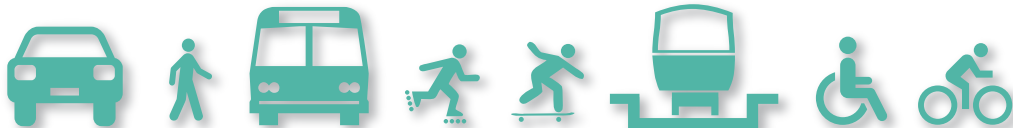


# TRANSFLASH



▶▶▶ LA REVUE DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITÉ

## Spécial crise sanitaire et mobilité

### SOMMAIRE

#### PRÉAMBULE 3

#### 1. QUELS IMPACTS DE LA CRISE SUR LES OFFRES DE TRANSPORTS ET LEURS USAGES ? 4

- ▶ Guy Le Bras 5
- ▶ Claude Faucher 6
- ▶ Bruno Gazeau 8
- ▶ Johan Deleuze 10
- ▶ Isabelle Béjanin 12
- ▶ Delphine Debray 14
- ▶ Michel Chalot 15
- ▶ Patrick Mallejacq 17
- ▶ Louis Belenfant 19
- ▶ Thierry Du Crest 21
- ▶ Stéphanie Vincent 23
- Revue de presse 24

#### 2. QUELLES INÉGALITÉS LA CRISE A-T-ELLE RÉVÉLÉES, GÉNÉRÉES ? 26

- ▶ Brigitte Thorin / Sophie Rattaire 27
- ▶ Eric Chareyron 30
- ▶ Fabien Duprez 33
- ▶ Serge Guérin 34
- ▶ Cyrille Harpet 36
- ▶ Eric Charmes 39
- ▶ Caroline Gallez 41
- Revue de presse 43

#### 3. QUELS IMPACTS DE LA CRISE SUR LA MOBILITÉ ? 44

- ▶ Élodie Trauchessec 45
- ▶ Anne Faure 47
- ▶ Cristina Pronello 49
- ▶ Julien Delabaca 52
- ▶ Yves Crozet 54
- ▶ Emmanuel Ravalet 56
- ▶ Florence Paulhiac Scherrer / Franck Scherrer 58
- ▶ Clément Deloly / Anne Roué Le Gall 61
- ▶ Philippe Zaouati / Witold Marais 63
- Revue de presse 66

#### 4. LA CRISE, RUPTURE OU ÉPISODE PASSAGER ? 68

- ▶ Claire Baritaud 69
- ▶ Arnaud Banos 71
- ▶ Veronique Skorupinski 72
- ▶ Francis Beaucire 74
- ▶ Bernard Jullien 76
- ▶ Arnaud Passalacqua 78
- ▶ Pierre-Henri Emangard 80
- Revue de presse 85



## Paroles déconfinées

Yannick Prebay

Directeur Cerema Territoires et ville

Face aux défis posés par la crise sanitaire et ses conséquences, le Cerema fait le pari de l'intelligence collective en donnant la parole dans ce numéro spécial de Transflash à une diversité d'acteurs de la mobilité et de l'aménagement. Vous y trouverez des regards, des points de vue, des manifestes de chercheurs, d'associations, de collectivités, d'opérateurs. Le résultat est foisonnant, toujours éclairant. Ces paroles déconfinées amènent des points de consensus mais aussi de divergence.

**P**eu d'événements touchent à la mobilité de façon globale comme le fait la pandémie de Covid-19. Mobilités quotidiennes, résidentielles, touristiques, professionnelles : la crise sanitaire aura des conséquences durables sur chacun des motifs de déplacements. Ses impacts porteront sur les infrastructures, les flux et leur gestion, mais aussi sur les pratiques et l'organisation de ses mobilités par chaque citoyen.

Cette crise affecte l'ensemble de notre société et dans toutes ses composantes : rapports sociaux, travail, éducation, commerces, loisirs, culture... Elle est sanitaire, sociale, économique... bref systémique. La diversité de ses impacts est telle que ces derniers engendreront certainement des conséquences dont l'ampleur et la durée sont difficiles à appréhender aujourd'hui.

**L'observation de la mobilité pendant le confinement et la période actuelle de reprise progressive permet de mettre en évidence les impacts les plus directs et visibles.** Le **ralentissement de l'économie** puis la reprise sous contrainte sanitaire – distanciation physique, gestes barrières – a, comme toute crise économique majeure, des conséquences sur la mobilité des personnes et des marchandises.

La crise bouleverse les **pratiques des usagers**. Elle a redonné du crédit aux modes individuels tandis que les modes collectifs et partagés souffrent de la situation (5 à 10 % de la fréquentation normale pour les TC pendant le confinement, source : GART). De même, les trajets du quotidien et de proximité sont privilégiés par rapport à des déplacements plus longs, qu'ils soient professionnels ou touristiques. Elle bouleverse aussi les **acteurs des transports**, et notamment leurs équilibres économiques.

Cette période est **inégalement vécue selon les personnes et les territoires**. Des populations fragiles – situations de handicap, personnes âgées, précaires, mal logées, éloignées, etc. – ont pu subir plus difficilement les contraintes de confinement.

→ P.2

Les **outils numériques** ont cependant connu un fort développement pour permettre de conserver un lien social, la capacité à travailler, étudier, se divertir et s'approvisionner.

**Au-delà de ces aspects visibles, la crise agit en fait comme un révélateur de nos modes de vie, de nos habitudes, de tendances à venir.** Telle une expérience en laboratoire, la crise a mis en évidence nos **besoins fondamentaux** de déplacements, qu'ils soient de personnes ou de marchandises, du quotidien ou de longue distance. Elle amène à nous interroger sur la **pertinence de certains déplacements** de notre société hyper (sur ?) -mobile, à nous poser la question de la sobriété. Elle a également permis l'expérience massive du télétravail (passage de 3 % des salariés en position de télétravail en 2017 à 25 % durant la crise, source : Dares) et le **développement rapide et généralisé d'infrastructures dédiées aux vélos**, accélérant ainsi des tendances qui existaient avant la crise, peut-être jusqu'à leur faire franchir un cap décisif pour leur développement. On peut d'ailleurs souligner que l'engouement médiatique et sociétal pour les modes actifs s'est focalisé sur le vélo alors que la marche est également un mode de déplacement aux nombreux avantages.

Jusqu'à présent, la doctrine du dimensionnement des offres de transport reposait essentiellement sur leur capacité à absorber la demande de déplacements en heures de pointe. Les conséquences de la crise mettent à mal cette doctrine. En effet, les diminutions de capacité pour respecter les gestes barrières ne peuvent être compensées, techniquement et financièrement, par des augmentations d'offre. Ainsi, des mesures de **gestion de la demande** telles que l'étalement des pointes et plus généralement **le management de la mobilité (ré-)apparaissent comme des leviers** essentiels des politiques de mobilité de demain. **Ces mesures mettent en jeu les rythmes individuels, collectifs et in fine ceux de nos territoires.**

Plus globalement, ce phénomène exceptionnel nous amène à évaluer notre capacité à amorcer les changements profonds nécessaires face à de grands enjeux : faut-il des crises qui nous touchent individuellement et violemment pour répondre notamment aux enjeux climatiques et à l'objectif de neutralité carbone en 2050 ?

**Toutes les sensibilités existent sur les conséquences de la crise à moyen et long terme.** Pour certains, le monde d'après sera le même qu'avant. Pour d'autres, pire. Pour d'autres encore, la crise est une opportunité afin de faire évoluer nos comportements et de prendre conscience de l'impact de nos modes de vies sur le climat, l'environnement, la biodiversité...

**Une certitude** apparaît cependant. **La crise, également économique,** aura des conséquences à long terme sur l'activité, les revenus des ménages et donc sur la mobilité et l'aménagement des territoires.

Une autre certitude est que de nombreux « curseurs » vont bouger. Quelles seront les conséquences du télétravail, du développement des outils de communication numériques sur les mobilités ? La forte baisse des mobilités longue distance touristique et professionnelle sera-t-elle durable ? Les évolutions constatées dans l'usage des modes de transports le seront-elles aussi ? Cette énumération non exhaustive de questions pendantes traduit les incertitudes qui leur sont associées. Elle amène cependant **une autre certitude : le cumul de ces évolutions amènera des transformations significatives de l'organisation de nos mobilités.**

Selon leur profondeur et leur intensité, ces transformations auront des conséquences notables sur l'organisation des territoires, les pratiques de mobilité et les inégalités sociales ou encore les émissions de polluants et de gaz à effet de serre.

**Il y a donc un enjeu fort pour l'action publique à analyser les difficultés que présente cette période mais aussi à se saisir des opportunités qu'elle offre pour les politiques de mobilité.** Les acteurs des transports, les aménageurs ont joué un rôle clé pour assurer les services indispensables pendant la période de confinement, puis accompagner la reprise d'activité. **La réactivité et la souplesse** dont ils ont fait preuve ont révélé leur inventivité, de nouvelles manières d'agir – urbanisme tactique, aménagements transitoires ou réversibles, droit à l'erreur – mais aussi l'importance de **l'inscription de ces mesures dans des stratégies de territoire** pour que les actions déployées se pérennisent. Les stratégies locales devront également préparer la résilience des territoires, et intégrer les conséquences de la diffusion des pratiques numériques en termes de mobilité, tout en veillant à **l'inclusion sociale.**

**L'action publique est faite de décisions et d'arbitrages.** Cet exercice va être rendu encore plus difficile compte tenu des incertitudes de la période qui s'ouvre. Expert public des mobilités et engagé au service de la cohésion territoriale, le Cerema se mobilise pour accompagner et conseiller les collectivités, acteurs économiques et citoyens face à ces nouveaux défis. À l'instar des travaux sur les aménagements piétons et vélos qu'il a menés durant la période de confinement, le Cerema poursuit l'objectif d'apporter et d'adapter sans cesse des solutions concrètes sur mesure aux besoins des territoires.

Nous espérons que vous prendrez autant de plaisir à lire ce numéro exceptionnel que nous en avons pris à recueillir la parole des différents acteurs, et qu'il sera inspirant pour vos activités. **Bonne lecture et bel été à tous !**

ÉDITORIAL

## Pourquoi un Transflash spécial ?

La période que nous venons de vivre avec le confinement et que nous vivons avec le déconfinement engendre de nombreuses situations délicates aussi bien pour les personnes que pour les entreprises, les commerces, les services publics, les activités culturelles, associatives. Elle a également généré des débats intenses et divers.

Face à ce foisonnement, nous avons ressenti le besoin de prendre du recul et d'amener le débat sur le champ de la mobilité. C'est la raison pour laquelle nous avons imaginé ce numéro spécial de Transflash.

## Comment a-t-il été élaboré ?

Nous avons posé les mêmes questions à tous les contributeurs, quels que soient leur rôle, territoire, discipline. Ceux-ci étaient libres d'aborder ces questions sous l'angle qu'ils souhaitaient et en toute liberté.

Les retours se sont étalés de la fin du confinement jusqu'à la publication de ce numéro. Le contexte évoluant sans cesse sur cette période, la date de réception des interviews (mentionnée à chaque fois) est ainsi un élément à prendre en compte lors de la lecture.

## Comment est-il structuré ?

Pour faciliter la lecture de ce Transflash, nous avons choisi de le structurer en quatre parties. Comme souvent dans ce genre d'exercice, les contributions dépassent le cadre de la partie dans laquelle elles ont été insérées. Chacune de ces parties est agrémentée d'une revue de presse sélective.

**Merci à toutes les personnes qui se sont prêtées à cet exercice. Ce numéro n'existerait évidemment pas sans vous.**

Par vos contributions, ce numéro spécial de Transflash constitue un témoignage de ces derniers mois. Nous espérons qu'elles alimenteront en retour les réflexions des acteurs de la mobilité.

## Quels impacts de la crise sur les offres de transports et leurs usages ?

Que ce soit pendant la période de confinement ou de déconfinement, la crise sanitaire a fortement touché les systèmes de transports. De services basés sur un usage minimal, il faut désormais faire redémarrer les offres de transports dans le respect des gestes barrières.

Pour chaque mode de transport, cette situation inédite a donc comporté des modifications profondes à court terme et implique des répercussions parfois antagonistes. Celles-ci seront à prendre en compte afin de continuer de poursuivre les objectifs de politiques publiques environnementaux, économiques et sociaux. Les contributeurs de cette partie du numéro, qu'ils représentent des collectivités, des opérateurs, des usagers ou qu'ils soient observateurs et chercheurs, mettent notamment en valeur quelques opportunités et menaces qu'ils ont décelées :

- ▶ Comment, et à quels coûts, rebâtir une offre de transports publics fortement impactée par la gestion de la crise sanitaire alors que cette offre avait montré toute sa résilience durant la période de confinement ?
- ▶ Comment pérenniser l'élan sur les politiques et l'usage du vélo alors que les réseaux routiers pourraient voir leur charge de trafic automobile reprendre leur niveau antérieur ?
- ▶ Comment accompagner des « solutions » qui ont accru leur importance durant la crise, notamment le télétravail, tout en gérant les éventuels effets rebonds dont les conséquences pourraient se révéler en fait négatives en cas de développement trop rapide et massif ?



## Guy Le Bras

Directeur général du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART)

Interview reçue le 9 juin 2020

### Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre structure ?

**La période que nous avons traversée est inédite, à tout point de vue.** Le secteur de la mobilité a été particulièrement impacté. Dans les réseaux urbains, cela s'est traduit par une offre moyenne égale à 30-40 % de l'offre nominale, ce qui est une baisse considérable (certaines AOM ayant même stoppé tout ou partie de leur réseau).

Au-delà de cette baisse, c'est tout une restructuration des réseaux qui a dû être pensée en quelques jours : mise en place de renforts de dessertes vers les établissements hospitaliers et orientation de services de transport à la demande (TAD) vers ces établissements ; suppression de l'offre de transport scolaire du fait de la fermeture des établissements scolaires, etc.

Naturellement, la fréquentation des réseaux a également été bouleversée, et était comprise entre 5 et 10 % de la fréquentation normale. Cette baisse soudaine et brutale a entraîné une diminution conséquente des recettes tarifaires durant toute la période du confinement.

### Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?

**L'impact de la crise sanitaire sur le financement des AOM et, plus généralement sur l'organisation des réseaux, va avoir un premier impact très fort sur les contrats entre les AOM et leurs délégataires :** sur quelle base négocier avec son opérateur ? Quels types d'avenants passer ? Quand ?

D'autre part, les réseaux ont connu, depuis le déconfinement, des difficultés d'organisation du fait de la publication tardive des textes réglementaires s'agissant des contraintes sanitaires à faire respecter dans les réseaux de transport.

À cet égard, les mesures de distanciation sociale sont très contraignantes pour les AO et les opérateurs car

elles limitent fortement le nombre de personnes pouvant embarquer dans les véhicules.

En dépit de ces contraintes, une majorité de réseaux de transports publics sont remontés à une offre de l'ordre de 70 à 80 %, comme demandé par le gouvernement.

Le volet financier reste un point de très grande vigilance pour le GART car nous savons d'ores et déjà que le versement mobilité, essentiel au bon fonctionnement des réseaux urbains en France, a été et sera fortement touché par cette crise en raison :

- ▶ des reports de charges, d'une part (le gouvernement a autorisé, pour les mois de mars, avril et mai, les employeurs privés à reporter leurs charges sociales de trois mois. À court terme, cela se traduit par une baisse de trésorerie pour les AOM) ;
- ▶ de l'activité partielle, d'autre part (les indemnités d'activité partielle versées par les employeurs aux salariés ne sont pas soumises à cotisations sociales. Cela conduit donc à une perte nette de VM pour les AOM) ;
- ▶ et enfin de l'augmentation probable du chômage (qui fera baisser la masse salariale des employeurs assujettie au versement mobilité).

**« Avec une offre à 100 % ne permettant d'accueillir que 50 % de la fréquentation normale, les AOM ne pourront pas assumer financièrement la mise en place de services supplémentaires. »**

Plus généralement, les AOM doivent aujourd'hui faire face à des incertitudes, à court et moyen terme, dès septembre avec la reprise des écoles et la baisse du télétravail si l'on assiste à un prolongement de la distanciation sociale (suppression d'un siège sur deux, etc). Avec une offre à 100 % ne permettant d'accueillir que 50 % de la fréquentation normale, les AOM ne pourront pas assumer financièrement la mise en place de services supplémentaires.

À plus long terme, il faudra se demander comment restaurer la confiance des usagers dans les transports publics, et faire en sorte que les politiques de mobilité menées jusqu'à présent par les AOM en matière de report modal soient poursuivies de façon à ne pas voir un rebond de l'usage de la voiture.



## Claude Faucher

Délégué général de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP)

Interview reçue le 5 juin 2020

### Comment l'UTP a-t-elle appréhendé la période de confinement ?

Les opérateurs, comme les autorités organisatrices de la mobilité ont eu deux préoccupations majeures.

D'une part, ils ont œuvré pour garantir la sécurité des passagers et des équipes opérationnelles, celles en contact avec le public comme les autres, moins visibles, mais au centre de la réussite quotidienne de la gestion de cette crise.

D'autre part, ils ont ajusté l'offre de transport avec pragmatisme pour l'adapter à la fréquentation tout en veillant à permettre aux personnels soignants, au cœur de la bataille, et aux salariés, qui ont continué de travailler sur le terrain pour permettre au pays de rester debout, de rejoindre leur poste de travail.

Cette crise a montré que le transport public urbain comme le transport ferroviaire, voyageurs et fret, faisaient incontestablement partie des activités indispensables à la vie de notre pays : pour permettre aux citoyens, qui le devaient, de se déplacer et pour acheminer les marchandises.

Le confinement s'est évidemment traduit par une chute drastique de la fréquentation de l'ordre de 90 %, avec son corollaire : l'effondrement des recettes issues de la vente des titres de transport, qui financent en moyenne un tiers du coût de fonctionnement des services de transport public de voyageurs.

En conclusion, nous dressons un double constat : le transport public a démontré qu'il était un service de première nécessité et son modèle économique est fragilisé comme il ne l'a jamais été.

### Comment avez-vous réagi pendant le déconfinement ?

Pendant le déconfinement, les opérateurs ont été en contact permanent avec le ministère des Transports et localement avec les autorités organisatrices de la mobilité pour prendre toutes les mesures qui s'imposaient. Ils ont augmenté l'offre de services, de 30 % à 80 % en moyenne au cours des premières semaines de déconfinement, en se concentrant sur les lignes et territoires où la demande se révélait la plus forte et en adaptant l'offre à la demande. Ils ont poursuivi et mis en place de nouvelles dispositions et mesures pour favoriser le respect des gestes barrières, pour réguler la demande de mobilité et pour renforcer les actions de nettoyage et de désinfection des matériels. L'enjeu majeur est de réassurer les voyageurs afin qu'ils ne se tournent pas vers les modes plus carbonés tels que la voiture individuelle ou le deux-roues motorisé, ce qui serait un très mauvais signal au niveau social comme au plan environnemental.

« Le transport public a démontré qu'il était un service de première nécessité et son modèle économique est fragilisé comme il ne l'a jamais été. »

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

Cette crise a notamment mis en exergue deux faits saillants : le déterminant du monde d'après tiendra à la qualité de l'air que nous respirerons et l'action locale bénéficie à l'ensemble de la planète. La part modale des transports publics doit absolument se redresser, car ces modes de déplacement restent les plus durables et permettent à tous de se déplacer en toute sécurité.

Si une fois la crise terminée, la part modale restait en berne durablement au profit de l'autosolisme, ce scénario viendrait ruiner 20 ans d'effort des collectivités en faveur de la mobilité durable.



## Comment éviter ce scénario ?

**Le transport public urbain mérite un plan de soutien digne de ce nom et porteur de mesures structurantes pour surmonter les conséquences de la crise sanitaire, mais aussi pour garantir son développement à plus long terme.**

Dès 2020, dans le cadre de prochaine loi de finances rectificative, il faut compenser la baisse du versement mobilité et la chute de recettes commerciales, ramener à 5,5 % le taux de TVA des transports publics du quotidien car ils ont, une fois encore, démontré qu'ils assuraient un service essentiel.

Il convient aussi de soutenir le financement d'un plus grand nombre d'aménagements urbains dédiés aux mobilités actives et aux transports publics urbains.

Ce plan de soutien doit, en outre, se traduire par l'achèvement du programme d'investissements prévu par la loi Grenelle (2009), c'est-à-dire l'organisation du 4<sup>e</sup> appel à projets, très attendu des autorités organisatrices de la mobilité. Il permettra d'accompagner les investissements des collectivités locales dans des extensions capacitaires de réseaux, le verdissement des véhicules, la digitalisation, le véhicule autonome, les aménagements favorisant l'intermodalité avec les modes actifs pour les premiers et derniers kilomètres. Il s'agit d'un levier essentiel pour relancer l'économie et l'emploi du transport public urbain et de son écosystème, notamment au plan local. Il est indispensable pour concrétiser les projets qui, à l'instar de ceux mis en œuvre dans le passé, font du secteur des transports publics un secteur résolument moderne et innovant. Nous travaillons pour le transport public urbain des prochaines décennies.

”



## Bruno Gazeau

Président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Interview reçue le 23 mai 2020

### Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre entreprise ?

**La FNAUT, fédération agréée de consommateurs, rassemble 170 associations d'usagers sur tout le territoire et se trouve en relation permanente avec les utilisateurs des différents modes de transport.** Durant la période de confinement, de nombreux échanges ont eu lieu entre les associations locales, les fédérations régionales et la fédération nationale.

Dans les agglomérations, un service minimum de transport urbain a été maintenu pendant la période de confinement, notamment pour les personnels de santé et les professionnels pour lesquels le télétravail était impossible.

Dans les transports ferroviaires, les services TGV ont été très réduits. Les trains Intercités et TER ont parfois été complètement supprimés ce qui a pénalisé les personnes devant se rendre à leur travail.

Dans le transport aérien, la plupart des compagnies ont proposé des avoirs et n'ont pas remboursé les voyageurs, ce qui n'est pas conforme à la réglementation européenne sur le droit des passagers et à la position de la FNAUT.

Durant cette période, les associations membres de notre fédération ont constaté avec satisfaction qu'elles étaient souvent consultées par les pouvoirs publics pour donner leur avis, ce qui est un progrès dans la concertation indispensable avec les usagers et un espoir pour l'avenir.

### Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?

**La sécurité des voyageurs demeure la première préoccupation de la FNAUT.** Favorable à l'obligation

du port du masque, la FNAUT souhaite qu'il soit conseillé sur l'espace public afin de ne pas stigmatiser l'usage des transports publics, qui sont un moyen sûr de déplacement.

La remontée à 70 % puis à 100 % du niveau de fonctionnement des services est la première exigence pour faciliter les gestes barrière dans les transports. Le plein service doit être maintenu pendant les vacances d'été et les amplitudes doivent tenir compte des métiers à horaires atypiques.

Les collectivités ont intérêt à profiter du déconfinement pour allouer davantage d'espace aux couloirs bus, aux pistes cyclables et aux cheminements piétons. Les priorités aux feux de carrefour doivent être généralisées pour les bus comme pour les tramways. Le développement des pistes cyclables, hautement souhaitable, ne doit pas se faire au détriment des transports en commun.

S'agissant plus spécifiquement des Intercités et des TER, la FNAUT demande que l'offre soit complètement rétablie et que sur les lignes très fréquentées, l'offre soit maximale pour permettre d'étaler les pointes. La FNAUT demande que les plans de transport soient au moins hebdomadaires et affichés le samedi au plus tard.

**« Le développement du télétravail et l'aménagement des horaires sont à encourager pour éviter le retour des hyper-pointes dans les transports en commun. »**

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

**Le développement du télétravail et l'aménagement des horaires sont à encourager pour éviter le retour des hyperpointes dans les transports en commun.** Cela passe par une concertation avec les établissements scolaires et universitaires, les services publics et les



entreprises. Les plans de déplacements interentreprises sont un outil à promouvoir dans ce domaine.

Le report vers le transport individuel ou collectif en voiture n'est pas la solution. Qui acceptera le retour de la pollution et des maladies respiratoires ? Qui acceptera les pertes de temps et les coûts liés à la congestion du trafic ?

Le versement mobilité sera réduit de 2 milliards d'euros. La FNAUT souhaite que cette réduction soit compensée par l'Etat aux autorités organisatrices, sans quoi les services de transport risquent d'être fragilisés, voire mis en danger.

