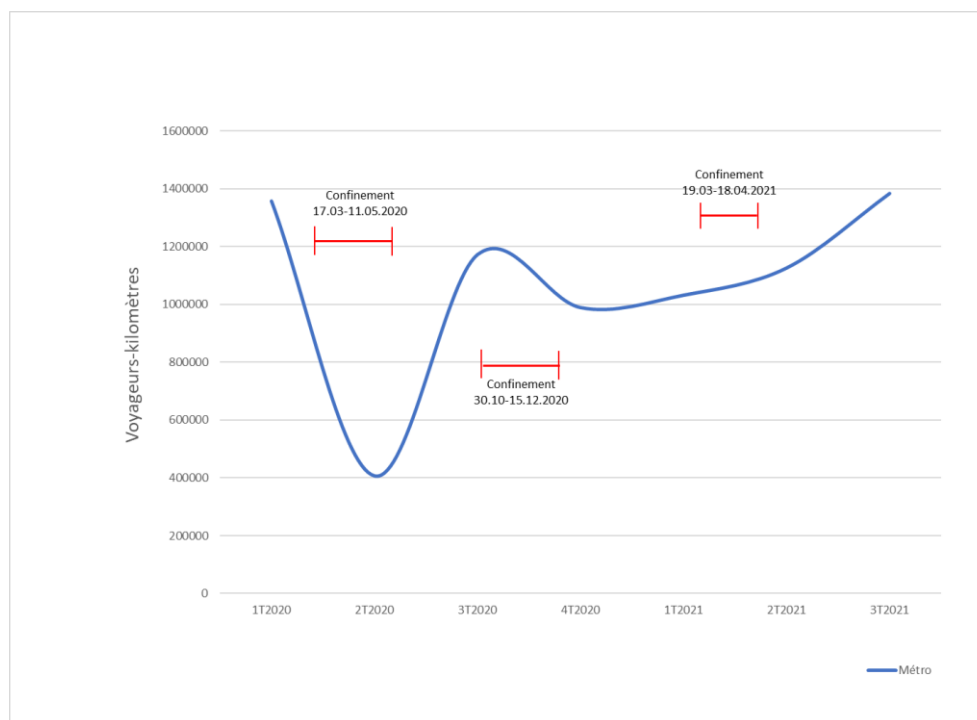




16. Comme en Bulgarie, deux confinements ont eu un impact sur la fréquentation des transports publics de la Tchéquie. Le premier, qui a duré un mois au printemps 2020, a fait chuter la fréquentation du métro et du tramway de Prague de 57 % et 49 %, respectivement. Le deuxième confinement, qui a duré cent soixante-quatorze jours, entre octobre 2020 et mars 2021, a entraîné une baisse encore plus importante de la fréquentation du métro et du tramway, qui était descendue au premier trimestre de 2021 à 36 % et à 39 % des niveaux du premier trimestre de 2019. À la fin de l'année 2021, le nombre de voyageurs empruntant ces deux réseaux était toujours de plus de 30 % inférieur aux niveaux d'avant la pandémie.