La FNAUT vient d'écrire au Président de la République en soulignant notamment : « Le train, mode de transport le plus écologique, doit être l'épine dorsale des mobilités au plan local et au plan national. Un plan

de relance ferroviaire est indispensable pour sauver la SNCF, tenir compte de la distanciation physique, répondre au changement climatique et réduire la dépendance automobile ».

### Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...

**Pour lutter contre la propagation du virus Covid-19, nos concitoyens ont accepté un changement momentané mais radical de leur mode de vie.** Le danger lié au réchauffement climatique est tout aussi grave mais se situe dans une temporalité différente : Des réorientations significatives des politiques de mobilité doivent être conduites pour lutter, dans le transport des personnes comme celui des marchandises, contre la congestion et le réchauffement climatique.





## Johan Deleuze

Responsable du service Tout'enbus, Aubenas

Interview reçue le 14 mai 2020

### Comment cette période de confinement a-t-elle été gérée par le syndicat Tout'enbus ?

**La crise sanitaire a déstabilisé le Syndicat Tout'enbus au niveau du fonctionnement interne.** Les services Tout'enbus ont dû rapidement mettre en place un plan de transport adapté pour répondre aux demandes des usagers se rendant au travail ou allant faire leurs courses. Le maintien des horaires en service de pointe a été privilégié, avec 42 % du service nominal du service urbain. Le syndicat Tout'enbus a dû agir vite pour informer les usagers, adapter son offre avec les transporteurs.

Pour assurer l'information et la continuité du service public, des agents en télé-travail ont pu répondre aux demandes de renseignements et informations diverses par téléphone et par courriel. Le Syndicat ne s'est pas limité à renseigner et aider les usagers pour les services Tout'enbus, mais a communiqué l'information de l'ensemble des services existants : SNCF, TER région Auvergne-Rhône-Alpes, Le Sept...

Le suivi quotidien des fréquentations et les quelques retours de terrains des conducteurs et transporteurs nous ont permis d'observer que les gens se sont essentiellement déplacés pour leurs courses et leurs rendez-vous médicaux. Les usagers des lignes du réseau urbain pendant cette période sont les personnes les plus vulnérables : personnes âgées, personnes en difficultés sociales. Globalement les usagers se sont bien adaptés au plan transport mis en place et peu de réclamations ont été faites sur les services.

### Comment appréhendez-vous la période de déconfinement ?

**La période de déconfinement est un moment difficile.** Nous avons dû réfléchir à la remise en place d'un réseau

adapté pour répondre aux nouvelles demandes des usagers sur leurs déplacements à compter du 11 mai, ainsi qu'à l'adaptation des lignes à la reprise des déplacements scolaires des élèves en primaire, puis en collège et ensuite au lycée.

Les services du Syndicat Tout'enbus ont mis tout en œuvre pour que l'ensemble de leurs services puisse reprendre progressivement, tant d'un point de vue technique que financier. En effet, la période de confinement Covid et la mise en chômage technique d'un grand nombre de salariés a eu un impact très fort sur le versement mobilité du Syndicat, lequel représente 80 % des recettes du Syndicat. En outre, la mise en place de la montée par l'arrière du bus sans validation a généré une baisse des recettes usagers.

Pour la reprise des services post-confinement, nous n'avons pas eu d'autre choix que de prévoir pour septembre 2020 une réduction du service à environ 64 % du service nominal pour ne pas grever le budget du Syndicat. Ce choix a conduit à un travail technique et financier entre le Syndicat et le transporteur.

**« Pour le Syndicat Tout'enbus, cette crise est une opportunité pour réfléchir à une autre organisation de travail mais aussi, à une nouvelle organisation du réseau. »**

Un important travail a également été fait sur la communication de prévention du Covid : mis en place d'affiches sur l'obligation de port d'un masque dans les bus, condamnation des places, etc. Une campagne d'affichage a été réalisée sur les abribus, tandis que des contrôleurs aux points stratégiques faisaient de la prévention auprès des usagers.

Par ailleurs, nous étudions de nouvelles solutions de billettique : ticket dématérialisé, achat sur Internet...

Compte tenu de l'impact de la baisse du versement mobilité sur le budget, le syndicat de transport Tout'enbus est particulièrement vigilant sur le développement de son offre pour la rentrée de septembre 2020. En effet, la dynamique mobilité et la progression

du nombre de montées observées ces dernières années sur le réseau est aujourd'hui largement remise en cause. Il va falloir regagner la confiance des usagers et limiter leurs craintes à réutiliser les transports en commun. C'est d'autant plus difficile qu'en milieu rural, la tentation est grande de reprendre la voiture. Cependant, l'offre doit toujours répondre à la demande des usagers non motorisés, souvent vulnérables d'ailleurs.

Pour le Syndicat Tout'enbus, cette crise est une opportunité pour réfléchir à une autre organisation de travail mais aussi, à une nouvelle organisation du réseau, de ses lignes, des nouveaux services de mobilité. Cela va nous permettre de faire des expérimentations, par exemple des lignes réservées pour les personnes qui travaillent.

Comme dans beaucoup d'autres territoires en cette période, le vélo est un moyen de déplacement plébiscité : constituant une activité physique en soi, il constitue un moyen de déplacement écologique et moins risqué que les transports en commun du point de vue sanitaire. Le Syndicat Tout'enbus offre déjà à la location de longue durée – un trimestre minimum sans durée maximum – une flotte de 70 VAE. Malgré les difficultés budgétaires, il apparaît nécessaire de se poser la question d'augmenter ce parc ou de trouver d'autres modes d'utilisation des vélos, comme le libre-service. Cette question doit également être abordée par les différents gestionnaires de voirie pour pouvoir rapidement développer des voies cyclables temporaires ou permanentes.

## À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

**La Crise Covid n'a pas occulté la question et la problématique des mobilités ;** bien au contraire, elle invite à se poser une question essentielle qui va bien au-delà de la crise sanitaire : puis-je me déplacer ? Et par quel moyen mon déplacement est-il vraiment nécessaire ? Vaut-il mieux le reporter à plus tard ? Comment travailler sans me déplacer ? Etc.

Cette crise aura un impact sur le court et moyen terme et sur l'ensemble des mobilités et il va nous falloir réfléchir sur le renforcement de l'offre vélo mais aussi sur les nouvelles formes de déplacements ou de non-déplacements.

À plus long terme, elle pourrait impacter la répartition des populations sur le territoire, contribuer à un rééquilibrage villes/campagnes, accélérer les nouvelles formes de travail à distance dont le télétravail, changer les comportements de consommation avec plus d'achat local mais aussi plus d'achat en ligne.

Cette période doit être vécue comme un test et nous faire réfléchir sur nos possibilités d'adaptations tant sur nos mobilités et nos déplacements que sur notre façon d'habiter et de vivre au quotidien. Nous ne sommes pas à l'abri de nouvelles crises sanitaires ou autres et il convient de prévoir dans la mobilité quotidienne comme dans l'habitat des possibilités d'adaptation rapide de l'offre à la demande.

”



## Isabelle Béjanin

Première adjointe au maire de Chédigny

Interview reçue le 2 juillet 2020

### Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre commune ?

**Chédigny est une petite commune de 560 habitants, située dans le département d'Indre-et-Loire, à 35 km environ de Tours.** Grâce à une réflexion sur les mobilités et la création de zones à circulation apaisée, accompagnée d'un fleurissement et d'une végétalisation en abondance, elle s'est progressivement transformée en « village-jardin » au sein duquel l'espace-rue a été redonné en priorité aux habitants. Partagé et ouvert à tous, cet espace public est en effet devenu un lieu de sociabilité où l'on peut se déplacer facilement à pied et à vélo, mais aussi flâner, discuter, jouer.

Au cours du confinement, alors que la période rendait difficile les relations sociales, le cœur du bourg aménagé en « zone de rencontre » a été d'autant plus apprécié. Il est devenu un espace de convivialité qui a permis aux Chédignois de se croiser lors de leurs sorties autorisées, en respectant aisément les règles de distanciation. Une façon ainsi de maintenir un lien social.

Le fleurissement printanier des rues qui à ce jour comptent près de milles rosiers, plusieurs centaines d'arbustes et trois mille vivaces, a créé un environnement attractif et apaisant qui a permis lors des sorties de compenser la morosité de l'assignation à résidence.

Par ailleurs, comme partout en France, des mesures ont été mises en place et un élan de solidarité s'est créé pour œuvrer au maintien et à la continuité du bien vivre à Chédigny. Télétravail pour la secrétaire de mairie afin d'assurer le suivi des affaires courantes ; information renforcée auprès des habitants (messages sur réseaux sociaux, mais aussi distribution à domicile pour ceux dépourvus d'internet) ; continuité de travail des jardiniers municipaux ; lien avec les familles pour

que l'enseignement à distance aux enfants se passe bien ; confection de masques par des Chédignaises émérites ; service d'épicerie avec livraison à domicile mis en place par le restaurant du village ainsi que les week-ends des menus à emporter ; maintien de l'ouverture de la boulangerie tous les matins 7 jours sur 7 ; initiative des habitants pour apporter leur aide au voisinage en faisant de courses, en récupérant des médicaments ou en postant des courriers ; installation d'une grainothèque dans la rue principale du cœur du bourg pour continuer les échanges ou achats de graines et de plants et faire ainsi perdurer l'élan de végétalisation de la commune...

### Comment s'est passée la période de déconfinement ?

**Chédigny est devenue une destination prisée pour aller se balader entre amis, en famille.** De ce fait lors du déconfinement, nous devons protéger nos habitants et faire respecter la distanciation.

Nous avons rajouté des panneaux d'information aux entrées du centre-bourg qui indiquent la forte affluence piétonne. Ils demandent de cheminer en gardant la droite, conseillent de porter le masque et rappellent le respect nécessaire des distances de sécurité.

« Au cours du confinement, alors que la période rendait difficile les relations sociales, le cœur du bourg aménagé en "zone de rencontre" a été d'autant plus apprécié. »

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

**La crise pourrait avoir à plus long terme un impact positif sur les politiques environnementales et sociales.**

À Chédigny, l'apaisement de la circulation grâce notamment à la création de la zone de rencontre en centre-bourg, a démontré en période de confinement et de déconfinement, tous les atouts des aménagements de voirie et d'espace public qui vont dans ce sens. Atouts qui sont bien sûr précieux également en période « normale » pour créer du bien vivre ensemble et contribuer à la réduction de l'empreinte carbone par la réduction induite du trafic motorisé et la reconquête de l'espace urbain par les modes actifs. Chédigny bénéficiait lors de la crise d'un aménagement déjà repensé de ses rues. D'autres villages, villes et métropoles ont profité de cette période pour tester la mise en place d'aménagements provisoires, légers, simples, peu onéreux, favorable aux modes actifs. Une façon de montrer qu'il est possible d'aménager autrement,

de convaincre la population et de provoquer à plus long terme de grandes mutations.

Du point de vue social, la crise a révélé des puits sans fond de solidarité. À Chédigny cela a été le cas, avec des liens qui se sont développés au sein des habitants, liens que l'on espère indéfectibles. Cf. : « Coronavirus : Chédigny, un village solidaire », reportage France 3 - 20 mai 2020 sur Youtube.

### Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...

**Comment répondre à une forte affluence de touristes en cette période dans un village-jardin ?** En créant un sens de circulation, en informant, en créant des zones de rencontre.

”



## Delphine Debray

Directrice Déléguée aux opérations transports terrestres, Région Bretagne

Interview reçue le 4 juin 2020

### “ Comment cette période de confinement a-t-elle été gérée par votre territoire ?

**Sur la mobilité des personnes, notre rôle a été d'accompagner le confinement ;** nous avons maintenu des services « minimum » pour l'interurbain pour les salariés et quelques services scolaires pour les enfants de personnel soignant. Les fréquentations ont été très faibles.

### Comment appréhendez-vous la période de déconfinement ?

**Nous avons demandé à nos transporteurs une reprise de 100 % des services spécifiques scolaires primaires et collèges à compter respectivement des 12 mai et 18 mai.** Les lignes interurbaines ont repris avec une offre calibrée à 70 % de l'offre normale. Nous n'avons pas roulé les dimanches et fériés pour éviter des déplacements en masse pour aller sur la côte notamment.

Nous avons demandé des alertes sur des cas de surcharge (considérant une capacité d'emport de 50 %) ; la montée porte avant ayant été interdite, nous n'avions plus aucune statistique même là où le réseau est doté de billettique.

Peu d'opportunités en cette période et ces différentes phases de déconfinement ; on y voit plutôt un risque d'abandon à court et moyen terme des transports collectifs pour les non captifs. La baisse de fréquentation touristique est également à surveiller. Par ailleurs, les baisses de fréquentation et des recettes (notamment sur le ferroviaire) conjuguées aux coûts des mesures sanitaires nous inquiètent sur nos capacités de développements futurs.

**« Les baisses de fréquentation et des recettes (notamment sur le ferroviaire) conjuguées aux coûts des mesures sanitaires nous inquiètent sur nos capacités de développements futurs. »**

**À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?**

**Il serait souhaitable que cette crise réinterroge sur les déplacements « obligés » ;** si le télétravail se développe et/ou que les employeurs élargissent les plages horaires, nous pourrions peut-être avoir un effet bénéfique sur « la pointe », qui nous oblige à dimensionner

fortement les moyens de production. J'ai peur toutefois que les « mauvaises » habitudes ne reprennent en parallèle, les sources de financement possible se tarissent.

”





## Michel Chalot

Chef d'entreprise de transport routier à Strasbourg (PME), Transports Chalot

Interview reçue le 4 juin 2020

### Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre entreprise ?

**Dès le début du mois de mars, j'ai formé les conducteurs aux gestes barrières et mis en place des kits à destination de l'ensemble des conducteurs comprenant des lingettes de nettoyage, des sacs poubelles, du gel hydroalcoolique, de masques, etc., en lien avec la médecine du travail.**

Après cet effet de surprise lié à la survenue du virus et une période durant laquelle les salariés se montraient relativement dubitatif par rapport aux mesures prises, nous avons été confrontés à une prise de conscience brutale liée aux nombres de morts dans la région. Celle-ci s'est traduit par de la peur chez de nombreux de mes conducteurs. Les grands groupes pétroliers ont souhaité poursuivre la livraison de fioul domestique durant le confinement pour des raisons économiques : moins de commande pour les stations services mais hausse de celles des particuliers pour le fioul domestique en lien avec la chute des prix de 40 %. Il m'a alors fallu trouver des solutions pour respecter les règles de distanciations physiques pour ces salariés dont l'activité de transport de fioul domestique nécessite un contact rapproché avec de nombreux clients. Nous avons donc travaillé en lien avec les grands groupes pétroliers à l'élaboration d'un plan de continuité d'activité. Une procédure a été mise en place permettant la livraison chez les particuliers sans aucun contact physique. Cela a entraîné une baisse de la productivité par une livraison sur site plus longue. Ceci a ensuite été compensé à la fois par la fluidité de la circulation et la maîtrise par les conducteurs du nouveau process de livraison.

Cependant, malgré ces mesures prises et un dialogue social permanent, l'entreprise a été confrontée à un manque de masque qui a contraint une grande par des salariés à l'usage de systèmes D. C'est moi-même qui

suis allé chercher les stocks de masques disponibles sur Paris pour les services de santé au travail de Strasbourg et Nancy (mais qui restaient bloqués sur Paris faute de transport disponibles). Nous avons aussi connu une période de tension avec les conducteurs/conductrices qui ne comprenaient pas pourquoi leur activité était maintenue au regard des risques sanitaires encourus. Cette exposition ne leur semblait pas justifiée au regard de la demande de distribution de fioul domestique – ne représentant pas à cette période de l'année de caractère de produit de première nécessité – justifiée par un prix bas. Pour ces conducteurs, conductrices, nous avons mis en place une prime de 10 € par jour.

**« Le défi à relever pour ces transports en milieu urbain va être de s'adapter à la ville et aux enjeux environnementaux : taille des véhicules et utilisation de véhicules propres. »**

Outre ces difficultés ayant un lien direct avec la crise sanitaire, les conducteurs ont été confrontés à la fermeture de tous les lieux leur permettant de se restaurer et d'aller aux sanitaires durant la journée. Ceci a été résolu assez rapidement par le gouvernement suite à une remontée de la FNTR au niveau national pour le réseau autoroutier. En milieu urbain, nous avons mis en place localement un réseau entre transporteurs pour répondre aux besoins des conducteurs.

Pour les autres types d'activité de livraison de mon entreprise : transport de fioul aux entreprises, transport de bitume, véhicules plateaux, l'activité durant la période de confinement a été fortement réduite et très désorganisée (absence de rechargement notamment).

### Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?

**La période de déconfinement n'a pas changé beaucoup de choses.** L'ensemble de l'activité a repris mais les modalités d'organisation mises en place durant le confinement perdurent : télétravail pour le personnel administratif, livraison du fioul domestique sans contact physique avec les clients, utilisation de masques, etc.



**À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la logistique urbaine ?**

**En matière de logistique urbaine, cette crise a mis en avant et accéléré la progression de nouvelles tendances.** On a constaté l'augmentation des achats en drive, ainsi que la livraison de petits colis à domicile.

Le défi à relever pour ces transports en milieu urbain va être de s'adapter à la ville et aux enjeux environnementaux : taille des véhicules et utilisation de véhicules propres.

**Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...**

**Je retiens de cette crise une prise de conscience de la valeur humaine, et du respect de celle-ci.**



# Patrick Mallejacq

PIARC, Association mondiale de la route

Interview reçue le 26 juin 2020

## “ Comment PIARC, l'Association mondiale de la route, s'est-elle mobilisée pendant cette période de crise sanitaire ? Pourquoi cette volonté de mobilisation ?

**PIARC a mis en place très rapidement une « équipe projet », constituée du Secrétariat général de l'association et de plusieurs de nos Comités techniques thématiques, afin d'organiser le partage rapide des connaissances et des pratiques entre nos membres sur les impacts de la pandémie et les réponses à y apporter.** L'équipe a notamment pu organiser une série de webinaires, un par semaine, en anglais, français ou espagnol, et a publié des notes de synthèse téléchargeables sur le site internet de PIARC.

Pourquoi ? Nous sommes partis du constat que le transport routier est un service essentiel pour maintenir la circulation des travailleurs, des biens, des fournitures et des services clés, et il doit donc rester opérationnel. De plus, susciter le partage des connaissances est très exactement notre mission première, afin de soutenir nos membres dans les décisions de court et de long terme.

Notez que par précaution, nous avons systématiquement souligné que les idées et les exemples étaient présentés à titre d'illustration et ne représentaient pas nécessairement la politique officielle de PIARC ou de ses membres, car le temps manquait pour l'analyse et le recul habituels.

## Avec cette vision internationale, quels retours peut-on faire de la période de confinement ? Comment a-t-elle été appréhendée dans les différents pays ?

**On doit tout d'abord souligner la capacité de réaction : les routes de par le monde sont restées ouvertes, en respectant la santé des travailleurs et des usagers.** La route est un service vital pour maintenir la circulation

des biens, fournitures, services et travailleurs. Un thème commun à tous nos webinaires était que le mouvement des marchandises est devenu encore plus critique afin de maintenir l'activité économique et l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement, y compris pour les fournitures de santé et les aliments. Le trafic général a diminué, mais celui des poids lourds est resté globalement stable sur les principaux itinéraires.

Une question clé est l'information des opérateurs de fret et des chauffeurs sur la disponibilité des installations et des services routiers. En France, par exemple, des informations ont été fournies par le gouvernement et les opérateurs sur l'ouverture de stations-service, d'aires de repos et d'hébergement. Dans de nombreux pays, les aires de repos ou autres lieux d'hébergement et de restauration sur les axes de déplacement ont souvent été fermés, ce qui a eu des répercussions sur la capacité des chauffeurs de camions à se nourrir pendant leur voyage. Encore ailleurs, les aires de repos sont restées ouvertes, avec des installations sanitaires améliorées comme en Colombie. D'autres initiatives comprennent des kits de nettoyage et du café gratuit pour les chauffeurs de camion.

Le Covid-19 a entraîné la réintroduction temporaire des contrôles aux frontières (exigences en matière de vérification de la température ou de remplissage des questionnaires de santé), ce qui a causé d'importantes files d'attente et des retards. Toutefois, une série de mesures d'atténuation ont été mises en place ; certains pays ont ouvert des voies de circulation supplémentaires, les chauffeurs de camions étant soumis à des exemptions de circulation sans quarantaine (Chine), ou à des mesures d'accélération du traitement des formalités.

Il est clair que la demande de transport a connu des bouleversements, tels que le report du transport public vers le transport individuel. Au Royaume-Uni, le trafic est retombé au niveau de 1955, par exemple, a diminué de 85 % à Dubaï, etc. La pratique du vélo a augmenté, parfois massivement, de 180 % dans un cas en Suisse, mais aussi en Italie. Le traitement des taxis

et du covoiturage a été différent selon les pays et les villes, allant de la fermeture des services, au conseil de ne pas les utiliser, voire à la limitation du nombre maximum d'occupants. La coordination entre États et régions a parfois été délicate (Mexique).

Les accidents de la route semblent avoir diminué. Cependant, certains pays, comme le Chili ont connu une augmentation de la gravité des accidents, y compris des décès, en raison de l'augmentation des vitesses.

Les recettes des opérateurs routiers ont chuté en proportion de la chute du trafic. Sur certaines routes, les péages ont même été abolis pour faciliter le trafic, comme en Chine. Il faudra savoir les soutenir pour assurer la pérennité du service qu'ils fournissent, et également revoir les clauses de « force majeure » des contrats, comme l'a fait la Malaisie.

**Comment la période de déconfinement est-elle envisagée dans les différents pays concernés ? Certains pays ont réalisé le déconfinement avant d'autres : que peut-on tirer de leur expérience ?**

**Le recul est encore limité.** Le cas de la Chine est cependant très intéressant. Des progrès rapides ont été réalisés pour améliorer la capacité de suivi et de localisation des infections au fur et à mesure que les activités reprennent. Des applications permettent ainsi de suivre les contacts et l'exposition au risque, et leurs usages sont imposés pour pouvoir accéder au réseau de bus. Il n'est pas certain que ceci soit accepté partout !

De manière générale, c'est ici un cas où la veille et l'échange de pratiques internationales sont essentiels. À PIARC nous continuerons à mobiliser notre réseau, qui sert en quelque sorte d'éclaireur, et à collaborer avec les réseaux tels que IRU (fret), POLIS (transports urbains), UITP (transports publics).

**Au regard des informations fournies par les experts intervenant dans les webinaires PIARC, à quels impacts durables faut-il s'attendre, que ce soit sur la mobilité, mais aussi sur l'aménagement du territoire, sur les politiques et réalité environnementales, sociales ?**

**La pandémie Covid-19 est un événement perturbateur unique, qui laissera une marque profonde**

**et permanente : la planification d'urgence, les plans de continuité des activités, la résilience et la gestion des risques devraient faire l'objet d'une attention beaucoup plus grande à l'avenir.**

Il est cependant trop tôt pour savoir de façon définitive de quoi l'avenir sera fait. Il va falloir tout réévaluer. Le monde est en train de tirer les leçons de l'expérience, afin aussi de mieux se préparer aux futures autres possibles crises. Cependant, trois zones d'étude urgentes se dégagent.

**« De manière générale, c'est ici un cas où la veille et l'échange de pratiques internationales sont essentiels. »**

Les attentes des usagers et des contribuables. Quelques effets positifs ont été observés, notamment la réduction des émissions dues aux transports, l'amélioration de la qualité de l'air, la diminution du bruit, une forte diminution des accidents de la route et des victimes... Voudra-t-on s'efforcer de les préserver, et à quel prix ?

La gestion de la demande de déplacement. Pourquoi voyageons-nous autant et transportons-nous autant de marchandises ? Des outils très fins de suivi et de modélisation, comme ceux que nous ont montré nos collègues de Corée ou d'Allemagne, s'avèreront très précieux.

L'apport indéniable des technologies. Dans certains pays, comme le Portugal, la Corée ou la France, les panneaux à messages variables ont été utilisés pour transmettre des messages de santé publique. De telles approches sont efficaces, faciles à mettre en œuvre et peu coûteuses. L'« Initiative de solidarité numérique » en Italie est peut être un exemple à suivre : il s'agit d'une campagne visant à amener les sociétés en ligne et les éditeurs à fournir des services gratuits pour aider les gens à travailler et à étudier depuis leur domicile, ou pour aider et améliorer la vie des citoyens pendant le confinement.

**Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...**

**N'oublions pas les pays à revenu faible ou intermédiaire (« en développement »). Ils ont parfois besoin de conseils, et ils peuvent aussi nous apprendre beaucoup.** Les idées que nous avons vues au Burkina Faso, au Paraguay, en Tunisie, sont très pertinentes. Ces échanges-là font aussi partie de nos missions.