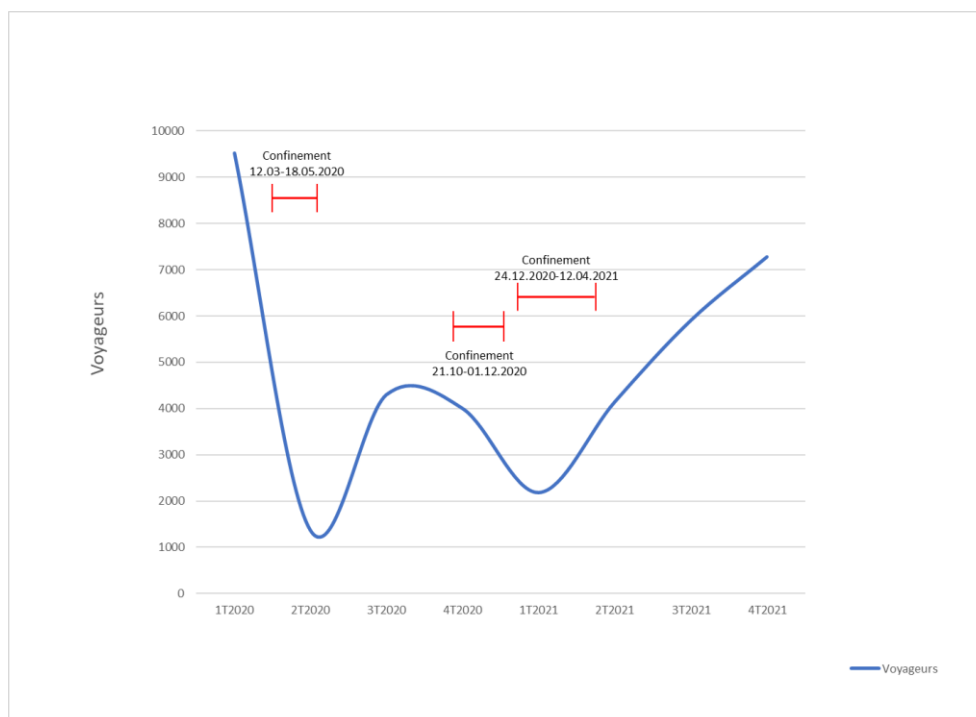
Figure 12

### Quantité de voyageurs-kilomètres par trimestre dans le métro de Paris



17. Deux confinements ont été instaurés en France en 2020. Le premier (mars, avril et mai) a duré cinquante-cinq jours et le second (novembre et décembre) a duré quarante-six jours. Tous deux ont eu des effets sur la fréquentation du métro parisien, le premier provoquant une baisse de 70 % du volume de voyageurs pendant le deuxième trimestre de 2020 (fig. 12, mesurée en voyageurs-kilomètres). En 2020, la fréquentation avait retrouvé au troisième trimestre 86 % de son niveau du premier trimestre, mais le deuxième confinement a fait chuter le nombre de voyageurs de 13 % au quatrième trimestre. En revanche, un troisième confinement d'une durée d'un mois, au début du printemps de 2021, n'a pas eu d'effet négatif sur le nombre de voyageurs dans le métro parisien et, à la fin de l'année 2021, la fréquentation avait retrouvé son niveau d'avant la pandémie.

Figure 13  
**Nombre de voyageurs par trimestre dans le tramway de Dublin**



18. Comme en France, il y a eu en Irlande trois périodes de confinement strict, qui ont provoqué des baisses de fréquentation du tramway de Dublin. Le premier confinement (de la mi-mars à la mi-mai 2020) a duré un peu plus de deux mois, et le nombre de voyageurs sur le réseau de tramway a été ramené au deuxième trimestre de 2020 à 14 % du niveau d'avant la pandémie. À la fin du troisième trimestre de 2020, la fréquentation avait retrouvé 45 % du niveau du premier trimestre de l'année. Toutefois, deux périodes de confinement successives, la première (octobre et novembre 2020) d'une durée de quarante et un jours et la deuxième, plus longue, de cent dix-neuf jours (entre Noël 2020 et le 12 avril 2021), ont fait baisser la fréquentation, qui ne représentait au premier trimestre de 2021 que 22 % du niveau du premier trimestre de 2020. À la fin de 2021, le nombre de voyageurs avait retrouvé 76 % de son niveau du début de 2020.

19. Le tableau ci-dessous résume les effets du confinement sur le nombre de voyageurs du métro dans les 11 villes présentées dans le présent document. À l'exception de Paris et de Belgrade, où la fréquentation avait plus ou moins retrouvé fin 2021 son niveau d'avant la pandémie, la fréquentation du métro avait certes repris dans les villes européennes, mais elle était toujours de 17 % à 37 % inférieure à ce qu'elle était à la fin de 2019. Les données relatives aux trois villes des États-Unis d'Amérique présentées ici montrent que le volume de voyageurs dans le métro, qui n'atteignait en 2021 que 50 % du niveau d'avant la pandémie, reprenait plus lentement qu'en Europe.

Tableau  
**Effet des mesures d'endiguement de la pandémie de COVID-19 sur la fréquentation  
 du métro et du tramway dans les villes de la région de la CEE**

<i>Ville</i>	<i>Période(s) de confinement</i>	<i>Différence de fréquentation entre le deuxième trimestre de 2019 et le deuxième trimestre de 2020</i>	<i>Différence de fréquentation entre le troisième trimestre de 2019 et le troisième trimestre de 2020</i>
Sofia	13.03-15.06.2020 (94 jours)	-64 %	-17 %
	28.11.2020-31.01.2021 (56 jours)		
Prague	16.03-14.04.2020 (27 jours)	-57 %	-34 %
	22.10.2020-28.03.2021 (174 jours)		
Helsinki	08.03-28.03.2020 (20 jours)	-57 %	-31 %
Paris <sup>4</sup>	17.03-11.05.2020 (55 jours)	-70 %	+2 %
	30.10-15.12.2020 (46 jours)		
	19.03-18.04.2021 (30 jours)		
Budapest	28.03-10.04.2020 (13 jours)	-66 %	-37 %
Dublin	12.03-18.05.2020 (67 jours)	-86 % <sup>5</sup>	-24 % <sup>6</sup>
	21.10-01.12.2020 (41 jours)		
	24.12.2020-24.04.2021 (119 jours)		
Belgrade	15.03-04.05.2020 (50 jours)	-53 %	-3 %
Madrid	14.03-09.05.2020 (56 jours)	-79 %	-29 %
Barcelone	14.03-09.05.2020 (56 jours)	-78 %	-25 %
Boston	24.03-04.05.2020 (41 jours)	-89 %	-53 %
Chicago	21.03-30.05.2020 (70 jours)	-89 %	-57 %
New York	22.03-13.06.2020 (83 jours)	-87 %	-48 %

<sup>4</sup> Les données pour 2019 ne sont pas disponibles pour Paris. Les comparaisons ont été effectuées sur la base des données du premier trimestre de 2020.

<sup>5</sup> Premier trimestre de 2020 et deuxième trimestre de 2020.

<sup>6</sup> Premier trimestre de 2020 et quatrième trimestre de 2021.