## Louis Belenfant

Directeur du Collectif Vélo Île-de-France

Interview reçue le 22 mai 2020

### Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre structure ?

**Les équipes salariées et bénévoles sont restées actives pendant toute la durée du confinement.** Dès le début du mois d'avril, quand la perspective du déconfinement s'est précisée, nous nous sommes organisés pour pousser la réalisation de pistes cyclables temporaires en Île-de-France. Il était clair que les transports en commun qui accueillent 5 millions de passagers chaque jour auraient besoin d'être fortement soulagés, et qu'il fallait à tout prix éviter un recours massif à la voiture individuelle pour des raisons de pollution et d'efficacité des déplacements.

Le Collectif a transmis une note sur le sujet à tous les acteurs de la mobilité dans notre région, des mairies jusqu'à la Région pour valider le principe de l'urbanisme tactique appliqué au vélo. Paris et les départements de petite couronne ont été les premiers à réagir, et nous avons pu très vite échanger sur les tracés des pistes cyclables temporaires à retenir. Toutes ces discussions menées en coulisses ont permis d'aboutir à l'officialisation du soutien de la Région Île-de-France au projet de RER Vélo, dans sa version définitive comme temporaire, et à l'annonce par les collectivités de plusieurs plans vélo d'urgence ambitieux.

En parallèle des réunions hebdomadaires de coordination des acteurs (Région, préfectures, services de l'État, départements, Cerema) ont été menées sous l'égide du préfet de Région Michel Cadot, en présence du Collectif Vélo Île-de-France. Ces réunions ont permis de lever des obstacles politiques et administratifs, d'accélérer le déploiement des pistes en maintenant

une pression positive sur les collectivités et de garantir une cohérence d'ensemble entre les différents plans vélo à l'échelle régionale.

Ainsi, au 11 mai lors du déconfinement, l'Île-de-France disposait déjà de plusieurs kilomètres de pistes cyclables temporaires opérationnels.

### Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?

**Le déconfinement se fait de manière très progressive.** Tous les Franciliens n'ont pas repris le chemin du travail du jour au lendemain. C'est une chance pour le vélo, car cela permet le déploiement des pistes cyclables temporaires dans un climat bien plus favorable, avec moins de pression automobile. Cela laisse le temps aux usagers de s'approprier les nouveaux aménagements cyclables.

Pour aider les habitants d'Île-de-France à privilégier dans cette période autant que possible les déplacements à vélo, le Collectif Vélo Île-de-France a mis en place avec la Métropole du Grand Paris une carte de suivi en temps réel des aménagements cyclables temporaires avec également une présentation de l'existant : [carte.velo-iledefrance.fr](http://carte.velo-iledefrance.fr).

Les pistes cyclables temporaires ont très vite rencontré leur public. Deux semaines après le début du déconfinement, les comptages des bénévoles du Collectif Vélo Île-de-France montrent qu'aux heures de pointe sur les nouveaux axes aménagés, la part modale du vélo est de 5 % à 15 % alors qu'elle était quasi nulle quelques mois auparavant.

« Faisons simple, testons, trompons-nous, reprenons, améliorons et pérennisons à la fin quand l'infrastructure fait ses preuves. »



### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

**Il est difficile de tirer dès à présent des conclusions sur le long terme.** Concernant le vélo, on peut néanmoins dire sans hésitation que nous avons gagné plusieurs années de politique cyclable. Nous avons aussi fait la démonstration que des aménagements étaient possibles là où les pouvoirs publics les disaient impossibles auparavant. En ce sens, l'aménagement de la N13 du pont de Neuilly pour rejoindre le quartier d'affaires de la Défense est emblématique. Il ouvre de nouvelles perspectives. Des collectivités que l'on n'attendait pas nécessairement se sont emparées du sujet vélo avec conviction. Je ne doute pas que la multiplication des aménagements cyclables temporaires,

leur amélioration puis leur pérennisation entraîneront une hausse durable de la pratique du vélo en Île-de-France. La population était prête à changer ses habitudes, il ne lui manquait que le réseau cyclable.

Au niveau des pratiques professionnelles, nous avons également expérimenté une manière tout à fait nouvelle de concevoir les aménagements. Faisons simple, testons, trompons-nous, reprenons, améliorons et pérennisons à la fin quand l'infrastructure fait ses preuves. La concertation et les études complémentaires se font au fil de l'eau. L'urbanisme tactique a bouleversé les schémas habituels où il fallait des années pour concevoir un aménagement cyclable, qu'il était ensuite quasi impossible de faire évoluer en cas d'erreurs. Là, nous fonctionnons avec les collectivités de manière agile, ce que tout le monde semble apprécier. Sachons préserver pour les années à venir cette nouvelle façon de faire dont nous avons toutes et tous à gagner.







## Thierry Du Crest

Coordonnateur Interministériel pour le Développement de l'Usage du Vélo,  
Ministère de la Transition écologique et solidaire

Interview reçue le 29 mai 2020

### Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre structure ?

**L'engagement de l'État en faveur du développement du vélo existe depuis longtemps et les dernières années ont vu s'intensifier son action.** Le Plan « Vélo et mobilités actives » présenté par le premier ministre en septembre 2018, porte d'ailleurs l'ambition de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024.

Pendant la crise sanitaire, l'État a accompagné tout l'écosystème vélo pour préparer la période de déconfinement et a joué un rôle déterminant d'impulsion en encourageant la pratique du vélo.

Le 30 avril 2020, Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique et solidaire, a ainsi annoncé un plan « Coup de pouce vélo » de 20 millions d'euros destiné à favoriser la réparation de vélos, la mise en place de stationnement temporaire et les formations de remise en selle. Ce plan est déployé en partenariat avec la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

L'État a aussi très rapidement appuyé les initiatives des collectivités qui se sont lancées dans la création d'aménagements cyclables de transition, via la publication par le Cerema d'un guide de recommandations techniques et l'organisation de Webinaires et de formations flash – Cerema qui a fait preuve d'une réactivité exemplaire à cette occasion – la demande formulée au président du Club des Villes et Territoires Cyclables (CVTC) de recenser les initiatives sur les territoires et d'identifier les éventuels freins, et la demande aux préfets de mobiliser la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) si nécessaire.

Outre l'impulsion donnée, l'État a aussi joué un rôle d'animation pendant cette période en réunissant

régulièrement les grands acteurs nationaux du vélo du quotidien pour coordonner les différentes actions et travailler en synergie.

Une formidable dynamique s'est mise en place, pleine de motivations convergentes, de complémentarités, de réactivité et d'efficacité.

### Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?

**Depuis le 11 mai, le vélo est évoqué dans tous les médias comme « la petite reine du déconfinement ».**

La France a gagné en quelques semaines des années de culture vélo. Cette séquence de présence accrue du vélo s'est ajoutée à deux autres : un usage important du vélo pendant les grèves des transports en décembre 2019, janvier 2020 principalement en Île-de-France et un thème qui s'est inscrit de fait dans la campagne des municipales 2020.

Les premiers chiffres sont là, des chiffres très encourageants. Vélo & Territoires, qui édite un bulletin de suivi de la fréquentation cyclable, annonce lors de la 1<sup>re</sup> semaine de déconfinement, + 44 % de circulation vélo par rapport à la période précédant le confinement. Et ce chiffre passe à + 87 % sur la période

du 11 mai au 31 mai. Une croissance qui s'observe sur tous les types de territoires équipés de compteurs, le week-end et en semaine.

Devant le succès fulgurant de la mesure « coup de pouce vélo - réparation », une Académie des métiers du vélo, a été lancée courant mai par la ministre Élisabeth Borne, pour former 250 mécaniciens vélos dans les prochains mois, puis 500 par an. Le 28 mai, la ministre a aussi annoncé le triplement du budget initial pour porter de 300 000 à un million le nombre de vélo réparés d'ici la fin de l'année.

**« Ce qui est vraiment intéressant dans cette dynamique en faveur du vélo, c'est que tout un écosystème s'est mis en mouvement de façon extraordinairement rapide. »**

Depuis d'autres mesures destinées à inciter la pratique du vélo ont été annoncées :

- ▶ une simplification des conditions d'éligibilité aux aides de l'État pour l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) ;
- ▶ un nouvel appel à projets sur le fonds mobilité actives, en juin 2020, qui permettra aux collectivités locales de proposer pour subvention des projets d'aménagements cyclables, et parmi eux, ceux concernant la pérennisation de pistes cyclables provisoires.

Bref, la période de déconfinement est vraiment pour le vélo un moment inédit.

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

**En matière de mobilité, la crise sanitaire a généré un engouement national pour le vélo.** Faire perdurer demain cette dynamique est clairement un objectif du gouvernement avec notamment la création d'une nouvelle fête nationale, « Mai à vélo » dès l'année prochaine pour marquer d'une pierre blanche cette si belle dynamique issue du déconfinement et l'installer dans la durée.

Aujourd'hui bien sûr, les niveaux de trafics (TC et automobiles) ne sont pas encore revenus à la normale. Quand ce sera le cas, le risque qu'à certains endroits il y ait un retour en arrière sur des pistes cyclables temporaires du fait des tensions sur la gestion du partage de l'espace public, existe. Inversement, la rentrée en septembre des lycéens et des étudiants qui ont peu repris leur activité aujourd'hui sera un nouveau cap à franchir et à observer.

En tout état de cause, il est certain que le déconfinement a fonctionné comme un accélérateur de tendance et que

la progression du vélo en mai se retrouvera dans les chiffres des mois à venir. Le vélo est entré dans la tête de beaucoup comme un mode de transport résilient, efficace et pertinent pour l'avenir.

Un temps d'observation et de poursuite de l'accompagnement des collectivités s'ouvre maintenant, notamment pour les collectivités périurbaines ou rurales : certaines s'y mettent, même si c'est de manière moins visibles que pour les grandes agglomérations. Pour d'autres, il faut profiter de la dynamique en cours pour les aider à faire une place au vélo. Faire de la France une « Nation du vélo », comme le souhaite la ministre.

### Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...

**Ce qui est vraiment intéressant dans cette dynamique en faveur du vélo, c'est que tout un écosystème s'est mis en mouvement de façon extraordinairement rapide.** Une réactivité possible sur un temps si court car l'écosystème pré-existait et fourmillait d'idées et d'intentions.

Associations d'usagers, collectivités locales, services de l'État, professionnels du cycle, ont été tous ensemble au rendez-vous. Chacun a joué son rôle et continue à le faire. Bien plus qu'une simple addition de volontés, on assiste à une véritable synergie d'actions qui permet d'avancer avec efficacité.

C'est au final une belle histoire de politique publique qui repose sur l'engagement collectif et articulé de tous les échelons territoriaux, des cyclistes et citoyens, des professionnels.

Depuis quelques années, il est entendu que le vélo est bon pour la planète, la santé, et le porte-monnaie. La crise sanitaire a véritablement permis d'affirmer que le vélo est un mode de déplacement à part entière.





## Stéphanie Vincent

Enseignante chercheuse, Institut d'Urbanisme de Lyon, LAET, Université Lyon 2

Interview reçue le 12 mai 2020

### “ Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

**La période de confinement questionne énormément le champ des mobilités !** tout d'abord la crise sanitaire révèle la fragilité de nos systèmes de production, de consommation, de vie, fondés sur une hypermobilité des biens et des personnes. L'immobilité forcée due au confinement est susceptible d'amener à une redécouverte du local tant du point de vue des déplacements individuels – je (re)découvre ce qui est à côté de chez moi – que dans les systèmes d'approvisionnements – producteurs locaux, circuits courts. Un des éléments marquants de cette période est aussi la pacification de la rue et sa réappropriation par le piéton du fait de l'absence de circulation automobile, une habitude que les citoyens pourraient bien vouloir conserver !

### Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

**La période de déconfinement se pose comme un défi important pour la mobilité.** Les individus vont-ils reprendre leurs habitudes comme avant la crise ? Leurs pratiques de déplacements vont-elles être décuplées, plus nombreuses, plus intenses, en réaction à la frustration liée au confinement ? Ou bien, au contraire, vont-elles demeurer plutôt timides, limitées, par crainte de la contagion ou manque de confiance envers les systèmes de transports ? On peut notamment imaginer un retour de l'usage de la voiture au détriment des modes de transports collectifs et partagés qui apparaissent plus risqués du point de vue sanitaire. De mon point de vue, il y a un très fort enjeu à rassurer, à accompagner les usagers pour reconstruire de la confiance dans tous les modes de transports collectifs ou partagés pour éviter le retour à l'autosolisme généralisé.

**« Il y a un très fort enjeu à rassurer, à accompagner les usagers pour reconstruire de la confiance dans tous les modes de transports collectifs ou partagés pour éviter le retour à l'autosolisme généralisé. »**

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

#### **On peut imaginer toute sorte de scénario sur l'avenir !**

Une hypothèse est celle d'une remise en question des modes de vie urbains : l'expérience d'un confinement en centre-ville vidé de ses services et aménités habituels (offre culturelle, restaurants, bars, petits commerces, etc.) semblant difficile à bien des égards. D'où la fuite des parisiens vers leurs résidences secondaires ou ces aspirations résidentielles tournées vers la maison individuelle que l'on commence à sentir sur les marchés immobiliers... En parallèle, cette crise nous rappelle que nous sommes une espèce vivante parmi les autres, vulnérable et fragile, malgré la sophistication des sociétés, des systèmes techniques ou économiques que nous avons élaborés. Peut-être une alerte utile pour imaginer et construire autrement les cités de demain...

#### **Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...**

La crise a des impacts multiples sur les mobilités et interroge également les politiques publiques en matière de déplacements. Pour rendre compte des transformations des usages en cette période inédite, nous avons monté un projet de recherche au LAET en collaboration avec plusieurs bureaux d'études (Arcadis, Transae et Mobil'Homme). Ce projet se compose d'un travail d'observatoire des mobilités, d'enquêtes quantitatives et qualitatives pour mieux comprendre l'effet de la crise sanitaire sur les usages des habitants de la Métropole de Lyon et du département du Rhône et enfin de l'élaboration de scénarios prospectifs sur l'effet à plus long terme de la crise sanitaire sur les mobilités. Premiers résultats attendus à l'été 2020 ! Affaire à suivre, donc...





## Revue de presse de confinement

### MODES ACTIFS

- [Ville déconfinée, ville cyclable ? Les défenseurs du vélo préparent la bataille des mobilités](#)  
Le Monde, 24/04/2020
- [Bientôt des pistes cyclables « spécial déconfinement » en Île-de-France](#)  
Le Monde, 22/04/2020
- [Pentagone à Bruxelles : une zone 20 avec piétons et cyclistes prioritaires](#)  
Le Soir, 20/04/2020
- [Calgary : des voies de circulation bloquées pour faire de la place aux piétons](#)  
Rue de l'avenir Suisse, 02/04/2020
- [Coronavirus : et si Nice devenait une ville plus « vélo » à la sortie du confinement ?](#)  
20 minutes, 30/04/2020
- [Vélo et déconfinement : Le guide express des aménagements cyclables provisoires est en ligne](#)  
Cerema, 03/06/2020

### TRANSPORTS COLLECTIFS

- [Au-delà de la crise : la pandémie de SARS-CoV-2 et l'avenir du transport public](#)  
[Un guide pour une stratégie prospective](#)  
Berlin Mobility Institute, 21/04/2020
- [Coronavirus à Paris : y a-t-il des affluences trop fortes dans les transports en commun ?](#)  
20 minutes, 02/04/2020
- [Changes in Subway Ridership in Response to Covid-19 in Seoul, South Korea: Implications for Social Distancing](#)  
Cureus, 14/04/2020
- [What would happen if Londoners tried to go back to normal on a socially-distanced Underground?](#)  
The Guardian, 13/05/2020

### PARTAGE MODAL

- [Vélo, voiture, trottinette, transports en commun... Quels seront les gagnants et les perdants de la mobilité post-coronavirus ?](#)  
20 minutes, 14/05/2020

## AUTOMOBILE

- [Toutes les conditions sont réunies pour un retour irréversible de la suprématie de la voiture individuelle](#)  
Le Monde, 26/04/2020
- [Quel avenir pour le véhicule personnel après le confinement ?](#)  
Auto Infos, 13/05/2020
- [Milan announces ambitious scheme to reduce car use after lockdown](#)  
The Guardian, 21/04/2020

## STATIONNEMENT

- [Stationnement et déconfinement : un nouveau regard pour réinventer l'espace public](#)  
Cerema, 20/05/2020

## Quelles inégalités la crise a-t-elle révélées, générées ?

La crise sanitaire a révélé, mis en évidence, accentué des difficultés rencontrées par certaines catégories de population. Qu'elles soient liées à l'âge, aux handicaps, aux conditions de confinement, à l'accès aux outils numériques, elles indiquent que tout le monde n'a pas vécu pas cette période de la même manière.

Ces difficultés sont abordées au travers de témoignages d'horizons différents (collectivité, opérateur de transport, organismes institutionnels, chercheurs, ...).

Force est de constater que :

- ▶ le télétravail n'a pas été possible pour tout le monde. Une partie de la population a été obligée de continuer à se déplacer au quotidien, s'exposant ainsi à des risques de contamination plus élevés ;
- ▶ si le numérique a pour beaucoup facilité l'enseignement, les achats, les échanges sociaux à distance, il a aussi accru l'exclusion des « off-line » et de ceux qui n'avaient pas la capacité à utiliser ces services ;
- ▶ pour les foyers précaires, la perte ou diminution des salaires, l'impossibilité de mettre les enfants à l'école et à la cantine scolaire, le confinement dans des petits logements, ont dégradé les conditions de vie et d'accès à l'alimentation, à l'éducation et à la santé ;
- ▶ les personnes âgées, malades, seules, en situation de handicap physique ou mental, qui ont besoin de la mobilité des autres pour recevoir des soins ou des visites, ont particulièrement souffert du confinement ;
- ▶ si la mobilité a été entravée pour tous, elle l'a été encore plus pour les personnes en situation de handicap et leurs accompagnants, de par l'augmentation des risques et difficultés rencontrés ;
- ▶ le confinement en maison individuelle avec jardin, située en périurbain ou à la campagne, a vraisemblablement été mieux vécu que l'assignation à domicile en centre-ville dans un logement exigü. L'urbain dense présente de ce point de vue moins d'atouts que le rural ;
- ▶ à l'inverse dans les milieux ruraux, la diminution de services essentiels de proximité restés ouverts (centres médicaux-sociaux, bureaux de postes, alimentation, etc.) a mis en difficultés les personnes qui n'ont pas ou plus accès à l'automobile ;

... et d'autres disparités encore... à réfléchir à la lecture des interviews qui suivent.





## Brigitte Thorin

Déléguée ministérielle à l'accessibilité,  
ministère de la Transition écologique et solidaire

Interview reçue le 6 mai 2020



## Sophie Rattaire

Coordinatrice interministérielle à l'Accessibilité universelle

Interview reçue le 18 mai 2020

### “ Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par vos structures ?

**Brigitte Thorin :** Cette crise sanitaire sans commune mesure connue a mis en difficulté nos modes de vie, a révélé nos fragilités, toutes, mais a également révélé l'immensité de nos ressources, de nos capacités d'adaptation.

Nous avons eu le souci constant d'adapter nos nouvelles règles de vie aux besoins ou spécificités des personnes en situation de handicap : efforts de communication, maintien des droits, assouplissements... Sophie Rattaire pourra détailler les différentes réponses que nous avons apportées.

Mais le confinement, c'est surtout, et pour tous, « la mobilité entravée ». De nombreux services n'ont pas pu être maintenus – ce qui posait des difficultés pour chacun –, mais également des services dédiés aux personnes handicapées en raison de l'imperfection de notre société en matière d'accessibilité.

Dans le domaine des transports notamment, l'assistance en gare et certains transports spécialisés pour les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite ont été suspendus, ou partiellement suspendus, parce que les personnels en charge de ces prestations n'étaient pas en mesure de respecter les gestes barrières, et notamment le maintien d'une distance suffisante, dans le cadre de ces prises en charge. Pendant la période de confinement, la demande de déplacements a fortement chuté et des solutions

alternatives ont parfois été développées (taxis avec des protections). Dans tous les cas il est nécessaire que ces services reprennent dès le déconfinement.

**Sophie Rattaire :** 10 millions de Français handicapés et 8 millions de proches aidants ont dû s'adapter à la crise sanitaire. Pour certains, la période épidémique a accentué le niveau de risque et de difficultés rencontrées.

Dès le début de la crise sanitaire, les solutions à mettre en place pour les accompagner ont été recherchées en concertation avec les personnes elles-mêmes et les associations.

« Plus l'espace public sera confortable et sécurisé, plus les personnes handicapées et les personnes âgées pourront de nouveau sortir et revivre, à l'image de tout un chacun et dans les mêmes conditions que chacun, à l'extérieur de chez elles. »

Une attention particulière a été apportée à l'accessibilité de l'information officielle autour de la crise sanitaire, tels que les allocutions officielles du Président, le point presse quotidien du ministère de la santé, la publication de documents en FALC, l'accessibilité numérique renforcée du site du gouvernement.

Pour éviter toute rupture d'allocation, les droits sociaux en cours ont été prolongés de six mois, comme l'Allocation adulte handicapé ou la prestation de compensation du handicap.

De la même façon que les écoles, un grand nombre d'externats et d'accueils de jour médico-sociaux ont dû fermer.

En plus des 360 000 élèves handicapés scolarisés, ce sont donc près de 65 000 enfants et 30 000 adultes qui ont dû regagner leur domicile au début de la crise. Les proches se sont retrouvés à gérer des besoins parfois très complexes, qui ont été accompagnés.

De plus, pour les établissements collectifs, qui ont maintenu l'internat, avec des adultes notamment, des mesures de protection importantes ont été édictées, avec une limitation drastique des visites. Grâce à ces règles de confinement très strictes, le nombre de décès du Covid en établissement a été contenu. Aujourd'hui, les visites ont été assouplies, sous la responsabilité des chefs d'établissement, selon le même protocole que dans les Ehpad.

Le confinement a créé des situations compliquées liées à certains handicaps. Des assouplissements aux autorisations de sortie ont donc été obtenus pour pouvoir par exemple les fragmenter plus souvent ou les faire à plus d'un km du domicile.

La nécessité de trouver des solutions à proximité des personnes en situation de handicap et aux aidants a été prégnante pendant cette période de crise sanitaire, une plateforme Solidaires-Handicaps.fr regroupe donc toutes les initiatives solidaires à leur destination à proximité de chez elles.

### Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?

**Brigitte Thorin : Les déplacements ne seront pas complètement libérés et il faut s'attendre à des restrictions pour éviter la propagation du virus.**

Concernant les transports, les opérateurs doivent s'organiser pour assurer le respect des mesures de distanciation physique et des gestes barrières : condamnation d'un siège sur deux dans les bus et métros, marquage au sol dans le métro, port du masque obligatoire, etc. Mais le handicap ne doit pas être un critère d'exclusion et les mesures doivent être accessibles.

Nos transports ne sont pas encore tous accessibles, et la reprise des transports, aussi limitée soit-elle, doit se faire avec une reprise des services d'assistance à la personne (assistance en gare, services de transport PMR...), ce qui nécessite des adaptations et des modes opératoires spécifiques pour assurer la sécurité des usagers tout autant que de celle des salariés.

Concernant l'aménagement de nos espaces publics et voirie, l'une des difficultés à surmonter pour cette période de déconfinement est de parvenir à maintenir la distance physique dans l'espace public lors du déconfinement. Le gouvernement encourage, avec un apport financier de 20 millions d'€, les municipalités à

réaménager en urgence l'espace public pour encourager les mobilités douces telles que le vélo ou la marche et respecter les règles de distanciations physiques.

Les trottoirs, trop souvent réduits à la portion congrue, sont parfois fortement encombrés : terrasses, poubelles, mobilier urbain... Ils sont aujourd'hui le lieu des files d'attente des clients (magasins) ou des usagers (services) et cela sera encore le cas pendant le déconfinement où il faudra respecter la distanciation physique.

Le partage apaisé de ce bien commun qu'est l'espace public a toujours été à rechercher. Pour les personnes handicapées et les personnes âgées, il y a aujourd'hui urgence à rééquilibrer le partage de l'espace public en donnant plus de place aux piétons parce que ces derniers sont particulièrement dépendants de ce mode de transport.

**« 10 millions de Français handicapés et 8 millions de proches aidants ont dû s'adapter à la crise sanitaire. Pour certains, la période épidémique a accentué le niveau de risque et de difficultés rencontrées. »**

L'urbanisme tactique (ou acupuncture urbaine) qui repose sur des aménagements temporaires est une solution alternative dont de nombreuses municipalités (Paris, Rennes, Grenoble, Montpellier, etc.) s'emparent pour permettre à leurs habitants de s'approprier, de se réapproprier l'espace urbain. Ces villes utilisent une large palette de solutions rapides : suppression de places de stationnement pour élargir les trottoirs, transformation de files de circulation voitures en pistes cyclables... Ces aménagements, qui devront permettre de redonner plus de place aux piétons tout en assurant leur sécurité (au regard de la circulation routière comme

du risque sanitaire), sont particulièrement attendus par les personnes ayant des besoins spécifiques. Plus l'espace public sera confortable et sécurisé, plus les personnes handicapées et les personnes âgées pourront de nouveau sortir et revivre, à l'image de tout un chacun et dans les mêmes conditions que chacun, à l'extérieur de chez elles.

**Sophie Rattaire : Les efforts qui sont déployés dans l'ensemble des politiques publiques visent à transformer notre société afin de faire en sorte que les personnes handicapées soient considérées avant tout comme sujets de droit et non seulement comme objets de soin.** Ce principe a guidé les mesures prises pendant le confinement et guidera celles pour le déconfinement.

Ainsi, sauf critères de vulnérabilité particuliers, les personnes handicapées doivent pouvoir reprendre une vie normale. Il n'est pas envisageable de leur imposer

des règles de déconfinement spécifiques et aucune personne ne se verra imposer un confinement prolongé au regard de sa seule situation de handicap. En revanche, les personnes qui présentent une fragilité, selon les critères sanitaires de vulnérabilité déjà établis, comme une pathologie chronique respiratoire, un diabète, une insuffisance rénale, un cancer, un antécédent cardiaque ou encore une obésité, devront faire un choix éclairé pour savoir si elles doivent rester confinées ou si elles peuvent reprendre une vie normale. Des outils ont été mis en place et sont accessibles sur le site [gouvernement.fr](https://www.gouvernement.fr) pour aider les personnes en situation de handicap à faire ce choix.

Au même titre que pendant la période de confinement, il est important de pouvoir répondre aux adaptations nécessaires aux personnes en situation de handicap et aux besoins des familles, pendant le déconfinement.

Ainsi, les déplacements à plus de 100 km sont permis pour le répit et l'accompagnement des personnes handicapées, ou la continuité des soins.

De la même façon, une dérogation est prévue au port du masque, rendu obligatoire dans les transports, pour les personnes dont le handicap le rend difficilement supportable. Cette dérogation n'est possible que sur justificatif médical.

Enfin, pour lutter contre l'isolement des personnes handicapées et les aidants qui doivent prolonger le confinement et qui sont sans solution d'accompagnement, un numéro d'urgence sera mis en place courant mai. Là où les réponses traditionnelles ne suffisent plus, ce « filet de sécurité » pour les personnes et leurs aidants s'appuiera sur la force de coopération et d'engagement des professionnels, et sur les initiatives prises dans les territoires.





## Eric Chareyron

Directeur Prospective Modes de vie et territoires, Kéolis

Interview reçue le 12 juin 2020

### Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre territoire ?

**On a constaté une réduction drastique de la mobilité tous modes de l'ordre de 80 % au creux de la vague, avec une chute plus importante pour les transports publics (environ 90 %) et un développement de la pratique du vélo (et très vraisemblablement de la marche de proximité) moins anxiogène et dans des conditions de pratique plus agréables.** Nous allons mesurer ces nouvelles pratiques, leurs intensités et leur maintien dans la durée.

On a également constaté un maintien de la mobilité contrainte qui concerne les personnes qui travaillent sans possibilité de télétravail et dont une partie d'entre elles sont souvent peu prises en compte dans les politiques de mobilité (livreurs, agents de sécurité et de gardiennage, personnel de nettoyage, aides-soignantes et personnel de soin, aide à la personne, forces de l'ordre, routiers, maraîchage, personnes travaillant dans les circuits de distribution, ouvriers dans des unités de production essentielle...). En général les collectivités ont maintenu un niveau d'offre relativement élevé afin de ne pas pénaliser ces publics, avec souvent une attention particulière portée aux problématiques d'amplitude. Des mesures particulières ont souvent été prises pour le personnel hospitalier.

On a enfin vu des mesures temporaires de redistribution de l'espace public en faveur des vélos ou des piétons.

### Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?

**Pour une part importante de la population, on peut observer depuis le 11 mai, le maintien d'un niveau**

**d'anxiété élevé face au Covid et face aux autres individus qui peuvent représenter une menace (même si au fil du temps, il semblerait que dans les enquêtes, la peur de la crise économique l'emporte sur la peur du Covid).** Pour d'autres l'envie de tourner la page au plus vite est la plus forte en ayant envie d'anticiper sur une sortie de crise et de laisser de côté les contraintes de la période de confinement...

Cette crainte quand elle existe, n'est bien sûr pas favorable à la fréquentation des lieux de mixité : salles de spectacles/cinéma, discothèques ; restaurants, grands centres commerciaux et transports publics.

**« Si une partie des 40 % de citoyens qui sont soit "off line", soit "digi-éloignés" soit "digi-contraints" aura eu une motivation forte pour découvrir, apprendre à se servir d'une fonctionnalité, il est probable qu'une partie d'entre eux ait pu se sentir encore plus exclus. »**

La capacité à rassurer des opérateurs de TP au cours de cette période pourrait permettre de ne pas effacer d'un coup de trait les efforts en faveur des solutions alternatives à la voiture. Les étudiants qui ne reprennent leurs cours qu'en septembre, les lycéens et collégiens qui reprennent progressivement, le maintien de beaucoup de salariés en télétravail, la prudence dans les déplacements et la crainte de prendre des TC, font que ceux-ci ont plus été accessibles en termes de confort... et donc de réassurance.

En même temps et avec des degrés d'appétence différents selon les personnes, il y a une envie générale de rattraper le temps perdu pendant les 8 semaines

de confinement : convivialité (retrouver de la famille ou des amis, pouvoir se rendre visite), se promener/faire un tour/prendre l'air, faire du sport, aller chez le coiffeur ou le pédicure, des rendez-vous médicaux reportés... faire des heures supplémentaires pour les artisans indépendants ou salariés qui ont une baisse de revenus.

L'impact sur la mobilité à moyen ou long terme peut jouer sur 3 aspects. Le premier concerne celui sur

le volume des déplacements dont on peut craindre, pour plusieurs raisons, une rétractation par rapport à la situation initiale :

- ▶ dans la sphère professionnelle, les 45 % de salariés qui peuvent télétravailler sont incités dans certaines entreprises à continuer à le faire pour limiter le nombre de personnes présentes simultanément dans les locaux. Il semblerait dans les premières enquêtes, que beaucoup d'entre eux ont découvert, après une ou 2 semaines d'adaptation, les avantages, le confort et l'efficacité offerts par le télétravail. La découverte des outils de visio-conférence et de leur efficacité pour des réunions voire des formations, peut générer une pratique qui s'installe durablement dans les entreprises en lieu et place d'une partie des déplacements professionnels ;
- ▶ il est également possible que le télé-enseignement dans certaines situations puisse se développer en particulier pour l'enseignement supérieur ;
- ▶ l'accélération ou la découverte de certaines pratiques de consommations (drive, commande sur internet, avec la découverte de l'accès à un large choix pour les 45 % de la population française vivant éloignés des grands centres urbains), pratiques de loisirs (jeux en lignes, redécouverte de la lecture et des jeux de société, équipement d'appareil de sport à domicile...), pratiques culturelles avec augmentation (pérenne ou non) des abonnements pour films séries, mais aussi pièces de théâtres, concerts ou opéra..., de convivialité (commander un repas ou faire la cuisine chez soi pour des amis vs restaurants ; moment de rencontre en visio, découverte en cette période, avec des amis/famille éloignées pour maintenir ou renforcer de liens...);
- ▶ un retour aux essentiels avec découverte de certaines valeurs pour certaines personnes (plutôt bien intégrées... mais pas que) : vertu de la décélération des rythmes de vie, de la déconsommation, prendre le temps pour de la fraternité de proximité...

Un second impact pourrait être spatial et/ou temporel :

- ▶ avec une mobilité plus tournée vers le patrimoine nature autour des villes (pratiquement pas traité par les politiques de mobilité partagée)...
- ▶ une redécouverte pour certains de l'intérêt de certaines activités de proximité : marché et producteurs locaux, supérette vs hypermarché. Redécouverte des promenades de proximité...
- ▶ de nombreuses entreprises ont dû trouver des solutions pour limiter la présence des effectifs dans leurs locaux de production (usine et entrepôt) comme dans les bureaux : retour à plus de souplesse

dans le choix d'horaires pour certains salariés qui pourraient y trouver un intérêt, la présence à certaines heures voire journée « inhabituelle » (pourquoi des personnes dans les sièges ne pourraient pas travailler un samedi par ex ou travailler en équipe du matin) permettant ainsi en combinaison avec le télétravail un étalement des flux et une décongestion.

Le dernier concerne l'impact sur l'opinion des modes :

- ▶ avec une réhabilitation probable de l'image de la voiture perçue comme une bulle protectrice, la plus adaptée pour respecter la distanciation physique... le risque est réel... (si des ménages achètent à cette occasion une première voiture, voire une deuxième, la fréquentation des autres solutions de mobilités partagées risque de chuter brutalement) ;
- ▶ une amplification de la pratique du vélo (à vérifier, la progression chez ceux qui l'utilisaient déjà et les « primo arrivants » parmi les 40-45 % qui n'en font pas du tout), mais aussi de la marche (qui est beaucoup plus universelle, plébiscitée dans les études, mais souvent oubliée par les politiques publiques car nécessitant peu de technologies) ;
- ▶ crainte vis-à-vis des mobilités partagées (voiture partagée, taxi, et plus fortement les transports publics)... Il est assez intéressant de constater que la reprise du trafic voyageurs est beaucoup plus rapide dans les quartiers populaires ou de nombreuses personnes n'ont pas le choix de se déplacer par un autre mode sur des trajets assez longs.

Tous ces éléments seront à suivre et les opérateurs de transports publics devront participer aux démarches temporelles en particulier avec les établissements d'enseignements mais aussi adapter les offres afin de permettre un meilleur choix d'horaires de travail pour les salariés.

Des pistes existent pour permettre d'offrir des conditions plus apaisées :

- ▶ créer une nouvelle alliance entre transports et marche afin d'inciter les personnes à marcher plutôt que d'utiliser les TC pour des trajets courts ;
- ▶ valoriser les parcours confort (même si un peu plus long) et mettre à disposition en amont l'information sur la charge des différents trajets pour les quelques 15 millions de personnes en situation de fragilités physiques ou sensorielles ;
- ▶ capitaliser sur les aménagements mis en place pendant la crise : séparation des sens, éviter les bousculades, inciter au respect des règles de civilité... élargissement des trottoirs...

## À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

### On peut assister à plusieurs phénomènes :

- probablement une accélération de la proportion de personnes souhaitant quitter les métropoles pour accéder à des territoires où il peut y avoir conciliation entre un mode de vie urbain moins stressant et la proximité de la nature, et un passage à l'acte favorisé pour celles qui en avaient l'intention. Ce mouvement pouvant être désormais favorisé par la résorption progressive des zones de mauvaise réception, par le développement du réseau TGV et autoroutier, et par la montée en puissance de nombreuses villes de taille moyenne en équipements et en requalification urbaine ;
- une envie de vivre dans les villes jugées plus agréables, avec moins de nuisances, favorisant le côté nature en leur sein et en privilégiant la proximité avec l'environnement aux alentours ;
- une amplification du phénomène de vouloir posséder une maison avec jardin ou à défaut un appartement avec une grande terrasse.

Il y a un vrai défi à rendre les villes désirables avec un certain degré d'intensité acceptable pour la population et à réinventer un urbanisme de mixité sociale et d'activités... Ces territoires devant être abordables pour le plus grand nombre.

### Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...

#### Le numérique et ses conséquences : résorption ou accélération de fractures ?

Il est fort à parier qu'un nombre important de citoyens ne.s sont montés en compétence quand ils avaient à leur disposition les outils et le désir de se servir de certaines fonctionnalités.

Dans le même temps si une partie des 40 % de citoyens qui sont soit « off-line », soit « digi-éloignés » soit « digi-contraints » aura eu une motivation forte pour découvrir, apprendre à se servir d'une fonctionnalité, il est probable qu'une partie d'entre eux ait pu se sentir encore plus exclu.

Et de toute manière, la grande majorité des personnes pense que les évolutions technos vont trop vite et craint d'être dépassée par ce raz-de-marée.







## Fabien Duprez

Directeur général des services, Conseil départemental de Lot-et-Garonne

Interview reçue le 12 mai 2020

### “ Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre territoire ?

**Ce qu'a montré la crise, c'est que, notamment dans les premières semaines, la couverture territoriale des services essentiels a diminué, en particulier, les centres médico-sociaux, les bureaux de poste, les trésoreries, etc.** Cela a posé des difficultés d'accès à ces services essentiels, notamment pour des personnes qui n'ont pas (ou plus du fait de leur âge) accès à l'automobile en milieu rural. Et les systèmes d'entraide classique, type co-voiturage, n'ont pas pu se mettre en place. On a vraiment eu des personnes en rupture de liquidité de ce fait, qui se sont retrouvées en difficulté tout simplement pour manger.

### Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?

**En déconfinement, le réseau de transport public repart, mais il est très limité dans un département**

**« On a vraiment eu des personnes en rupture de liquidité de ce fait, qui se sont retrouvées en difficulté tout simplement pour manger. »**

### rural comme le Lot-et-Garonne et les solutions d'entraide continuent de susciter la méfiance.

Nous avons mis en place des dispositions pour inciter les bénéficiaires du RSA à se faire embaucher sur des secteurs essentiels comme l'agriculture et l'agro-alimentaire, mais là encore, la question de la mobilité est un obstacle. Dans ce cadre, nous exploitons au maximum notre application « JOB47 » qui permet de localiser les bénéficiaires du RSA et les emplois proposés pour permettre à chacun (employeur et chercheur d'emploi) de voir quelles sont les opportunités à proximité.

Enfin, nous avons un gros problème avec la limite de déplacement à 100 km pour faire redémarrer notre activité touristique : nous misons sur le tourisme de proximité, mais nos deux principaux réservoirs de clientèle, les agglomérations de Bordeaux et Toulouse sont à un peu plus de 100 km de nos principales attractions touristiques. Une barre à 150 km résoudrait le problème.





## Serge Guérin

Sociologue, spécialiste des questions liées au vieillissement de la population, professeur à l'Insec Paris

Interview reçue le 30 avril 2020

### Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

Le « moment Covid » introduit une logique de raccourcissement des distances, dans nos déplacements mais aussi dans notre manière de consommer. Il change profondément notre rapport au temps et réinterroge nos représentations : en matière de mobilité, les jeunes ne sont pas forcément plus « écolos » que nos aînés si l'on considère par exemple le transport par avion.

D'une « idéologie du mouvement et de la rapidité » qui a au moins 50 ans – le déplacement étant vu comme un signe de réussite sociale ou professionnelle, les noms de certains partis politiques sont d'ailleurs évocateurs comme « En marche » –, la performance passe aujourd'hui dans notre capacité à « stopper », à rester immobile.

La mondialisation se traduit par la recherche des meilleurs prix, sans se préoccuper des distances, de la logistique ou des impacts écologiques. On assiste à une rupture et cela conduit à nous réinterroger sur la provenance des produits, les circuits de proximité, le prix des déplacements (quel est le sens d'un aller-retour en avion à 25 € le temps d'un week-end ?).

Enfin, je constate que les mesures ont été plutôt bien comprises et suivies, et que, finalement, celles et ceux qui les ont moins bien supportées n'étaient pas ceux qui se déplaçaient le plus, mais ceux qui vivent dans des endroits très confinés, avec parfois des difficultés sociales. En quelques heures, nous sommes arrivés à adapter nos pratiques de déplacement, sous la contrainte bien évidemment.

### Vous êtes spécialiste du vieillissement, quel regard portez-vous sur les conséquences de ce confinement sur la mobilité et l'autonomie des seniors ?

#### Quels sont les enjeux pour la période de déconfinement à venir en termes d'inclusion ?

#### On peut distinguer trois « catégories » de personnes âgées :

- celles qui n'ont pas de problème majeur de déplacement physique : si ce n'est qu'elles ont été plus contraintes (ne pas voir les enfants, les petits-enfants, les proches, etc.), leurs habitudes (notamment en matière de consommation alimentaire) ont été peu bouleversées ;

**« Parmi les personnes âgées, les « grands oubliés » de la période que nous traversons, sont ceux qui ont des fragilités neurologiques ou physiques et qui restent à leur domicile : ces personnes ont besoin de la mobilité des autres pour avoir des soins, des services qui leur sont vitaux. »**

- celles qui ont des fragilités neurologiques ou physiques et qui restent à leur domicile : ces personnes ont besoin de la mobilité des autres pour avoir des soins, des services qui leur sont vitaux. Certaines sont si isolées qu'il ne leur est pas possible de donner régulièrement des nouvelles. Ce sont les « grands oubliés » de la période que nous traversons ; espérons que nous ne ferons pas de découvertes macabres en sortie de crise ;

- les 700 000 personnes qui vivent en collectivité, dans les maisons de retraite médicalisées par exemple : leur accès aux soins est maintenu grâce à des professionnels mobilisés, avec certes une exposition accrue au risque sanitaire, mais ces personnes rencontrent surtout d'autres difficultés : isolement, tristesse, manque de stimulation... qui peuvent avoir des conséquences aussi graves (décès) que le Covid.

## Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

**Le confinement n'a finalement pas été « la guerre » et la sortie du confinement ne sera ni la Libération, ni la fête.** Le risque restera très présent. Les sociabilités seront plus compliquées qu'avant. Les personnes pourront retrouver leurs relations, leur entourage, mais les déplacements et les échanges se feront très délicatement, en prenant des mesures de protection. Cette période va nous renvoyer à notre propre responsabilité et nous amener à nous questionner avant tout déplacement : Est-ce que j'y vais ou non ? Comment je sors ? À quel moment de la journée ? La réflexion autour du déplacement ne sera plus uniquement guidée par la contrainte ou par le critère du coût, mais par l'opportunité.

Le risque majeur est de revenir à un transport individuel fortement consommateur d'énergie fossile. Mais je vois plusieurs opportunités :

- ▶ pour le développement des mobilités douces : en débat depuis 30 ans, on voit pourtant qu'en 3 semaines des aménagements provisoires s'organisent ;
- ▶ pour faire évoluer notre usage des transports en commun (pour faire un trajet équivalent à 2 stations de métro, on se dira peut-être qu'il est préférable d'y aller à pied) et changer les priorités des acteurs des transports collectifs. Il faudra passer d'une logique de la quantité, de l'intensité et de la démultiplication des moyens de transport à une gestion avec plus de confort, moins de promiscuité, des incitations à privilégier un seul mode ou certains horaires pour éviter les périodes de pointe, du service individualisé, etc. Ce qui d'ailleurs répondra aux besoins des personnes qui ont le plus de fragilités, aux personnes handicapées, etc.

## À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

**Cette crise permet une double prise de conscience.**

Qu'il s'agisse de nos biens de consommation ou de nos déplacements, l'arbitrage ne peut plus être guidé par le seul critère économique, il devient impératif de tenir compte des conditions sanitaires et écologiques.

J'y vois l'occasion d'un bouleversement des « esprits ». Cette crise permettra de développer un tropisme d'attention aux conditions dans lesquelles sont fabriqués nos produits de consommation. Les prix du transport pourraient augmenter, en raison des mesures sanitaires qui seront à mettre en œuvre. Cela peut nous conduire à relocaliser la production de produits stratégiques (médicaments), à privilégier les circuits de proximité notamment pour l'alimentaire, à réduire le nombre d'intermédiaires. L'enjeu pour l'État sera d'accompagner ce mouvement, avec des mesures contraignantes comme incitatives.

Cette crise nous invite à la réflexion ; la mobilité n'est pas si naturelle que ça. Nous serons amenés à nous déplacer de manière plus intelligente, collectivement comme à titre individuel. En ce qui concerne nos déplacements familiaux ou de loisirs, nous serons sûrement conduits à privilégier des séjours un peu plus longs dans des destinations un peu moins lointaines...





## Cyrille Harpet

Enseignant-chercheur, santé environnement, EHESP, Rennes ;  
unité de recherche UMR 6051-ARENES

Interview reçue le 3 juin 2020

### Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

**Le confinement est une période inédite pour notre génération.** La pandémie a affecté tout le monde et tous ont dû prendre des mesures face au même risque. Des mesures de précaution, par le biais du confinement et des mesures barrières, ont été prises face à un risque sanitaire inconnu. Cela a notamment remis en cause notre mobilité à une échelle globalisée, et révélé deux points clés :

- ▶ notre mode de vie est centré sur une hyper-mobilité physique régulière – par voie de transport – par nécessité (domicile-travail, domicile-services de soins, relations familiales) ou par choix (loisirs, voyages), et de plus en plus « intensive » et « extensive » (géographiquement et temporellement) ;
- ▶ nous sommes inégaux dans nos capacités à maintenir et à développer certaines activités sans « déplacements » (formation à distance, télétravail, soins à distance), notamment par le recours généralisé aux outils numériques et multimédias (applications de visio-conférences, messageries, etc.)

La contrainte du confinement a été vécue différemment selon les individus et groupes sociaux (par catégories d'âges, de situations professionnelles, de niveaux de vie socio-économique). Certains ont pu se sentir protégés par cette mesure, alors que d'autres n'en ont ressenti que plus fortement le risque sanitaire. L'isolement a pu être vécu comme une restriction forte des libertés ou comme une nécessité. De plus, le fait de se confiner constituait à la fois un geste pour se protéger soi-même mais aussi les autres, ce qui complexifiait davantage le positionnement de chacun. Enfin, les différences culturelles ont un impact sur le rapport à la distance entre individus – la proxémie sur laquelle l'anthropologue Edward T Hall a travaillé – impliquant des

difficultés pour certains à s'approprier les mesures de protection sanitaire. Toutes ces hétérogénéités expliquent en partie pourquoi il est très difficile de définir et de faire appliquer une politique générale, notamment en période de crise.

Cette crise révèle en outre l'impérieuse nécessité d'accès aux premières nécessités, autrement dit l'importance cruciale, pour ne pas dire vitale, des 4 fonctions : l'accès à l'alimentation (de proximité), l'accès aux soins (de première nécessité, en urgence ou en suivi médical), l'accès au savoir (éducation, culture), et aux réseaux informationnels. Ces derniers sont devenus essentiels durant la crise, permettant de s'affranchir des règles de distanciation physique, mais nécessitant tout de même d'être accompagnés de services d'approvisionnement – notamment en biens alimentaires ou médicaux – et de mesures de maintenance. Quoiqu'il en soit un des marqueurs principaux de cette crise sera l'accélération de la tendance de l'importance de ces réseaux informationnels, impliquant une dépendance grandissante à leur accès par les individus.

« Nous sommes inégaux dans nos capacités à maintenir et à développer certaines activités sans « déplacements » (formation à distance, télétravail, soins à distance), notamment par le recours généralisé aux outils numérique et multimédias. »

### Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

**Le déconfinement est ambivalent.** Je le vois comme une phase de libération, on peut ressortir de chez soi et être libre de ré-occuper l'espace environnant, en gardant toujours les mesures barrières. On a vu les vagues de sorties au début de cette période. Mais il ne faut pas oublier ceux qui ont peur de se déconfiner. On a re-découvert son habitat, son lieu de vie. Certains ont « habité » leur logement (on peut avoir un très bon logement sans y habiter), découvert un nouveau mode de vie avec les siens, avec soi-même. Cette résurgence du mouvement, de vecteurs potentiels du virus peut laisser entendre qu'on est mieux chez soi. Quand on a un chez soi et du confort, bien évidemment.

Se pose dans cette phase la question des transports. On va re-découvrir la mobilité active et physique. Il y a également un besoin de sortir au sens de s'éloigner, de s'échapper et de recourir aux modes « passifs », motorisés comme la voiture. À mon avis on a un phénomène à double tranchant. La voiture individuelle redevient protectrice, une extension du chez soi. Elle nous permet de retrouver des moments librement choisis (aller loin). Tandis qu'on peut assister à une crainte des transports publics, même avec des mesures barrières.

Il y a des paradoxes, j'en ai soulevé quelques-uns. Le premier porte sur le télé-travail. On nous incite par exemple à maintenir des enseignements à distance. Il y aura des équilibres à trouver entre présentiel et télétravail. Ça peut avoir des conséquences sur les flux pendulaires. Ça pourrait alléger la charge psychologique des travailleurs et spatiale des infrastructures. Si ce n'est que tous les métiers ne sont pas tous à la même enseigne. Les services seront « favorisés » par ce mode, les métiers de la production moins.

Le télé-travail pourrait avoir des conséquences sur l'organisation des territoires. Ce que j'appelle l'effet absorbant des agglomérations, avec la centralisation des activités et des services et donc des populations, pourrait s'en trouver limité. Il y aura une tendance à s'extraire des grands centres urbains pour retrouver de l'espace. La jauge sera la qualité de vie. Au point que la question de l'ancrage d'activités dans le rural se pose. Un mouvement est en train d'émerger. On peut avoir une qualité de vie dans le rural avec un environnement de qualité mais la condition reste l'accès aux mêmes services qu'en urbain : avoir de l'emploi, de quoi s'approvisionner en nourriture, accéder aux savoirs et aux soins. Ce sont les contraintes qui pèsent pour rester dans le rural. Un urbain qui s'installe dans le rural va regarder ces conditions de vie de très près. Il y a des organisations nouvelles qui apparaissent comme ruralitic (cf. <https://ruralitic-forum.fr/>), où comment le rural se constitue en réseau de services par le numérique. On peut maintenir des réseaux de services en passant par des réseaux informationnels (le déploiement des moyens de télécommunications, via l'accès aux usages numériques), ce qu'ont entrepris des départements très ruraux dans les années 2000 (Drôme, Ardèche).

Ça m'amène à introduire la question des inégalités. On n'a pas vécu le confinement de la même manière, pas avec les mêmes capacités de répondre à nos besoins. Le télétravail ou l'accès aux réseaux d'informations

est lui aussi inégal dans la population. C'est cela qui mériterait d'être examiné aujourd'hui dans ce qu'on appellera les accessibilités à de l'information ou des services auxquels le transport ne pourra peut-être pas toujours répondre.

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

**Si les collectivités locales prennent conscience que le « maillage » territorial est essentiellement orienté « véhicules motorisés », avec une part notable « individuels » (avec un seul à bord, soit près de 90% des véhicules), et réduit en maillage de transports collectifs (liaisons inter-cités et inter-banlieues), et encore plus en « réseaux piétons et cyclables » largement inférieur aux pays voisins (Pays-Bas notamment, Allemagne), alors peut-être verra-t-on nos décideurs sortir de leur logique du « tout voiture » ou du « tout « carrossable ».**

Tant que les décideurs (élus locaux) ne réviseront pas leur plan de construction et de voirie en considérant la « marchabilité » des lieux de vie, et désormais les « espaces de distanciation », le modèle actuel (dépassé) persistera. La culture (pour ne pas dire le culte) « voiture-voirie-réseaux divers » (VVRD), bien présente dans les services techniques des collectivités, renforcera / accentuera la péri-urbanisation. Cette extension des zones urbaines (les Américains parlent d'urban sprawl) empiète sur les secteurs péri-urbains et ruraux, rallonge les temps de déplacement et amplifie les pressions écologiques. La question qui se pose est comment on re-conçoit l'aménagement du territoire pour relocaliser l'ensemble des services sur les lieux de vie? L'approche dite « Urbanisme favorable à la santé », dans laquelle s'intègrent les conditions écologiques, économiques et sociales permet de sortir d'une logique « d'artificialisation » et de « minéralisation » des espaces<sup>1</sup>.

### Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...

**La question serait : quelles capacités ont les territoires de maintenir un système de « confinement » susceptible de se reproduire (virus émergents, risques aléas climatiques, et autres épidémies) dans l'état actuel du fonctionnement des services ?**

<sup>1</sup> Cyrille Harpet, Anne Roué Le Gall. « Évolution de la prise en compte de l'environnement et la santé dans le champ de l'urbanisme : nécessité d'une approche intégrée », revue Environnement, Risques et Santé, John Libbey Eurotext, 2013, 12 (3), pp.231-241 ; Revue DIAGONAL, « Ville et santé : deux termes à concilier », Cyrille Harpet, numéro 198, nov. 2016. Voir : [https://f-origin.hypotheses.org/wp-content/blogs.dir/3988/files/2019/05/Diagonal\\_198\\_LowRes.pdf](https://f-origin.hypotheses.org/wp-content/blogs.dir/3988/files/2019/05/Diagonal_198_LowRes.pdf)

N'est-ce pas l'instant crucial de réviser le modèle sous trois angles :

- ▶ de « sécurité sanitaire », pour les facteurs de risques de contagion et de réponse aux urgences (professionnels, services et établissements de soins) ;
- ▶ de sécurité « alimentaire » (production locale de proximité), pour les services de premiers besoins essentiels ;
- ▶ de liaisons de proximité accessibles et fluides (donc « capacitaire » en déplacement) hors motorisées pour des trajets courts, des circuits courts. Il s'agit d'évaluer les niveaux de services remplis par ces liaisons, à la fois économiques (quelle proximité pour accéder à des commerces de première nécessité ?), écologiques (quelle proximité avec des espaces naturels protégés ?), et sociaux (quels espaces de sociabilité, culturels et naturels) ? Enfin, évaluer l'empreinte écologique locale des aménagements en s'en tenant à limiter les pressions écologiques exercés sur les milieux (maintien des espaces agricoles et naturels), par voie de « quotas ».

En conclusion, je vois trois conditions pour l'évolution des mobilités :

- ▶ étendre et densifier les réseaux de voirie sur les mobilités actives pour la marchabilité et les modes doux dans les grands centres urbains (venelles, voies vertes, chemins piétonniers et cyclables, etc.) en sortant de la logique de la « bitumisation » (voir le palmarès des villes vertes de 2020, Angers, Nantes, Metz : <http://www.observatoirevillesvertes.fr/> et des villes cyclables à l'initiative de la Fédération des Usagers de la Bicyclette sur la cyclabilité de 768 villes de France : <https://www.fub.fr/>) ;
- ▶ renforcer les réseaux numériques des communes de petite et moyenne taille, rurales souvent, pour développer les services à distance (e-santé, e-culture, e-commerce), et développer le télétravail ; renforcer l'offre voire l'accès libre des transports périurbains et intercités, par rail-route, de façon à réduire les mouvements pendulaires centre-périphérie, en assurant un confort et une sécurité des espaces (distanciation sociale) (voir les 20 villes en France ayant rendu les transports publics gratuits : <https://www.franceattractive.com/>).







## Eric Charmes

ENTPE/RIVES

Interview reçue le 2 juin 2020

### “ Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

**D’abord la crise a révélé à quel point les contraintes de mobilité imposées par le travail sont inégales.** Le télétravail en particulier n’a pas été pour tout le monde. Même si certains cadres n’ont pas pu télétravailler (dans les hôpitaux notamment), beaucoup d’employés et d’ouvriers ont dû continuer à se déplacer et s’exposer au virus.

Cela étant, de nombreuses personnes ont découvert le télétravail, la visioconférence. L’expérience n’a bien sûr pas été totalement nouvelle. La nouveauté a résidé surtout dans le caractère systématique du télétravail sur une longue durée. Il est difficile à ce stade de faire un bilan, mais des enquêtes menées à chaud permettent de se faire une idée. Il est clair que certains ont pris goût à cette expérience, ont acquis de nouvelles habitudes, ont découvert de nouvelles possibilités. Peut-être que la pratique du télétravail connaîtra le décollage que certains attendaient. Certes, l’expérience du confinement a aussi montré les limites du télétravail. Pouvoir faire une pause avec des collègues est important pour retrouver de l’énergie au cours d’une journée de travail. La visioconférence est devenue très simple, avec des outils très performants, mais elle ne remplace pas l’échange de visu. Certains ont d’ailleurs atteint une véritable saturation mentale, même physique, à l’égard de la visioconférence. Il n’en reste pas moins que des obstacles à l’extension du télétravail ont été levés. Et si le télétravail se développait fortement, cela aurait évidemment un fort impact sur la mobilité et plus largement les rapports à la ville.

### Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l’avenir ?

**Il est difficile de dire ce que sera l’impact de la crise tant qu’on ignore sa durée. Si le virus est durablement installé dans nos sociétés, comme on peut**

**« Cette crise rend encore plus urgentes les réflexions, encore trop limitées, sur l’aménagement du périurbain et du rural. »**

**malheureusement le craindre, les bouleversements risquent d’être profonds.** Il est probable notamment que les centres des grandes métropoles perdent de leur attrait. Avec la distanciation physique, la densité a moins d’atouts et plus d’inconvénients. L’animation d’une rue devient source de tensions, voire de conflits. On l’a vu avec les joggeurs pendant le confinement, notamment à Paris, où la maire a interdit le jogging pendant la journée. Plus largement, les transports en commun vont difficilement pouvoir fonctionner à leur pleine capacité. Cela va surcharger les autres infrastructures, notamment routières. Le télétravail ou le développement du vélo pourront aider à réduire la pression, mais le pourront-ils dans les proportions nécessaires ? Les centres des grandes villes, Paris la première, risquent fort la thrombose. Les ménages déjà très nombreux qui désiraient quitter l’Île-de-France avant la crise, pourraient passer à l’acte. Reste à savoir comment l’emploi va s’ajuster.

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l’aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

**L’hygiénisme a déjà bouleversé l’urbanisme.** La COVID-19 pourrait faire de même. Cette crise, si elle dure encore une fois, risque de mettre en cause des décennies de politiques en faveur des transports en commun. La voiture va retrouver un attrait qu’elle perdait. Mais le vélo, un autre mode de déplacement individuel, devrait aussi tirer parti de la crise. Reste à doter ce mode des infrastructures nécessaires à son déplacement, particulièrement hors des centres, dans les banlieues, le périurbain et le rural. Dans ces territoires, beaucoup reste à faire pour que ce mode soit concurrentiel par rapport à la voiture. Il faudra d’autant plus s’en préoccuper que la crise risque de renforcer la demande déjà très forte pour l’habitat



individuel et la jouissance d'un jardin, et avec elle la demande pour l'habitat à distance des centres. Cette crise rend encore plus urgentes les réflexions, encore trop limitées, sur l'aménagement du périurbain et du rural.

La crise remet aussi en avant les enjeux sociaux des transports. Les débats sur ce sujet sont dominés par la transition écologique. Il s'agit évidemment d'une question centrale, mais les transports en commun sont aussi là pour permettre à celles et ceux qui n'ont pas de voiture de se déplacer. Les plus modestes sont donc les plus exposés aux nouveaux risques sanitaires associés

aux transports en communs. Que propose-t-on à la personne diabétique en surpoids qui peut difficilement faire du vélo et qui n'a pas de voiture ? L'entassement et l'inconfort que l'on impose trop souvent aux usagers des transports en commun dans les grandes métropoles prennent une dimension nouvelle.

**Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...**

**Comment tout cela va finir ?** Mais je n'aurais pas su répondre !





## Caroline Gallez

Directrice de recherche à l'Université Gustave Eiffel

Interview reçue le 9 juin 2020

### “ Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

**La crise sanitaire est un puissant révélateur des inégalités et il est à craindre qu'elle ne contribue à les aggraver.** Parce que le confinement et les régulations pour raisons sanitaires ont touché massivement et brutalement les mobilités des personnes et des marchandises, nous avons pu mesurer et expérimenter concrètement la place de ces mobilités dans le fonctionnement des sociétés, les conditions de vie, l'accès aux ressources, les pratiques sociales et les impacts environnementaux.

Durant les premières semaines, les circulations des personnes et des marchandises ont favorisé la propagation du virus. Puis le contrôle des mobilités et le confinement d'une partie de la population mondiale visant à endiguer la pandémie ont fortement ralenti les échanges économiques et entravé la vie sociale. La baisse des déplacements aériens et de la circulation automobile a permis une diminution importante de la pollution atmosphérique, du bruit et des émissions de gaz à effet de serre. Au-delà de cet effet positif, le renforcement des contraintes et des régulations de la mobilité a eu des conséquences très inégalitaires sur le plan social, selon le genre et l'origine ethnique. Pour permettre à une partie de la population de se confiner, des personnes actives, notamment parmi les professions mal rémunérées, ont continué de se déplacer au quotidien, s'exposant à des risques de contamination plus élevés. Pour les personnes ou les familles précaires, la perte d'activité professionnelle, l'impossibilité de mettre ses enfants à l'école et à la cantine scolaire, l'assignation à domicile dans des logements exigus ont eu des conséquences immédiates et graves en matière d'accès à l'alimentation, à l'éducation, à la santé et d'atteinte au confort de vie. Les personnes âgées, malades, seules, en situation de handicap physique ou mental, ont subi les impacts multiples d'un isolement social forcé. À l'échelle internationale, la situation des personnes

**« À plus long terme, il est crucial de réfléchir de manière globale aux vulnérabilités mises en évidence par cette crise et de construire des réponses à la hauteur des urgences. »**

migrantes, des populations exposées aux conflits ou à de fortes discriminations dans leur pays de résidence s'est dégradée ou a été partiellement invisibilisée, du fait de la focalisation sur l'urgence sanitaire.

L'analyse de la crise sanitaire, de sa gestion et de ses impacts reste à faire et alimentera la recherche dans les années à venir. Par sa tournure paroxystique, cet événement est venu confirmer des choses que nous savions déjà, ou dont nous avons eu des signes avant-coureurs : l'urgence écologique et le poids des transports dans les impacts environnementaux ; la dépendance des économies et du fonctionnement social des sociétés

capitalistes vis-à-vis de la mobilité, notamment en raison de la dispersion spatiale des activités (aux échelles locale, régionale, nationale ou internationale) ; l'ampleur des inégalités sociales, de genre, de race dans la mise en œuvre des régulations de l'(im)mobilité et de leurs impacts. Dans mes travaux, je propose d'appréhender une partie de ces enjeux à travers la notion de dépendance à la mobilité, que je souhaite saisir à la fois à l'échelle individuelle, à travers les transformations spatiales et dans l'évaluation des politiques publiques.

### Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

**Il est difficile de réfléchir au déconfinement et d'en analyser les enjeux dans le court terme.** En effet, les règles officielles ou les recommandations sont très différentes selon les zones géographiques, le degré de fragilité des personnes (souvent accru du fait du confinement), les conditions de retour à l'activité des actif.ve.s, et d'accueil des enfants dans les écoles. L'un des enjeux de cette période sera de prendre en compte l'inégalité des conditions de retour à la « normale », qui ne concernent pas uniquement, loin s'en faut, les aspects relatifs à la mobilité.

**À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?**

**À plus long terme, il est crucial de réfléchir de manière globale aux vulnérabilités mises en évidence par cette crise et de construire des réponses à la hauteur des urgences.**

Plusieurs enjeux me semblent prioritaires :

► **décloisonner les politiques d'aménagement en se fondant sur une acception large de l'accès aux ressources.** Du point de vue de l'action publique dans le domaine de l'aménagement, il est urgent d'adopter l'approche la plus transversale possible, en faisant de la question de l'accès aux ressources un enjeu prioritaire. Ce n'est pas la facilité d'accéder aux lieux (en améliorant la performance des réseaux de transport) qui doit guider la réflexion, mais la manière d'accroître ou de garantir des potentiels

d'accès aux ressources par les politiques de logement, d'aménagement du territoire, d'emploi, d'insertion sociale, ... et de mobilité ;

► **placer les enjeux de justice sociale au cœur des réflexions sur la transition et la régulation des mobilités.** La question de la justice sociale traverse tous les enjeux actuels. La crise des gilets jaunes, dont l'élément déclencheur a été la mise en place d'une taxation sur le carburant et d'une diminution de la vitesse automobile, nous alertait déjà sur la nécessité de traiter ensemble les enjeux sociaux et environnementaux de la régulation de la mobilité ;

► **valeurs associées à la mobilité.** Enfin la crise sanitaire nous invite à une réflexion ambitieuse et à des débats publics sur les valeurs associées à la mobilité et aux injonctions que ces valeurs véhiculent. La réflexion sur les valeurs appelle des nuances et une lucidité de la part des citoyen.nes, des entreprises, des chercheur.es et des acteur.trices politiques, et une reconnaissance de la dimension profondément idéologique et politique de la mobilité.

”



## Revue de presse

### TÉLÉTRAVAIL

- [« Franchement, j'en ai ma dose » : le télétravail use de nombreux salariés](#)  
Le Monde, 23/05/2020

### MODES DE VIE

- [Enquête sur les impacts du confinement sur la mobilité et les modes de vie des Français](#)  
Forum Vies Mobiles, 01/04/2020

### TERRITOIRES

- [Individus, organisations et territoires : pour un droit au temps](#)  
Libération, 23/05/2020

## Quels impacts de la crise sur la mobilité ?

On pourrait dire que la crise est systémique. On peut dire plus simplement qu'elle touche à toutes les facettes qui composent la mobilité: des infrastructures à l'organisation des territoires en passant par les stratégies individuelles mises en place pour se déplacer, les valeurs associées à la mobilité. La crise laisse entrevoir des évolutions dans toutes ces composantes.

Il est question dans cette partie des facteurs qui pourraient influencer sur la mobilité, des besoins que la crise fait émerger et, associés, de pistes pour l'action publique.

Vous trouverez dans cette partie des témoignages qui amènent des questions :

- ▶ Notre société, qu'on qualifie régulièrement d'hyper-mobile, n'est-elle pas également sur-mobile mais aussi dépendante de la mobilité ?
- ▶ Ce moment de rupture sera-t-il propice à des changements profonds de comportements ?
- ▶ Se déplacera-t-on toujours autant dans les années à venir ? Ces déplacements se feront-ils toujours de la même manière ? Faut-il craindre un regain de l'usage de la voiture particulière au détriment des transports collectifs, espérer un véritable décollage de l'usage du vélo ?
- ▶ Quel sera l'impact du télétravail sur la mobilité mais aussi des autres formes d'activités à distance (études, achats, loisirs) ?
- ▶ Quelles sont les pistes pour une action publique qui tire à la fois les enseignements de la crise dans sa manière de faire mais aussi intègre les nouveaux enjeux qui ont émergé ?



## Élodie Trauchessec

Animatrice Mobilités Émergentes Service Transport & Mobilités

Interview reçue le 25 juin 2020



### “ Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre structure ?

**Pour faire face à l'épidémie de Coronavirus, la France a mis en place un confinement strict qui limitait nos déplacements sauf besoins essentiels, quel que soit son mode de transport.**

L'espace alloué à la circulation automobile a ainsi été déserté, là où le besoin en espaces piéton et cyclable n'a jamais été aussi criant pour pouvoir respecter la distanciation physique dans nos déplacements de proximité, pour nos besoins de première nécessité. Le confinement a ainsi mis en évidence le poids disproportionné alloué à l'automobile, notamment dans nos villes, au détriment de l'humain. L'absence de trafic a également rendu concret le poids des externalités négatives de la voiture (bruit, stress, pollution...) et les avantages qu'une réduction du trafic apportent (qualité de vie, santé, biodiversité, villes plus accueillantes pour les enfants...). Le confinement a aussi rendu visible l'importance du transport de marchandises pour obtenir les biens de première nécessité, notamment alimentaires, et a conduit à un accroissement du E-commerce. Enfin, le confinement a fait redécouvrir à certains Français l'environnement immédiat de leur logement (dans un rayon d'un km). L'occasion de questionner la marchabilité et la cyclabilité de cet environnement, notamment en dehors des centres urbains !

### Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?

**Le confinement était ainsi une période particulièrement propice pour expérimenter une réaffectation de l'espace public :** les aménagements provisoires légers, faciles et rapides à installer (donc peu coûteux dans un contexte récessionniste), ne dérangent pas le faible trafic d'alors, et étaient utiles à tous, y compris aux automobilistes, pour se déplacer en respectant les règles de

distanciation. Ils sont par ailleurs facilement réversibles / ajustables si l'expérimentation n'est pas concluante.

Le déconfinement progressif que nous avons vécu et vivons toujours, n'a pas remis 100 % des automobilistes pré-COVID 19 sur la route du jour au lendemain, mais a permis une montée en puissance du trafic, et une adaptation à cette réaffectation de la voirie (logique d'évaporation de trafic : <http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/a-l-etranger-l-evaporation-du-traffic-est-une-realite-22-02-2017-6702144.php>). En parallèle, les données actuelles à la fois de rupture de stocks vélo chez les vélocistes et d'augmentation de la fréquentation des pistes cyclables (+27 % de passages vélo par rapport à la même période en 2019 selon Vélo & Territoires) montrent que le vélo est plébiscité en cette période de sortie de crise.

**« Les mobilités actives ont prouvé leur importance, pour la mobilité et la santé des Français, et leur résilience tout au long de cette crise. »**

Selon le Baromètre des mobilités quotidiennes publié en janvier 2020 par Wimoov et la Fondation Nicolas Hulot, « près d'un Français sur deux concède qu'il leur serait possible de réaliser tout ou partie de ses trajets quotidiens à vélo, à condition notamment d'avoir accès à des infrastructures sécurisées » (<http://www.fondation-nature-homme.org/sites/default/files/presse/barometre-mobilite-cp-29-01-2020.pdf>). Les aménagements provisoires créés pour répondre à cette crise sanitaire pourraient donc convaincre de nombreux automobilistes de sauter le pas, ouvrant la voie à une pérennisation des aménagements et des pratiques, et à une accélération du rythme des aménagements cyclables.

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

**Les mobilités actives ont prouvé leur importance, pour la mobilité et la santé des Français, et leur résilience**

**tout au long de cette crise.** Elles sont particulièrement pertinentes et efficaces pour la période de sortie de crise et de relance que nous vivons : faible coût de mise en œuvre, performance environnementale maximale (pas de gaz à effet de serre, pas de pollution atmosphérique), faible coût pour se déplacer pour les professionnels comme pour les ménages, emplois locaux non délocalisables dans les services vélo, développement de la logistique à vélo et retombées économiques liées au développement du tourisme à vélo, santé et qualité de vie (pas de bruit, proximité, lien social, activité physique quotidienne)...

Cette crise a par ailleurs mis en évidence la capacité des collectivités à faire preuve d'agilité pour expérimenter

rapidement une redistribution de l'espace public au profit de la marche et du vélo. Elle présage d'une accélération espérée et indispensable du développement des politiques d'aménagements en faveur des modes actifs, notamment par le biais des expérimentations qui on l'espère se poursuivront au-delà de cette période de crise, tant elles permettent d'aller plus vite et plus loin, tout en prenant le temps de convaincre et d'améliorer.

Pour permettre à la France de transformer cette période de crise en virage inédit en faveur de la marche et du vélo, il faudra par ailleurs que l'ensemble des territoires, tout particulièrement les villes moyennes et zones périurbaines et peu denses, se saisissent de ce sujet.







## Anne Faure

Présidente de l'association Rue de l'Avenir

Interview reçue le 25 mai 2020

### “ Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre structure ?

La grande surprise a été la généralisation des téléconférences et visio conférences qui ont été bien acceptées tant par les dirigeants de services et d'entreprises que par le personnel. Le confinement a appris l'exercice aux familles qui avaient des enfants d'âge scolaire ; il semble que ce mode d'échanges perdurera lorsque les écoles retrouveront leur fonctionnement habituel. L'avantage est la réduction des temps de déplacement et de la charge des transports collectifs.

Toutefois, la présence physique en réunion est nécessaire psychologiquement dans de nombreux cas et notamment pour la cohésion des équipes. On peut aussi se poser la question des conséquences en termes de sédentarité de la généralisation de ce type de pratique : les temps de déplacement sont aussi de l'exercice physique. Certains philosophes parlent aussi d'aliénation.

### Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?

La période est une bonne opportunité pour développer les modes actifs à court terme. Le problème est de le faire de façon assez pertinente pour que les équipements provisoires se pérennisent. L'urbanisme tactique est-il un outil favorable aux changements de comportements ? Les aménagements provisoires sans qualité ne sont pas forcément attractifs. Leur conception dans l'urgence peut être erronée. La distanciation physique, qui n'est guère appréciable, risque peut-être d'être associée au retour de la marche et du vélo.

Les citoyens apprécient la réduction très significative du bruit et des nuisances : on peut faire le pari de l'impact de ce mieux-être sur l'acceptation sociale des contraintes. C'est toutefois au prix d'une bonne

communication et de stratégies de dialogue social bien comprises que cette expérimentation inattendue peut apporter un bénéfice sur le long terme.

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

L'habitat pavillonnaire qui était critiqué pour favoriser l'étalement urbain et le manque de cohésion sociale devient un eldorado : le confinement des familles logées dans de petits appartements qui doivent à la fois télétravailler et faire la classe devient parfois un enfer. La présence d'un jardin rend la vie plus facile pour les parents et les enfants. Il y a donc peu de chances que la contrainte de l'artificialisation des sols soit réellement prise en compte.

La proximité est devenue une valeur présente dans ce contexte et à toutes les échelles : vie urbaine, implantation et rapatriement des activités, agriculture urbaine... L'hyper mobilité est réinterrogée, de même que l'hyper activité. Les médias rapportent les attentes des citoyens qui veulent quitter les grandes villes pour des environnements plus verts et plus calmes. C'est donc une possibilité réelle de renforcement des petites villes et de décentralisation, mais le temps de la ville est un temps long, plus long que l'avancée du changement climatique...

### Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...

La résistance au changement, c'est aussi des intérêts financiers considérables.

D'une façon générale, les attentes d'une ville plus verte et moins polluée sont relayées par les médias, mais les décisions ne sont pas toujours au rendez-vous.

L'entreprise et la sphère de la finance militent pour le retour au « *statu quo ante* ». Le BTP crie famine, le tourisme s'effondre, le chômage s'envole et l'industrie automobile fait valoir les pertes d'emploi de son secteur...

Les défenseurs de l'environnement sont confortés par une assez bonne acceptation de la faible mobilité par la population et par les attentes révélées par le confinement, mais auront-ils l'appui des décideurs pour profiter des bénéfices de cette crise ?





**Cristina Pronello**  
 École polytechnique de Turin

Interview reçue le 1<sup>er</sup> juin 2020

“ Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ? ”

La crise engendrée par la pandémie et le confinement consécutif ont montré à quel point, aujourd'hui, la mobilité est parfois « superflue » ou induite par de « faux besoins ». L'impossibilité de se déplacer a immédiatement obligé à reconsidérer quels déplacements étaient obligatoires et quels autres pourraient être éliminés. Compte tenu des déplacements domicile-travail, nous avons vu que tous les travaux qui étaient principalement numériques ou réalisables grâce à un ordinateur ou un appareil numérique pouvaient être entièrement effectués à domicile. Ainsi le jadis « télétravail » est redevenu à la mode et a également changé de nom : *smart working* (travail intelligent) ou travail agile (en Italie, nous parlons de « *lavoro agile* »). Cela a également révélé l'importance de la « fracture numérique », car tous les ménages ne peuvent pas se permettre de posséder plusieurs appareils et, principalement, une connexion Internet suffisamment efficace pour permettre les vidéoconférences, surtout quand plusieurs membres du ménage doivent se connecter simultanément. De plus, tous les ménages n'ont pas

la possibilité d'avoir un appartement ou une maison suffisamment grande pour permettre à tous de travailler et d'étudier chacun en toute tranquillité.

Une telle façon de travailler (télétravail), qui n'a jamais vraiment démarré ou été suffisamment diffusée, devient un point de réflexion pour la mobilité future, notamment de par son effet secondaire positif sur la réduction des déplacements et, en conséquence, sur la congestion et la pollution. Cependant, le confinement a profondément changé le style de travail et augmenté le nombre d'heures travaillées, fusionnant les différentes séquences journalières. Les réunions en ligne (les appels) ont augmenté et, pour chaque petite question, un appel est nécessaire (on ne refuse jamais un appel à personne !). Un tel changement a eu, comme effet secondaire, un sentiment de contrainte, incitant les gens à sortir pour le plaisir de le faire. En Italie on a observé, dans les premiers 15 jours d'application du décret du Président du Conseil des Ministres, une décroissance de la mobilité du 37 % (12-26 mars) et une augmentation de la mobilité de très court distance (de proximité, déplacements à pied de moins de 5 minutes) de 8 % (Figure 1).

Il tasso di mobilità degli italiani: l'andamento nei primi 15 giorni di applicazione del DPCM11/3 (val. %)

	Tasso di mobilità "in senso stretto" (*)			Tasso di mobilità "di prossimità" (**)			Tasso di mobilità "allargato" (***)		
	1 febbraio - 11 marzo (pre-DPCM11/3)	12 marzo -26 marzo (post-DPCM11/3)	Variazione ("post"- "pre")	1 febbraio - 11 marzo (pre-DPCM11/3)	12 marzo -26 marzo (post-DPCM11/3)	Variazione ("post"- "pre")	1 febbraio - 11 marzo (pre-DPCM11/3)	12 marzo -26 marzo (post-DPCM11/3)	Variazione ("post"- "pre")
<b>Totale Italia</b>	<b>80</b>	<b>43</b>	<b>-37</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>+8</b>	<b>90</b>	<b>61</b>	<b>-29</b>
Nord-Ovest	82	46	-36	8	19	+11	90	65	-25
Nord-Est	77	45	-32	10	17	+7	87	62	-25
Centro	84	33	-51	8	17	+9	92	50	-42
Sud e Isole	76	46	-30	12	17	-5	88	63	-25
14-29 anni	80	39	-41	11	18	+8	91	57	-33
30-45 anni	86	50	-36	8	16	+8	94	66	-28
46-64 anni	83	47	-36	9	19	+10	92	66	-26
65-80 anni	61	14	-47	11	16	+5	72	30	-42

(\*)% di intervistati che hanno effettuato in giornata almeno uno spostamento con qualsiasi mezzo ad eccezione dei tragitti a piedi inferiori ai 5 minuti

(\*\*) % di intervistati che hanno effettuato in giornata solo spostamenti a piedi inferiori ai 5 minuti

(\*\*\*) % persone che hanno effettuato in giornata almeno uno spostamento di qualsiasi durata (è la somma tra il tasso di mobilità "in senso stretto" e il tasso di mobilità "di prossimità")

Fonte: Ixfort, Osservatorio "Auditmob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, 2020

Figure 1 – Comportement de mobilité des italiens en mars 2020

Le mode qui a le plus perdu dans cette période est le transport en commun. L'offre a été fortement diminuée et l'absence des voyageurs a mis à genoux les entreprises. Le transport de marchandises a moins souffert, mais une décroissance a été quand même enregistrée. La grande question du découplage entre PIB et transport se pose donc à nouveau. Le taux de variation observé de la valeur ajoutée de la branche transports amplifie, à la hausse comme à la baisse, celui du PIB; on observe donc une sensibilité particulière du secteur des transports à la conjoncture économique générale.

Cela a amené à voir les transports comme le moteur de l'économie, incitant les déplacements des gens et marchandises dans la planète. Les conséquences sont sous nos yeux...

Donc, oui, je crois que les évolutions engagées pourraient questionner l'approche de la mobilité et ce moment conjoncturel pourrait bouleverser les tendances de mobilité, faire repenser la manière de se déplacer et revoir le rôle économique des transports : non plus comme un générateur du PIB, mais comme un service qui respecte l'environnement. Cela implique d'évoluer sur la manière de concevoir l'économie. Un rêve ? Je crains que « oui », mais je voudrais me tromper.

**Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?**

**Comme je l'ai évoqué auparavant, le travail à la maison a eu, comme effet secondaire, un sentiment de contrainte, incitant les gens à sortir pour le plaisir de le faire, générant ainsi différentes formes de voyage.** Un voyage induit qui, en raison du souci de maintenir la distance sociale, a créé une crainte envers les transports publics, augmentant l'utilisation de la voiture.

Les premières données confirment ce que j'ai dit plus haut sur la peur des gens d'utiliser les transports en commun. Cette crainte est accrue par les nouvelles règles liées à la distance sociale qui ont fortement diminué la capacité des véhicules et compromis l'existence des transports publics auxquels nous étions habitués. La capacité est réduite et les coûts pour maintenir la sécurité sont augmentés. Les transports publics subventionnés risquent de devoir être encore plus (lourdement) subventionnés qu'auparavant pour survivre ; de toutes façons, on ne sait pas comment gérer la mobilité (et notamment urbaine) avec des

transports publics réduits. Le risque de retour en arrière sur des décennies en annulant les progrès (vers la durabilité) obtenus jusqu'à présent (du moins dans les villes où les transports en commun sont l'épine dorsale de la mobilité comme Paris ou Londres) est très élevé.

Le risque que la voiture soit perçue comme le seul mode sûr en termes sanitaires est également élevé. La politique d'incitation à l'achat de vélos a augmenté le nombre de vélos achetés, mais sans une politique adéquate de pistes cyclables dédiées et d'attention à la sécurité, elle pourrait être rendue vaine. Donc, si les politiques de mobilité à venir ne sont pas incisives en termes de limitation de la voiture et de mise en sécurité des transports en commun et

**« J'aimerais changer le temps et les rythmes de la ville, la saisonnalité des transports, les habitudes ancrées qui ne nous permettent pas de bouleverser notre réalité qui est en fait contre nature. »**

d'aménagements cyclables, on risque une augmentation de la congestion et de la pollution (climatique, locale et sonore) incontournable. De plus, il faudrait sérieusement faire des efforts concernant les actions qui influencent le changement comportemental de mobilité, avec l'aide d'un changement des temps et rythmes de la ville. Agir sur les horaires de bureaux, des écoles, des universités, des magasins pour réduire les besoins de mobilités aux heures de pointe et les arrondir. Seule une approche intégrée qui allie planification, programmation, technologie, éducation et formation à la mobilité pourrait mener à de véritables change-

ments et briser le paradigme actuel. Il faut en avoir le courage et engager activement les citoyens dans ce changement d'une époque qui est passé et ne reviendra plus.

**À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?**

**Comme j'ai évoqué auparavant, l'impact sur l'environnement d'une politique qui ne prendrait pas en compte la limitation de la voiture dans une période où elle pourrait redevenir « la reine », sera énorme. On est en face d'une « porte coulissante » :**

- ▶ d'un côté la prévalence d'utilisation de la voiture réduira les espaces pour les piétons et vélos et aussi pour les transports en commun qui risquent de voir leur service diminué par manque d'usagers et une capacité réduite. Cela pourrait porter à des dégradations successives jusqu'à avoir seulement



des services essentiels avec des fréquences faibles. C'est la mort des transports en commun. Et, il faut faire attention à ne pas dire que les véhicules électriques (ou encore pire les véhicules autonomes) atténueront cet impact. C'est faux ! L'impact sur l'environnement d'un tel scénario sera dévastateur ;

- ▶ d'un autre côté, si on était capable de développer en sécurité le transport en commun (augmentation de la fréquence et du service), les pistes cyclables et de donner plus d'espace (donc en révisant l'aménagement de l'espace) aux êtres humains (piétons) et aux activités sociales (restaurants, cafés, lieux de socialité) pour se réappropriier les villes, on pourrait vivre un renouveau social et environnemental. Revoir l'espace urbain et le restituer aux êtres humains sera le vrai progrès, avec un effet vertueux sur la qualité de vie et, sans doute, sur l'environnement.

Enfin, la mobilité, grâce à une politique d'engagement et d'éducation pourrait assumer un nouveau sens : liberté de se déplacer de manière durable et équitable en augmentant la qualité de vie collective.

**Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...**

**Que voudrais-je ?**

J'aimerais changer le temps et les rythmes de la ville, la saisonnalité des transports, les habitudes ancrées qui ne nous permettent pas de bouleverser notre réalité qui est en fait contre nature. Pour cela l'unique possibilité est de découpler le secteur des transports de la vision myope de l'économie. Comprendre que la voiture est le passé et que le vélo est le futur. Cela ne pose aucun problème, il faut simplement comprendre que le futur devrait être basé sur l'économie du bien-être, dans le sens de la félicité, et que pour cela il faut se libérer de la pollution, du bruit, des pertes du temps passé dans le trafic, des contraintes que la mobilité schizophrénique d'aujourd'hui impose. C'est la galère dans laquelle nous vivons au quotidien, c'est l'immense coût social que nous payons... la plupart sans le savoir.







## Julien Delabaca

Cabinet « Le Facilitateur de Mobilité »

Interview reçue le 9 juin 2020

### Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

**La période de confinement a permis plusieurs éclairages essentiels.** Le premier, et il est troublant, c'est que la suppression de la quasi-totalité des déplacements a entraîné une baisse de 58 % des rejets de CO<sub>2</sub> en Europe. Elle a donc permis d'atteindre le niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> fixé par l'Union Européenne comme objectif dans 10 ans. Cela signifie que dans les 10 prochaines années, nous allons devoir apprendre à profiter de nos enfants, nous instruire, travailler, nous divertir, nous alimenter... sans émettre plus de CO<sub>2</sub> que lorsque nous étions confinés. Un défi.

Le second, c'est qu'il a permis à de très nombreux ménages de goûter, ou regoûter aux joies de la marche à pied et du vélo. Cela peut paraître anodin, car nul ne savait durant le confinement si cet engouement pour les mobilités douces allait être prolongé une fois cette période si particulière terminée. Pourtant, c'est loin de l'être, car la pratique est un véritable accélérateur de changement dans les comportements. Un changement dans l'approche modale, mais aussi temporelle et géographique. En effet, de nombreux ménages ont appris à reconsidérer leurs déplacements du quotidien dans la proximité (dans une limite d'un km pour les déplacements « de confort », et dans une proximité relative pour les autres). Un changement de focale qu'aucune expérimentation poussée par la puissance publique n'aurait pu permettre en si peu de temps. Évidemment, la question que ces changements « à marche forcée » soulève est celle de la pérennité de tels comportements.

### Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

**La situation sanitaire liée au Covid-19 a très rapidement entraîné deux craintes.** Le retour massif

d'une mobilité automobile, qui plus est, dans une logique d'auto-solisme d'un côté. L'incapacité à gérer la distanciation physique pour les modes alternatifs, à savoir les transports publics (problématique de massification) et les mobilités actives (problématique des « frictions »). Sans oublier l'aggravation de l'épidémie que pourrait entraîner une pollution importante.

Mais la réponse à ces craintes est passionnante, car en réalité, elle met en avant les solutions poussées par l'ensemble des experts en mobilité depuis des années. Le déconfinement est donc devenu un accélérateur de déploiement. Le vélo est mis en avant comme une solution performante pour un grand nombre de déplacements, et il y a fort à parier que certains des aménagements transitoires réalisés pour conforter son utilisation seront pérennisés. L'espace public est reconsidéré pour donner plus de place aux piétons, et aux activités : avec par exemple la suppression de places de parkings au profit de terrasses de restaurants et cafés. La cyclo-logistique est désormais vue comme viable pour

de très nombreuses métropoles, afin de favoriser une alimentation de proximité. Le tourisme local est mis en avant. Et évidemment, le télétravail, déjà techniquement possible depuis de nombreuses années, devient une évidence.

Ce coup d'accélérateur est salutaire. Il le sera d'autant plus s'il est pérenne. La crise a révélé une formidable capacité de résilience de nombreux acteurs de notre quotidien. Elle a aussi montré à quel point la mobilité est une composante essentielle du cadre de vie des citoyens, toutes catégories sociales et d'âge confondues. Il est donc essentiel de profiter de cette opportunité historique, ainsi que de la mise en place des nouveaux exécutifs municipaux pour en faire une priorité pour les années à venir.

« La crise permet au moins de comprendre quel est le besoin : créer des territoires malléables, adaptables et dynamiques. »

**À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?**

**Nul n'est devin.** Nul ne pourrait se prononcer aujourd'hui quant à ce que pourrait être la manière d'aménager demain. Néanmoins, la crise permet au moins de comprendre quel est le besoin : créer des territoires malléables, adaptables et dynamiques.

Des territoires dont les micromobilités doivent devenir le pilier, qu'ils soient pour des déplacements courts ou dans une logique d'intermodalité avec des modes lourds.

Des territoires pour lesquels le transport de marchandises doit être entièrement repensé, notamment par la montée en puissance de la cyclo-logistique et d'une mobilité décarbonée, pour faire face à l'augmentation des pratiques liées au e-commerce mais aussi et surtout pour garantir la distribution d'une alimentation de proximité.

Des territoires dont les rythmes doivent être repensés, pour éviter les effets de masse en intégrant tout autant la problématique du travail, que celle du tourisme ou encore de la livraison.

Des territoires ou les méthodes d'aménagement et de fabrication de l'urbanisme doivent évoluer. L'urbanisme tactique a été particulièrement mis en avant durant le post-confinement. Il n'est clairement pas une fin en soi, mais il montre à quel point il est possible d'inventer des dispositifs souples pour mieux répondre aux besoins de la population. Il s'agit désormais d'en analyser les bonnes pratiques pour l'adapter à de nombreux domaines de l'aménagement en général.

Mais pour engager cette dynamique, il va être essentiel de mieux monitorer la ville, pour mieux la comprendre et pour la rendre plus réactive. Cela passe par des autorités de transports fortes, dotées et intégrées. Cela passe également par une montée en puissance de la digitalisation des territoires, pour mieux les analyser et les adapter. Cela passe enfin par une montée en compétence globale et une meilleure adaptabilité des acteurs du secteur de l'aménagement et de la mobilité. Une bien belle manière de créer de l'activité et de l'emploi.





## Yves Crozet

Professeur à l'Université de Lyon (IEP), Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET)

Interview reçue le 2 juin 2020

### Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

**En première analyse, le confinement a provoqué une situation de syncope pour les déplacements des personnes.** Les trafics aériens et ferroviaires se sont effondrés ainsi que le trafic automobile à moyenne et longue distances. Pour les marchandises, les flux ont également été réduits mais dans une moindre mesure. Le transport routier est demeuré indispensable pour alimenter les établissements et commerces qui n'ont pas cessé leur activité.

Les sévères impacts de cette syncope sur l'activité et l'emploi nous rappellent que la mobilité est un tout où les localisations et les activités se combinent via un ensemble de déplacements. Paralyser ces derniers perturbe l'ensemble de la vie économique et sociale, même si le télétravail et les télécommunications en général ont permis la poursuite de certaines formes des relations professionnelles et familiales.

La question du télétravail va donc constituer dans les mois qui viennent un axe important de la recherche sur la mobilité, mais pas de façon naïve. Des études ont déjà montré que le télétravail comporte aussi des effets négatifs, pour les personnes comme pour la collectivité. Une récente enquête du Forum Vie Mobile, avant la crise, a souligné ce fait paradoxal : ceux qui télétravaillent régulièrement se déplacent plus que la moyenne (en voyageurs-km). Est-ce un effet revenu ou un effet d'induction liée à la plus grande souplesse dans le choix des horaires de travail et du lieu de résidence ?

### Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

**Après trois semaines de déconfinement partiel, on comprend qu'il ne faut pas seulement parler de syncope.**

Les impacts de la crise sanitaire ne seront pas transitoires mais durables. Un phénomène d'hystérésis va se manifester : certains symptômes vont persister. D'abord parce que le virus circule et que les risques de contamination subsistent. Mais aussi parce que même si le virus disparaissait brutalement comme ce fut le cas pour la grippe H1N1, il n'y aura pas de simple retour à la case départ pour des raisons économiques : le revenu national va diminuer et en plus le taux d'épargne des plus aisés va augmenter. Nous aurons donc affaire à deux types d'impacts, ceux qui résultent mécaniquement de la récession d'une part et ceux qui se rattachent à une forme de « déconsommation » de déplacements.

**« Parler d'urbanisme tactique pour créer de vrais itinéraires cyclables met l'accent sur ce que les élus des villes centres maîtrisent tout en jetant un voile sur ce qu'ils ne maîtrisent pas. »**

De ce fait, les transports aériens, les croisières, les déplacements à l'étranger vont être durablement réduits. Après des décennies de boom économique, le secteur du tourisme va connaître plusieurs années de vaches maigres.

Cela interpelle directement les politiques publiques. Elles cherchent depuis des années à favoriser le transport collectif. Or ce dernier présentait avant la crise sanitaire des situations variées :

- ▶ pour la longue distance, le transport aérien progressait en France de 3 % par an depuis 2008 mais dans le même temps, le transport ferroviaire (TGV + Intercités + TET) était pratiquement stable. Le développement du réseau LGV n'a pas eu les effets escomptés. Il serait naïf de croire que les conditions posées par le gouvernement au sauvetage d'Air France vont changer la donne. Les TGV, tout comme les avions auront du mal à se remplir dans les prochaines années. Pour la simple raison que les déplacements professionnels diminuent tendanciellement au bénéfice de la clientèle touristique, celle qui ne reviendra que progressivement ;
- ▶ pour la mobilité quotidienne, les transports collectifs sont depuis longtemps une priorité, mais là aussi la demande va fléchir au bénéfice de l'automobile et des modes actifs, lesquels avaient déjà le vent en poupe. Il deviendra de plus en plus évident que

les succès des TC sont très localisés, dans les zones denses et sur certains axes. Ailleurs l'automobile va demeurer incontournable pour la grande majorité des déplacements. Pour respecter nos engagements climatiques, le parc automobile devra donc être rapidement décarboné. Mission (im)possible ?

**À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?**

**J'ai eu la surprise d'entendre à la radio un candidat à la mairie de Paris affirmer qu'il fallait dédensifier la capitale.** D'autres enquêtes ont montré un regain d'intérêt pour les maisons individuelles et la vie « à la campagne ». En réalité, tout cela n'est pas nouveau. Paris perd à nouveau des habitants depuis 10 ans et l'étalement urbain se poursuit un peu partout comme le révèlent l'extension des aires urbaines et la persistance de la dépendance automobile (voir *INSEE-Focus* n°143).

Beaucoup d'élus et de candidats insistent aujourd'hui sur la place accrue qui doit être donnée au vélo. Ils ont raison, mais cette priorité est comme l'arbre qui cache la forêt. Parler d'urbanisme tactique pour créer de vrais itinéraires cyclables met l'accent sur ce que les élus des

villes centres maîtrisent tout en jetant un voile sur ce qu'ils ne maîtrisent pas : les faibles taux d'intérêt qui accroissent le prix de l'immobilier en zone dense, la baisse tendancielle du coût de la mobilité automobile, les permis de construire qui se multiplient en périphérie...

Du fait d'un fort ralentissement conjoncturel, la mobilité ne sera pas dans la prochaine décennie aussi dynamique que dans la précédente, pourtant déjà affectée par les crises financières de 2008 et 2011. Mais les tendances de fond resteront les mêmes en matière d'aménagement du territoire, de métropolisation même si nous pourrions nous réjouir (?) du fait que le ralentissement de la croissance économique réduira un peu les émissions de gaz à effet de serre.

**Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...**

**La question que vous ne m'avez pas posée est : de quoi va accoucher la crise sanitaire, économique et sociale dans le champ politique ?** Dans 9 mois, nous serons en campagne électorale pour les élections départementales et régionales. Entre-temps nous aurons eu le second tour des municipales et les sénatoriales. Dans moins de deux ans, ce seront les élections présidentielles et législatives. Or l'incertitude née de cette crise va bouleverser les données électorales.





## Emmanuel Ravalet

Associé-fondateur, Chef de projet, bureau Mobil'homme, chargé de cours EPFL

Interview reçue le 10 juin 2020

### “ Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

**En France comme dans plusieurs pays, des contraintes très fortes ont été imposées aux personnes dans leurs déplacements.** Le vécu du repli forcé sur le quartier et sur le logement a été très différent selon le type de logement (maison, appartement) et sa taille, ou selon le territoire de résidence (plus ou moins urbain) et la manière dont il est aménagé. En mettant un coup de projecteur sur nos « territoires » du quotidien, le confinement a constitué une rupture dans nos parcours de vie, une rupture de celles qui peuvent mener à des décisions fortes pour chacun d'entre nous sur les modèles de vie et les modèles de ville que l'on souhaite pour l'avenir.

Les études et recherches sur les pratiques en matière de mobilités et d'activités montrent que les modes que l'on utilise et les déplacements que l'on fait sont déterminés en grande partie par des choix anciens en matière de localisation (du logement, du travail, etc.) et d'équipement (voitures, vélos, abonnements). L'habitude est un autre facteur d'inertie important. En étudiant les parcours de vie avec des approches biographiques, plusieurs chercheurs ont montré que les changements (notamment de modes de transport) intervenaient à des moments précis de ces histoires de vie, lors de ruptures. Accident de la route, mise en couple ou séparation, arrivée ou départ d'un enfant, changement de travail, etc. La crise sanitaire est une rupture, elle peut et va donc générer des changements.

Dans ce contexte, le bureau Mobil'homme, dans lequel je travaille, a réalisé une enquête avec le soutien notamment du Cerema, sur les conséquences à court ou moyen terme de la crise sanitaire sur les mobilités des personnes. L'enquête a porté sur 7 pays européens et 14 886 personnes y ont répondu.

« **L'urbanisme tactique doit être un urbanisme stratégique !** »

### Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

**La période de déconfinement est une période longue et progressive où il est intéressant de traquer les premiers signes des effets de la rupture liée à la crise sanitaire.** Les deux questions qui se posent alors sont les suivantes : Les personnes vont-elles se déplacer moins ? Vont-elles se déplacer autrement ?

Se déplacer moins ? Le télétravail et les achats en ligne ont augmenté de manière vertigineuse pendant la crise sanitaire et ces pratiques semblent pouvoir perdurer en partie. Ce ne sont pas des possibilités nouvelles mais la crise a donné lieu à une expérimentation sans précédent pour les employés qui le pouvaient et leurs employeurs. On connaissait la « journée sans voiture », voici « les deux mois sans déplacement pendulaire ». L'expérience a été difficile pour certains, mais s'est révélée positive pour d'autres. Il reste que 60,8 % des actifs français que nous avons enquêtés déclarent souhaiter trouver des solutions pour télétravailler plus à l'avenir.

Se déplacer autrement ? Les appréhensions liées à la promiscuité dans les véhicules de transports publics et au partage de véhicules (autopartage et covoiturage) génèrent des reports vers la voiture particulière et le vélo. Il est intéressant de constater que ces reports modaux s'appuient en partie sur des changements en matière d'équipements. En effet, les ventes de vélos (conventionnels et à assistance électrique) ont bondi ces dernières semaines. Dans le même temps, les ventes de voitures ne reprennent que lentement, sans doute partiellement contraintes par les situations économiques fragiles de beaucoup de Français. Quoi qu'il en soit, ces changements en matière d'équipement augurent des changements pérennes en termes de pratiques. À noter que 29,9 % des Français dans notre enquête déclaraient vouloir changer de modes de déplacement au sortir du confinement.

**À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?**

**Il est difficile bien sûr de savoir si les changements que l'on observe aujourd'hui vont s'inscrire dans le temps long ou pas.** Mais ce qui doit nous préoccuper est plutôt de savoir qu'est ce qui doit rester temporaire et qu'est-ce que l'on souhaite voir pérenne. La crise sanitaire est un catalyseur des dynamiques en cours, comment faire pour qu'elle ne catalyse que celles qui sont collectivement souhaitables ?

C'est certainement à ce niveau, au-delà de la difficile gestion du moment présent, qu'il faut essayer d'inscrire l'action publique. Prenons l'exemple du vélo. Pour que ce soit lui, plutôt que la voiture, le grand gagnant au sortir de cette période, alors faut-il sans doute le soutenir fortement, grâce à des pistes cyclables temporaires mais pas seulement. Au-delà de l'aménagement de la voirie, qu'en est-il d'un soutien public plus marqué à l'achat, de l'installation d'espaces de stationnement dédiés, etc. ? L'urbanisme tactique doit être un urbanisme stratégique !

**Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...**

S'il ne faut sans doute pas craindre un exode urbain, le vécu difficile de la période de confinement par une partie importante des personnes vivant dans des milieux urbains milite pour poursuivre et intensifier les efforts en matière d'aménagement des transports et des territoires dans le sens d'une amélioration de la qualité de vie en ville.

L'un des enjeux principaux que la discipline urbanistique a cherché à relever lorsqu'elle a été fondée, c'était celui de l'hygiène. Nous l'avons oublié mais la crise sanitaire nous rappelle son importance. Notons que cette ambition s'articule bien avec les efforts en cours de limitation des niveaux de pollution (air, bruit, etc.), de végétalisation, de qualité d'espaces publics, etc.

*Pour plus de précision sur l'enquête menée par Mobil'homme et pour accéder aux rapports qui y sont liés : [www.mobilhomme.ch](http://www.mobilhomme.ch)*





## Florence Paulhiac Scherrer

Professeure à l'École des sciences de la gestion de l'Université du Québec à Montréal



## Franck Scherrer

Professeur à l'École d'urbanisme et d'architecture de paysage de l'Université de Montréal

Interview reçue le 4 juin 2020

### Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

**Au Canada, le confinement des populations lié à la pandémie de la Covid-19 s'est accompagné, comme en Europe, d'un arrêt généralisé des activités quotidiennes non essentielles, auxquelles se sont substituées certaines activités à distance (télétravail, télé-enseignement, télé-achats etc.).** Au Québec, les populations ont cependant pu sortir quotidiennement, sans restriction majeure, à l'exception d'une distanciation physique de 2 mètres à respecter. À Montréal, elles ont d'ailleurs pu accéder, en tout temps, aux parcs et aux places publiques.

Les conséquences de ce confinement sur la mobilité ont été majeures. En effet, dans ce contexte inédit, les villes canadiennes ont connu une diminution drastique des déplacements quotidiens, tout mode confondu. Une enquête menée par Google révèle qu'entre mi-février et fin mars – le confinement ayant débuté mi-mars, les déplacements des Canadiens vers les lieux d'achat et de loisirs ont chuté de 59 %, ceux effectués en transport en commun de 66 % et ceux vers le travail de 44 %, par rapport à la période équivalente les semaines précédentes. Les déplacements motorisés, qui représentent dans la région de Montréal environ 70 % des 9 millions de déplacements quotidiens, ont donc chuté de manière significative. À ce titre, l'index de trafic développé par l'entreprise TomTom révèle un aplatissement important des courbes de trafic en heure de pointe, pendant le confinement.

**« Ce contexte pandémique et les réponses urbanistiques sont une occasion d'arrimer les enjeux du moment à ceux de l'urgence climatique et des enjeux de santé publique qui y sont liés. »**

Mais, dans cette région, l'achalandage des transports collectifs aurait également chuté de 75 % sur cette période.

Cette pandémie met en lumière la forte dépendance de la mobilité quotidienne aux programmes d'activités des individus. Le travail cessant, ainsi que les activités d'éducation et de formation, tout comme celles de loisirs et de commerces non essentielles, la majorité des déplacements a disparu. Cette pause des déplacements quotidiens s'est traduite par une réduction des distances parcourues, et une concentration des temps et des lieux de déplacements sur une base locale, à proximité des lieux de résidence, quand cela était possible, en accord avec les recommandations de la Direction de la Santé publique. L'augmentation importante des livraisons tout azimut a complété cette mobilité individuelle sobre.

Les villes ont ainsi expérimenté une diminution du bruit, de la pollution, une sorte de calme imposé, dans les rues et les espaces publics. Cette situation sans précédent a permis de constater la place envahissante que l'automobile avait fini par occuper dans l'espace urbain, mais aussi les défis de la mobilité en temps de distanciation physique. En effet, la diminution des flux automobile n'a pas permis une réappropriation immédiate et totale des espaces publics par les piétons ou les cyclistes. Trottoirs et rues se sont révélés souvent inadaptés aux déplacements actifs, individuels et distanciés. Et de ce point de vue, les milieux de vie urbains des métropoles canadiennes présentent une diversité de morphologie. Certains milieux semblent mieux dotés que d'autres.



Ainsi le confinement a (im)posé des questions nouvelles aux aménageurs et aux urbanistes : comment assurer des déplacements individuels sécuritaires, pour tous, tout en assurant l'accessibilité aux lieux d'activités essentiels ? Comment y répondre rapidement et opter pour une gestion de crise efficace ? Comment y répondre au moment du déconfinement si la norme de distanciation demeure ? Cette crise sanitaire nécessite des réponses, diversifiées, rapides et agiles. La résilience des villes face à cette pandémie s'est traduite par des interventions exceptionnelles dans de nombreux domaines, dont celui de l'urbanisme. Le besoin de nouveaux aménagements des espaces publics est apparu partout dans le monde et les solutions apportées forment désormais une sorte de réponse « universelle », celle de l'urbanisme tactique, pour un nouveau partage de la rue et des espaces publics. Au Canada, ces réponses ont pris des formes diversifiées selon les villes, les quartiers, les rues, les besoins identifiés voire les résistances locales : corridors sanitaires, *sanitary bikelanes*, *slow streets* ou rues résidentielles apaisées, zones rencontres, réseaux actifs sécuritaires...

### Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

**Au Canada, le déconfinement varie selon les provinces et les régions urbaines.** La métropole montréalaise est une des zones les plus atteintes par la Covid-19 dans le monde, si bien que le déconfinement progressif est très récent. D'ailleurs les écoles primaires et secondaires ne rouvriront pas avant septembre. Ce processus de déconfinement s'accompagne de grands défis pour les acteurs urbains pour garantir une mobilité quotidienne sécuritaire aux populations. Ainsi, les défis soulevés par le confinement et la distanciation physique se sont accentués avec la réouverture progressive des activités.

L'urbanisme tactique mobilisé par les acteurs municipaux permet de mettre en œuvre rapidement des interventions sur les réseaux viaires notamment. Cette rapidité – on évoque parfois des « *pop-up lanes* » – est un atout pour la gestion de crise. Le caractère également expérimental des aménagements est pertinent. En imposant des tracés, des nouveaux espaces de mobilité active, l'urbanisme tactique propose aussi une approche par « essais-erreurs ». Le caractère réversible et adaptable est un atout. En fonction des usages et des besoins, voire des conditions de sécurité et des conflits usages, le partage de voiries et les réseaux créés peuvent être modifiés, voire supprimés. Cependant, un tel urbanisme est souvent qualifié de temporaire, voire d'éphémère.

À Montréal, le plan « estival » des corridors actifs et sécuritaires semble ainsi limité dans le temps. Pourtant l'urbanisme tactique offre une opportunité de « transformer l'essai », à certains endroits, et de réfléchir, désormais, en termes d'urbanisme « transitoire ». Un tel urbanisme doit permettre de passer de l'état actuel, celui de gestion de crise, à un autre plus pérenne, valorisant des aménagements répondant à des enjeux à long terme.

Les enjeux de mobilité en temps de pandémie ont généré un effet d'aubaine pour certaines villes qui avaient dans les tiroirs des projets de mobilité durable et active planifiés sur plusieurs années. L'urbanisme tactique est un accélérateur de ce point de vue, pour mettre en œuvre et amorcer ces projets. Cependant, il y a là une véritable opportunité de se doter d'une stratégie transitoire à moyen et long terme. Un premier horizon stratégique devrait être celui de la rentrée de l'automne. Avec la réouverture des écoles et le retour au travail, et aux activités en général, les déplacements vont s'intensifier. Le défi est grand : il faudra éviter le recours à l'automobile comme seule solution de mobilité individuelle sécuritaire et offrir des alternatives efficaces et confortables. Au-delà de la rentrée, à moyen terme, les acteurs municipaux et régionaux doivent composer avec une norme de distanciation qui pourrait être imposée durant de nombreux mois. Cette perspective incite donc à aménager dans un temps long ces alternatives de mobilité. Enfin, ce contexte pandémique et les réponses urbanistiques sont une occasion d'arrimer les enjeux du moment à ceux de l'urgence climatique et des enjeux de santé publique qui y sont liés, qui animaient en partie les agendas locaux avant la Covid-19.

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

**Comme dans les autres pays, la crise pandémique a ouvert au Canada un débat, qui n'est qu'amorcé, sur « le monde d'après », avec les mêmes controverses qu'ailleurs sur la pérennité et le caractère structurant ou non des transformations sociales que l'urgence sanitaire a amenées.** Une grande partie a à voir avec l'aménagement des villes et la mobilité :

- le débat sur « les dangers de la densité urbaine » qui peut fragiliser la coalition politique entre urbanistes, groupes de pression écologistes et santé publique, autour du rejet de l'étalement urbain et des bienfaits de la ville des courtes distances, ainsi que de la densification autour des transports collectifs ;





- ▶ l'expérimentation massive du télétravail pour tout type d'entreprises ou organismes, notamment pour les grandes fonctions tertiaires, les universités, la fonction publique... Les sondages révèlent pour l'instant une satisfaction majoritaire des employés pour ce type d'organisation du travail, une plus grande réserve des employeurs eux-mêmes, ou du moins un grand éventail dans les projections pour maintenir une part plus ou moins importante de télétravail dans le futur. Le débat porte en particulier sur le devenir des centres-villes aussi bien sur l'angle de l'immobilier de bureau et de la fonction commerciale qui est liée à une clientèle massive d'employés ;
- ▶ on assiste aussi à l'introduction progressive des politiques temporelles, surtout pour étaler l'heure de pointe des transports urbains : ces politiques

existent mais étaient peu développées jusqu'à présent ;

- ▶ d'une manière générale, la crise semble offrir une fenêtre d'opportunité pour une mobilité plus durable, autour des modes actifs, (particulièrement le vélo), ainsi que par l'expérience de la plasticité de l'aménagement de l'espace public que l'urbanisme tactique amène à beaucoup de nouveaux acteurs. Néanmoins, en Amérique du Nord, la culture, et la dépendance, automobile restent très majoritaires, d'autant que la voiture apparaît naturellement pour tout le monde comme le moyen le plus sécuritaire de se déplacer en respectant la distanciation. La pierre de touche des politiques publiques de relance économique à venir va être le maintien ou non des investissements majeurs dans les transports publics qui étaient prévus avant la crise.

”

3



## Clément Deloly

Ingénieur d'études Urbanisme & Santé



## Anne Roué Le Gall

Enseignante Chercheuse, en charge de la thématique Urbanisme et Santé, EHESP

Interview reçue le 5 juin 2020



### “ Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ? ”

**Nos travaux à l'École des Hautes Études en Santé Publique (EHESP) nous amènent à nous intéresser aux liens entre les environnements urbains et la santé des populations, la notion de santé étant entendue ici de façon dynamique, globale et positive.** Indépendamment de cette période de

confinement, il existe, dans les environnements urbains, de nombreux facteurs de risque et de protection auxquels les individus sont inégalement exposés. La pollution atmosphérique, la pollution sonore, la diminution des espaces de nature en ville, la sédentarité, les risques liés à l'habitat, ou encore l'isolement social constituent autant de facteurs de risque sur lesquels les choix d'aménagement et d'urbanisme jouent un rôle. La mise en œuvre du concept d'urbanisme favorable à la santé (UFS) consiste alors à minimiser l'exposition des populations à ces facteurs de risque et à maximiser leur exposition aux facteurs de protection.

La période de confinement que nous venons de traverser et plus largement cette crise sanitaire qui, selon de nombreux experts, n'est pas à considérer comme un épisode singulier, nous conduit à re-questionner et repositionner ces multiples enjeux dans les choix d'aménagement et d'urbanisme.

**« Cette crise trouve une de ses causes dans nos modes de développements urbains qui, depuis plusieurs décennies, entraînent un empiètement des environnements urbains sur les environnements naturels. »**

Prenons l'exemple de la pollution atmosphérique, première cause environnementale de mort prématurée avec 48 000 décès par an en France (Santé Publique France, 2016). Les « praticiens » de l'Urbanisme Favorable à la Santé se sont saisis de cette question en prônant les mobilités actives, la notion de villes des courtes distances, la lutte contre l'étalement urbain, etc. Les résultats préliminaires d'études en cours menées en Europe, en Chine et aux États-Unis montrent des associations positives entre la pollution de l'air et une plus

grande concentration de cas de Covid-19 ainsi qu'une plus forte mortalité associée (*World Economic Forum*, mai 2020). Si d'autres études complémentaires sont encore nécessaires pour approfondir le sujet et confirmer ces conclusions, ces premiers résultats confirment l'importance de renforcer les réglementations et encourager les diverses initiatives qui vont dans le sens d'une diminution des émissions de polluants. Ainsi, cette crise sanitaire vient donner un argument supplémentaire pour venir appuyer certains « piliers » de l'Urbanisme Favorable à la Santé, comme la lutte contre la pollution de l'air et la promotion des mobilités actives. Il semble en être de même pour l'accès aux espaces verts, la lutte contre l'isolement social, la conception des logements et l'exposition aux nuisances

sonores et visuelles associées, etc. Autant de sujets identifiés dans le guide ISadOrA destiné aux professionnels de l'aménagement pour les accompagner dans l'élaboration d'opérations d'aménagement favorables à la santé.

### Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

Tout d'abord, il faut souligner que cette période de confinement et la manière dont elle a été collectivement mal vécue et mal ressentie révèlent en creux les bienfaits des environnements urbains, à savoir le fait de mettre les individus en contact, de permettre les échanges, de permettre la mobilité, etc. Cette restriction de l'usage public a en effet révélé combien il était nécessaire d'éprouver l'espace public, d'y voir du monde, d'être avec du monde, ou encore d'échanger avec du monde. Finalement, la nécessité d'une relation privilégiée (directe ou indirecte) avec l'espace public a en quelque sorte été prouvée par le ressenti collectif du confinement et par les réactions collectives de cette période de déconfinement (demande sociale de réouverture des espaces verts, attroupements sur les quais dans de nombreuses villes, etc.).

En outre, et comme expliqué précédemment, cette crise sanitaire semble présenter quelques opportunités par rapport à ce que nous pointions déjà dans nos travaux relatifs à l'Urbanisme Favorable à la Santé. En effet, on peut espérer que les questions de santé publique soient dorénavant structurellement mises à l'agenda lorsqu'on procède à la conception d'espaces urbains. Mais encore faut-il que cette notion de santé soit correctement appréhendée par les différents acteurs intervenant dans le processus de fabrication des villes, c'est-à-dire en prenant en considération tous les facteurs de risques (pollution de l'air, pollution sonore, îlot de chaleur urbain, sédentarité, habitat insalubre, isolement social, etc.) et tous les facteurs de protection (accès aux soins et aux services publics, activité physique, interactions sociales, etc.) auxquels les individus sont exposés. C'est ce qu'on peut par exemple observer avec le foisonnement des initiatives relevant de l'urbanisme tactique favorisant les mobilités actives durant cette période de déconfinement.

Par ailleurs, un risque peut être perçu dans le développement des discours alarmistes sur la densité urbaine qui serait responsable de la propagation du virus. Il ne faut pas ici se méprendre : cette crise trouve une de ses causes dans nos modes de développements urbains qui, depuis plusieurs décennies, entraînent un empiètement des environnements urbains sur les environnements naturels. Il faut donc préserver cet objectif de lutte contre l'étalement urbain et de préservation des écosystèmes tout en trouvant des solutions d'ordre urbanistique pour permettre de bien vivre cette densité.

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

On peut espérer que cette crise inscrive durablement et structurellement à l'agenda les questions de santé publique dans les préoccupations urbanistiques. L'enjeu pour nous, école nationale de santé publique, est alors de rappeler sans cesse ce à quoi renvoie la notion de santé et quels sont ses multiples déterminants dans les environnements urbains, afin que les professionnels de l'urbanisme et de l'aménagement se considèrent, aussi, comme des acteurs de santé publique, car ils le sont.

Par ailleurs, la période de confinement a permis de révéler l'importance primordiale de la conception des espaces urbains pour le bien-être des populations. En effet, la conception des espaces verts et leur accessibilité, la qualité intérieure et extérieure des logements, les aménagements favorables aux mobilités actives, l'accessibilité aux équipements et services (dont les services de soins), la conception des espaces d'interface entre l'espace public et l'espace privé comme supports d'interactions sociales entre voisins, ou encore le besoin primordial d'éprouver l'espace public sont des sujets qui doivent devenir prioritaires pour permettre le mieux vécu d'une éventuelle nouvelle période de confinement à venir, ou tout simplement pour maximiser les impacts positifs des environnements urbains sur la santé des populations de manière systématique. Tous ces sujets sont traités dans le concept d'Urbanisme Favorable à la Santé, et notamment dans le guide ISadOrA.

### Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...

Les impacts de cette crise sanitaire et de la période de confinement seront certainement nombreux et d'ordres divers. Il est intéressant de noter que la propagation d'un virus soulève des questions d'ordre environnementale et sociétale qui dépassent les frontières de la biologie pour s'étendre à l'offre de soins, à l'économie, à l'urbanisme et à l'aménagement du territoire, aux questions de mobilité des personnes et des biens, à l'alimentation, etc. Cela révèle bien le besoin d'interdisciplinarité et d'intersectorialité pour trouver des réponses adaptées à la complexité de la gestion d'une telle crise. À notre niveau, on ne peut plus nier d'une part le fait que les urbanistes de demain doivent être formés aux questions de santé publique, et d'autre part que le spectre d'acteurs devant intervenir dans le processus de fabrication de la ville doit s'élargir.





**Philippe Zaouati**  
Directeur général



**Witold Marais**  
Investment manager, Mirova<sup>1</sup>

Interview reçue le 8 juillet 2020



“ **Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre structure ?**

**Au regard des progrès de l'épidémie de Covid-19, nous avons pris chez Mirova dès début mars la décision de stopper les déplacements des collaborateurs, les rendez-vous extérieurs, ainsi que la participation aux événements.** Puis nous avons demandé aux collaborateurs de passer à 100 % en télétravail. Nous avons la chance que cela soit possible, chaque activité pouvant être exercée à distance. Nous avons également depuis longtemps fait le pari du télétravail nos collaborateurs des outils nécessaires.

**Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?**

**Le déconfinement a été beaucoup plus délicat à anticiper et à gérer, c'est d'ailleurs un exercice encore en cours.** Mirova est une organisation très souple, rompue de longue date au télétravail. Et bien sûr, le télétravail présente de nombreux avantages tels que le gain de temps pour les collaborateurs, la baisse de notre empreinte carbone, le désengorgement des locaux. Pour autant, rester entièrement à distance ne nous paraissait pas souhaitable : ni pour les collaborateurs, dont certains exprimaient le besoin de revenir sur site, ni pour le projet collectif, qui demande un minimum de synchronisation entre les équipes. Nous sommes actuellement au cœur d'un exercice de synthèse

des leçons de ce confinement en termes de gestion du travail physique et distanciel. Que ce soit au niveau des déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail, ou des déplacements plus importants, liés aux rendez-vous clients ou à la participation à des événements, cette période extraordinaire nous a ouvert de nouvelles possibilités, inimaginables il y a quelques mois, mais aussi montré des limites, et nous cherchons à bien positionner le curseur de ce qui est possible, et souhaitable, pour l'avenir.

**À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?**

**À titre liminaire, je voudrais rappeler que si la crise que nous avons traversée (et qui risque de durer, ou de se répéter) est évidemment une crise sanitaire, elle est aussi consubstantielle à la crise environnementale, d'ampleur plus grande encore : la recherche a montré que la dégradation des habitats naturels était de nature à multiplier les zoonoses et les épidémies.** S'interroger sur les conséquences de cette crise sur les questions d'aménagement du territoire et de mobilité ne peut donc se faire qu'en gardant à l'esprit leur impact sur l'environnement. La mobilité est une question éminemment politique en ce qu'elle façonne l'espace, par l'urbanisme et l'aménagement du territoire, et les esprits, en influençant notre rapport à celui-ci.

<sup>1</sup> Mirova est une société de gestion dédiée à l'investissement durable et affiliée de Natixis Investment Managers. Mirova a été créée avec l'ambition de proposer à ses clients, particuliers ou institutionnels, des solutions d'investissement capables de combiner recherche de performance financière et impact environnemental et social. Depuis Paris, Londres, Boston et Luxembourg, notre centaine de collaborateurs gère près de 13 Mds d'euros sur plusieurs classes d'actifs : infrastructures de transition énergétique, actions, obligations vertes, investissement solidaire, capital naturel. Grâce à notre souci permanent de piloter et mesurer notre impact, l'ensemble de nos portefeuilles est aligné sur une trajectoire de réchauffement de 2 °C et tous nos fonds éligibles sont labellisés ISR.

On peut également rappeler que la mobilité n'est pas totalement neutre puisqu'elle semble être entrée dans le champ positif, devenant une valeur peu contestée (injonctions à être mobile, mobilité associée à l'idée de progrès, aspirations collectives au voyage, etc.) et un marqueur social (celui ou celle qui voyage, lors de ses déplacements professionnels ou ses lointaines vacances, envoie un signal et affiche un statut).

### La mobilité au cœur de nos organisations

Historiquement, nous avons construit une organisation sociale, économique et spatiale, structurée par les transports et la mobilité.

Mais, si les grands projets de transport à l'échelle nationale (trains à grande vitesse, autoroutes, lignes aériennes) ont pu désenclaver les territoires (d'une façon parfois inéquitable en entraînant la disparition de gares et lignes ferroviaires secondaires par exemple), nous pouvons nous demander si cette accélération des déplacements n'a pas également pu créer de nouveaux enclavements, à des échelles inférieures.

En effet, en dessinant une carte presque « fordiste » du territoire, avec des espaces spécialisés, dédiés à l'habitation, à la consommation et aux loisirs, au travail ou à la production alimentaire (les banlieues pavillonnaires, zones commerciales péri-urbaines, ou centres d'affaires comme la Défense en étant les manifestations les plus éloquentes), nous nous sommes rendus dépendants d'une forme d'hyper-mobilité. Ces espaces, ségrégués, souvent reliés par l'automobile, ont créé autant de mobilités subies : migrations pendulaires quotidiennes, dépendance à la voiture pour le moindre déplacement, nécessité pour beaucoup de foyers de disposer de deux voitures, etc.

Or, cette dépendance aiguë à la mobilité et aux chaînes logistiques complexes peut se révéler source de fragilité quand nos moyens de transport et de déplacement sont restreints ou sous contrainte ; gardons à l'esprit que, d'après les chiffres de l'ADEME, Paris ne dispose que de 72 h d'autonomie alimentaire ou que l'augmentation du prix du pétrole va transformer la voiture thermique individuelle en possession aliénante.

Cette période de crise nous invite donc à interroger notre rapport à la mobilité, à la fois en rappelant les nécessaires adaptations de nos modes de transports et, pourquoi pas, en envisageant la possibilité d'une moindre mobilité.

### Faire évoluer nos modes de transports

Il n'est peut-être plus utile de répéter, tant cela a été écrit et décrit, que la priorité du secteur des transports est sa décarbonation. Cela est d'autant plus vrai qu'il est absolument nécessaire d'éviter, en période de crise sanitaire, que la voiture thermique individuelle ne soit perçue comme le mode de transport le plus sécurisé et donc l'option privilégiée, au risque de congestionner les villes et de faire (re-)bondir les émissions et la pollution de l'air.

Il est donc essentiel de développer des solutions de mobilité décarbonée complémentaires des transports publics collectifs, avec pour exigence l'égalité de service entre les territoires. Cela nécessite, selon les contextes, de faciliter l'essaimage de solutions qui auraient fait leurs preuves ou de développer des solutions adaptées à chacun de ces territoires.

Par ailleurs, les crises (sanitaires, environnementales) amènent les différents secteurs et métiers à s'adapter et à intégrer les conséquences de ces crises. Cela est vrai également pour le secteur des transports et de la mobilité dont les infrastructures devront à l'avenir intégrer de nouvelles normes de construction et d'exploitation permettant d'éviter certains impacts de ces crises, ou de mieux les gérer.

**« Si l'on accepte cette idée de mobilité frugale comme souhaitable, il devient nécessaire de créer de nouveaux récits collectifs la rendant désirable : revalorisation de la notion de local [...], acceptation d'une forme de lenteur dans le voyage[...].. »**

### Penser, et organiser, une forme de démobilité

Sans remettre en question les bénéfices évidents de la mobilité, cette crise peut néanmoins être l'occasion d'envisager des modes de vies et organisations différents, moins dépendants d'elle, et d'envisager la possibilité d'une moindre mobilité.

À l'échelle intraterritoriale, on peut par exemple penser à la réorganisation des lieux et du temps de travail, en concertation avec les entreprises et les salariés, pour lisser les flux et éviter les congestions aux heures de pointe.

À l'échelle interterritoriale, la question est particulièrement complexe en ce qu'elle implique des changements de long terme pour renforcer l'attractivité des territoires, y (re-)localiser des activités et résister à la force centripète de Paris ou des grandes métropoles régionales.

En suggérant que « les véhicules peuvent créer plus de distances qu'ils n'en suppriment », Ivan Illich nous invitait, au début des années 1970 déjà, à nous interroger sur notre aspiration au « toujours plus vite, toujours plus loin » et à envisager des formes de mobilités plus frugales, plus conviviales. Si l'on accepte cette idée de mobilité frugale comme souhaitable, il devient nécessaire de créer de nouveaux récits collectifs la rendant désirable : revalorisation de la notion de local (par opposition, réductrice et imparfaite, à celle d'exotique), acceptation d'une forme de lenteur dans le voyage en substituant le train à l'avion dès que c'est possible, etc. Cette « moindre mobilité » ne doit pas nous apparaître comme une

régression, mais comme une forme d'émancipation de l'individu de mobilités contraintes ou non essentielles.

Alors que dans un récent sondage (L'Obsoco / Forum Vies Mobiles, avril 2020), 53 % des personnes interrogées se sont déclarées favorables à un « rationnement des transports » afin de lutter contre la crise climatique et que les députés François Ruffin et Delphine Batho ont annoncé début juillet vouloir proposer l'instauration d'un quota carbone individuel, il sera intéressant d'observer la forme (les formes) que prendra, dans le débat public, cette idée de mobilité plus raisonnée.

”





## Revue de presse

### MOBILITÉ

- Coronavirus : le confinement a eu un fort impact sur la mobilité en France  
Le Monde, 11/05/2020
- Après-Covid : la mobilité progresse de +30 % depuis le 11 mai 2020  
Auto Infos, 13/05/2020
- Des lendemains qui chantent ou qui déchantent ?  
Rue de l'avenir, 16/04/2020
- Covid-19 : la Métropole du Grand Paris adopte un plan de relance de 110 millions d'euros  
Environnement Magazine, 18/05/2020
- Les transports collectifs, grands oubliés du plan de sauvetage  
La Gazette, 17/06/2020

### TÉLÉTRAVAIL

- Retournera-t-on un jour au bureau ?  
15marches, 19/05/2020
- Télétravail: ce qu'en retiennent les entreprises  
Le Monde, 17/05/2020

### ESPACE PUBLIC

- Comment l'espace public des villes pourrait être réaménagé pour faciliter la distanciation sociale  
Le Monde, 16/04/2020
- Après le confinement, quelle stratégie pour les espaces publics métropolitains ?  
L'Institut Paris Région, 30/04/2020
- Aménagements cyclables temporaires et confinement : quelles opportunités ?  
Cerema, 14/04/2020
- Quels aménagements pour les piétons lors de la phase de déconfinement ?  
Cerema, 07/05/2020





## URBANISME

- **Urbanisme. Comment le Covid-19 va-t-il changer nos villes ?**  
 Courrier International, The Guardian, 14/05/2020
- **L'urbanisme tactique pour répondre à l'urgence COVID-19. Guide pratique à destination des mairies et collectivités françaises**  
 Via Romana, non daté
- **Mobilités, transports : demain, un urbanisme plus agile ?**  
 France Culture, 24/04/2020
- **Urbanisme et mobilité : l'urgence de prendre le temps !**  
 Le facilitateur de mobilités, 02/04/2020

## TEMPS

- **Pour se réinventer, les villes devraient prendre la clé des temps**  
 Libération, 05/05/2020

## La crise, rupture ou épisode passager ?

La crise sanitaire est aussi une crise économique. Comme toute crise de cette ampleur, ses conséquences seront visibles, a minima, à court et moyen terme. La grande question est de savoir si nous reviendrons à terme à une situation similaire à celle d'avant la crise ou si ses conséquences iront jusqu'à remettre en cause des schémas qu'on pensait bien établis.

La question de la profondeur des changements que la crise pourrait induire est au cœur de cette partie. Plusieurs sensibilités sont présentes. Pour certains, les ressorts qui nous lient au monde d'avant sont tellement puissants que la crise ne sera qu'un épisode passager. Pour d'autres, certains de ces ressorts pourraient ne plus fonctionner et aller jusqu'à remettre en cause des valeurs qui fondent notre société.

Il est évidemment peu question de certitudes dans cette partie mais plutôt de réflexions qui souvent dépassent le seul cadre de la mobilité.



## Claire Baritaud

Directrice de la Mission innovation, numérique et territoires  
de la Direction Générale des Infrastructures, du Transport et de la Mer

Interview reçue le 26 mai 2020

### “ Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre structure ?

**Dans la crise sanitaire que nous traversons, l'impératif est de stopper la circulation du virus en limitant au maximum les contacts entre personnes.** La priorité des États a donc été de limiter la mobilité des personnes, ce qui a mis plus de la moitié de la population mondiale en confinement. C'est une réponse inédite à une situation mondiale qui n'avait pas été vécue par l'humanité depuis la pandémie grippale de 1918.

Une question semble revenir constamment dans les crises du XXI<sup>e</sup> siècle (les plus récentes – crise des gilets jaunes, grève des transports, crise sanitaire) : l'attente d'une réponse adaptée sur la mobilité des biens comme des personnes, preuve que nous n'avons pas encore trouvé notre modèle en la matière – mais y en a-t-il seulement un ?

*La mobilité est la faculté qu'ont tous les corps de pouvoir être mis en mouvement,* Brisson, Traité de phys. t. I, p. 41, dans Pougens.

Je souhaite ainsi revenir sur le concept de « crise ». Le dictionnaire Larousse le définit comme un « processus incertain marqué par un trouble profond ». C'est avant tout ce qui caractérise notre époque contemporaine ; la philosophe Myriam Revault d'Allonnes développe d'ailleurs le concept de « crise permanente » (*La crise sans fin*, 2012), en observant que le nombre de crises est en constante augmentation. À l'origine, un monde de plus en plus complexe, interconnecté, et donc aux modes d'organisation et de réponses aux différentes crises bouleversées. Joël de Rosnay, dans son livre *Surfer sur la vie, vers une société fluide* (2012), défend que l'extrapolation linéaire d'événements passés ne permet plus de prédire le futur, les événements aléatoires étant difficilement modélisables.

Face à des bouleversements d'une ampleur inégalée, philosophes, sociologues, politologues tentent de définir de nouveaux concepts pour adapter nos modes de raisonnement et d'organisation au monde qui vient.

### Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?

**À l'heure où j'écris, nous n'en sommes en France qu'à la deuxième semaine post-confinement, et le peu de recul sur les mesures prises dans cette première période de déconfinement nous amène à la plus grande prudence quant à l'impact sur l'organisation de la mobilité dans les territoires.**

Il en est de même concernant l'impact de cette crise dans le changement de paradigme qui pourrait voir le jour à la sortie de cette crise. Des propositions de mobilité durable, choisie, plus résiliente, apparaissent, comme le déshorage (décalage des heures de pointe), la généralisation du télétravail, l'incitation fiscale à une mobilité durable, les circuits courts, la généralisation du forfait mobilités durables.

Nos sociétés vont devoir faire preuve d'une grande capacité d'adaptation, hors des schémas préconçus. Pour cela, il m'apparaît très opportun d'innover grâce aux outils offerts par les technologies numériques, développées et améliorées depuis une dizaine d'années pour suivre en temps réel, ou quasi-temps réel, l'évolution des mobilités. Objets connectés, capteurs et analyse d'images, intelligence artificielle, traces GPS : aujourd'hui toutes ces technologies sont capables de donner des informations massifiées et anonymes, utiles par exemple aux autorités publiques comme outils d'aide à la décision. J'appelle de mes vœux à cette révolution numérique dans le secteur des transports. La France, l'Europe, ont de nombreux atouts : un écosystème entrepreneurial actif, un niveau d'innovation élevé, une réelle impulsion grâce à la loi d'orientation des Mobilités et ses articles sur l'ouverture des données et les services numériques.

**« L'État aura à apporter une réponse politique forte, en cohérence avec les besoins et attentes des territoires qui auront émergé. »**

Le numérique est aussi un excellent outil de médiation permettant de faire évoluer les services aux usagers, comme généraliser de l'achat par SMS de titres de transport dans les bus. Par exemple, dans une boîte à initiatives lancée en avril 2020, France Mobilités a ainsi référencé plusieurs bonnes idées ouvertes et disponibles pour tous qui ont émergé durant cette crise (voir encadré).

**À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?**

**Face à l'ampleur de cette crise, en particulier socio-économique, l'État aura à apporter une réponse politique forte, en cohérence avec les besoins et attentes des territoires qui auront émergé.** Les réflexions ont commencé sur la relance, qui ne devra pas opposer écologie et économie. On peut imaginer dès à présent que les impacts de cette crise seront forts et multi-échelles, du niveau local jusqu'au niveau mondial.

La question de la mobilité sera centrale afin d'accompagner des volontés citoyennes et politiques. Rien que de passer de l'ambition d'un retour à une production locale à sa concrétisation demande à revoir l'ensemble de l'organisation territoriale : bassin d'emploi, bassin de vie, circuits d'approvisionnement, mobilité du quotidien des personnes... C'est une incroyable opportunité, tout reste à imaginer, tout reste à construire.

France Mobilités a saisi son comité stratégique afin d'apporter une réflexion prospective et un éclairage sur les implications en termes d'organisation des mobilités, tant des biens que des personnes. Cette contribution a pour objectif de présenter des propositions sur la stratégie et la posture dans les mobilités du quotidien en sortie de crise covid19, qui tiendra compte des réalités environnementales, sociales des territoires et de l'ambition collective souhaitée. Cela constituera les fondations post-crise de France Mobilités et sera porté par la présidence du comité stratégique auprès des ministres de la transition écologique et solidaire et en charge des transports.



**David Caubel**

**Chef de projet innovation et territoires, DGITM**

France Mobilités - Boîte à initiatives

Dans le cadre de la gestion de crise Covid-19, France Mobilités s'est engagée à rendre visible les initiatives dans les mobilités du quotidien qui apportent des réponses concrètes et immédiates aux besoins des territoires et des citoyens. Partager ces initiatives, c'est pouvoir offrir l'opportunité à d'autres de s'en saisir rapidement.

Depuis mi-avril, France Mobilités a ainsi créé une boîte à initiatives dans 5 champs d'application : l'alimentation et les circuits courts, la logistique et le dernier kilomètre, la santé, le soutien aux secteurs indispensables au fonctionnement du pays et les solidarités. En 4 semaines, près de 70 solutions ont été référencées, preuve de l'importante mobilisation des acteurs de la mobilité à développer rapidement des innovations pour répondre au besoin des citoyens, des entreprises, des territoires dans cette période difficile. Ce sont aussi bien des services alternatifs à l'usage individuel de la voiture thermique, des services de « démobilité » (télétravail, coworking...), des initiatives mettant en avant les changements de comportement ou enfin des services faisant appel aux outils numériques et aux nouvelles technologies pour prendre en compte les gestes barrières.

Par exemple, en réponse aux enjeux du déconfinement, sont mises en avant des innovations numériques telles que :

- ▶ des solutions de titres de transport sur smartphone ou autres mesures qui intègrent pleinement les gestes barrières de limiter les contacts. Elles sont proposées par des startups comme Monkey Factory, Atsukè ou Groupeer Technologies ;
- ▶ avec l'entreprise Via, une initiative permettant de gérer le nombre de passagers à bord d'un bus de façon digitale, via la réservation des places par les passagers via une application ;
- ▶ des applications comme Solimobi qui permettent aux cyclistes d'effectuer des trajets à deux via une plateforme tout en respectant une bonne distanciation physique ;
- ▶ ou encore, comme avec Geovélo, des services d'accompagnement pour les collectivités des données des usagers des vélos pour faire correspondre les aménagements cyclables temporaires aux besoins des cyclistes, et suivre la popularité de ces aménagements.





## Arnaud Banos

Directeur de recherche CNRS à l'UMR IDEES et membre du collectif CoVprehesion

Interview reçue le 12 mai 2020

### “ Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

**Il me semble difficile de parler a priori de crise de la mobilité.** J'y vois plutôt une réponse élémentaire et nécessaire des sociétés à une crise épidémique majeure, dont le principal moteur de propagation du virus est la mobilité humaine.

Cette caractéristique n'est pas nouvelle, ce qui l'est c'est l'ampleur du phénomène et de ses externalités.

Ce qui me semble plus frappant, c'est que nos sociétés hyperactives et hypermobiles ont réellement réussi, dans l'ensemble (à quelques exceptions et soubresauts près), à réduire la cadence pendant un temps relativement long. Peut-être cet épisode insolite permettra-t-il d'identifier ce qui relevait éventuellement jusque-là d'une SUR-mobilité, dont on pourrait avantageusement se passer, individuellement et collectivement dans le futur ?

### Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

**Les premiers risques sont les risques sanitaires, liés à une reprise de l'épidémie du fait de la reprise de la mobilité et du brassage des populations.**

La mobilité ne pourra pas reprendre à plein régime avant longtemps, sauf à nous ramener à une nouvelle phase de confinement. Il faudra donc identifier des alternatives ou des manières de faire avec moins de mobilité, et dans tous les cas développer des stratégies d'adaptation.

« C'est le moment de favoriser les mobilités douces, de manière proactive et positive. »

Le télétravail devrait perdurer encore un certain temps pour une partie significative de la population, on peut donc s'attendre à un renforcement / retour des mobilités de proximité pendant la période de déconfinement. La saison aidant, c'est le moment de favoriser les mobilités douces, de manière proactive et positive et pas seulement pour éviter un possible effet pervers du renforcement du recours à la voiture individuelle, par méfiance vis-à-vis des transports publics notamment.

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

**Cette crise est loin d'être terminée.** Je dirais même que nous avons joué la partie la plus facile, celles qui viennent seront plus compliquées à gérer, individuellement et collectivement.

De ce fait, il me semble difficile de chercher à se projeter maintenant dans un examen de ses possibles impacts. Il me semblerait plus productif d'engager une véritable réflexion collective sur ces questions, au sein d'une démarche beaucoup plus générale visant à définir les modalités d'organisation et de fonctionnement de nos sociétés dans un présent et un futur contraints par l'existence, l'émergence ou la ré-émergence de grandes pandémies.

### Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...

Merci !



## Véronique Skorupinski

Chargée de projet, co-fondatrice du collectif Les Saprophytes<sup>1</sup>

Interview reçue le 11 juin 2020

### Comment cette période de confinement a-t-elle été appréhendée par votre structure ?

Dès l'annonce du confinement, nous avons mis en place le télétravail pour toute l'équipe des Saprophytes, et prévenu les adhérents de l'association Les Sapro de l'interruption des permanences hebdomadaires que nous tenons au jardin-ressource (Lille-Fives).

Le confinement a mis fin très brutalement à tous les ateliers, chantiers participatifs et réunions publiques que nous menons un peu partout en région et pour lesquels nous sommes (en temps normal) souvent sur les routes (à pied, en vélo, en train ou en voiture selon les distances à parcourir).

Le confinement a donc mis en pause une grande partie de nos activités. Chacun des membres de l'équipe s'est retrouvé seul chez lui avec son ordinateur, ce qui nous a permis d'expérimenter le télétravail, que nous pratiquons très peu jusqu'à présent.

Nous avons réussi à maintenir les réunions d'équipe hebdomadaires qui sont très importantes pour nourrir notre collectif, et nous nous sommes petit à petit disciplinés et habitués à utiliser la visioconférence (que nous utilisions très peu avant la crise).

Ainsi nos échanges ont pris une autre forme plus tenue moins spontanée mais le lien entre nous a été maintenu malgré la distance.

L'utilisation intensive d'internet et des modes de communication dématérialisés nous a poussés à questionner nos outils numériques. Aujourd'hui nous cherchons à nous outiller en informatique tout en respectant nos valeurs, en choisissant des outils libres et alternatifs pour nous affranchir des GAFAM. Le travail est en cours.

### Comment envisagez-vous la période de déconfinement ?

Le déconfinement a permis à l'équipe des Saprophytes de commencer à se retrouver à la Chaufferie notre bureau et tiers-lieu. Les temps de travail collectifs sont encore peu nombreux mais nous arrivons à nous réunir environ une fois par semaine.

Nous avons également pu organiser quelques réunions en présentiel avec certains de nos partenaires et commanditaires. Plus rares, les temps de rencontre *in situ* n'en sont que plus forts et riches en émotion (positives comme négatives) qu'il nous faut réapprendre à gérer.

Aujourd'hui nos modes de déplacements (entre le bureau et le domicile) sont encore fortement impactés par la crise. Alors qu'auparavant la moitié de l'équipe utilisait quotidiennement les transports en commun (métro, tram ou train) pour se rendre de son domicile à notre lieu de travail, depuis le début de déconfinement nous avons délaissé les transports en commun pour les modes de déplacements individuels (vélo ou voiture en fonction des distances à parcourir).

Habitant en Belgique, ma mobilité est encore fortement impactée par la fermeture de la frontière et les contrôles policiers. À l'échelle européenne, c'est le principe même de libre circulation, déjà fragilisé depuis les attentats de 2015 qui est fortement mis à mal.

En cette période de déconfinement où notre mobilité est encore très réduite, nous nous autorisons à questionner nos déplacements, à leur donner leur juste valeur en ayant conscience collectivement de leur sens et leurs enjeux (sanitaires, sociaux, écologiques). Nous définissons

« Il nous faut penser une mobilité plus raisonnable mais toujours indispensable pour continuer à élargir le champ des possibles, à sortir de l'entre-soi, à se confronter à l'altérité, à cultiver l'art de la rencontre. »

<sup>1</sup> Les Saprophytes : Collectif d'architectes, paysagistes, plasticiens, constructeurs, graphistes, les Saprophytes développent depuis 2007 des projets artistiques et politiques autour de préoccupations sociales, économiques et écologiques.



des priorités et choisissons les échanges qui nécessitent notre présence in situ et ceux qui peuvent être remplacés par des visioconférences. Il me semble important de garder cette attention pour éviter de retomber dans l'hypermobilité d'avant la crise.

### **À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?**

**La crise que nous venons de vivre, nous a obligés à recentrer nos activités sur notre lieu de vie.** Chacun individuellement a pu ressentir la force des micro-communautés de quartier. L'engagement des Saprophytes pour des actions locales et citoyennes à l'échelle des quartiers de Fives et Hellemmes s'en trouve renforcé.

Cette expérience nous invite à réduire nos déplacements et nos projets en nous concentrant sur le développement d'initiatives à l'échelle locale.

Mais arriverons-nous à résister à la pression économique qui nous pousse à chercher toujours plus de projets pour garantir la survie de notre entreprise ?

Résisterons-nous à la curiosité et la tentation du vagabondage qui nous entraîne toujours un peu plus loin de notre point de départ ?

Il nous faut penser une mobilité plus raisonnable mais toujours indispensable pour continuer à élargir le champ des possibles, à sortir de l'entre-soi, à se confronter à l'altérité, à cultiver l'art de la rencontre si cher aux Saprophytes.

### **Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...**

**Quel avenir pour les transports en commun au sortir de cette crise ?** Quel avenir pour le train dans lequel le temps d'un voyage, nous partageons le quotidien de personnes que nous n'aurions jamais côtoyées ailleurs, où les amitiés se nouent, les mondes se rencontrent...

À travers eux c'est tout un pan de notre vie sociale et relationnelle qui est remis en question...mais aussi la possibilité d'une réponse collective aux enjeux d'une mobilité plus écologique.

”



## Francis Beaucire

Géographe, professeur des Universités

Interview reçue le 14 juin 2020

### “ Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

**Le confinement appelle la question du télétravail.** C'est une pratique existante mais marginale, peinant à se développer. Elle ne paraissait pas avoir produit de tassement significatif de la mobilité alternante, mais plutôt, de façon marginale, un déplacement des temporalités. Dans le contexte de la crise sanitaire, le télétravail a pris son envol par contrainte. Mon interrogation porte sans grande originalité sur la pérennité de la pratique, ou bien au contraire sur un retour élastique à un étiage voisin de la situation initiale, une fois digéré le changement de pratique des « pionniers de l'après ». Les facteurs en faveur de la pérennité au moins partielle du télétravail, et ceux qui sont au contraire en faveur du retour ou presque à la situation d'origine sont multiples, eux-mêmes agissant en système. Le bilan ne peut évidemment pas être établi aussi tôt, et c'est un bon moment pour mettre cette pratique en observation sur un plus long terme dans son contexte socio-économique, lui-même en mutation de temps long, au service des perspectives de la mobilité. C'est-à-dire une observation dans la longue durée, et non pas éphémère à la mode des sondages. Mais finalement, la même question a été posée à propos des différentes longues grèves des transports collectifs : quel effet sur la pérennisation de pratiques de mobilité alternatives comme le vélo, la marche à pied, le covoiturage ? Et cette fois sur les aménagements occasionnels de l'espace public ?

### 4 Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

**Déconfinement : il est à la fois partiel et progressif, le retour aux déplacements quotidiens s'effectue en même temps que la poursuite du télétravail,**

**de telle façon que les flux massifs se sont en partie désagrégés, allégeant la pression de la promiscuité (pas pour tout le monde, on le sait, l'offre de transport ayant diminué en même temps que la fréquentation).** Du point de vue de la mobilité dans les espaces de forte densité d'habitants et d'emplois, c'est la question de l'intérêt général de la désynchronisation des temporalités qui se trouve posée. Nous savons déjà que les programmes d'activité d'une part non marginale des habitants et des actifs se sont diversifiés dans les temps et dans les espaces de la vie quotidienne. Une désynchronisation organisée permettrait dans les transports collectifs tout comme dans l'usage de la voirie routière d'accroître le confort des déplacements pour les usagers mais aussi de rendre moins indispensables ou moins urgentes les augmentations de capacité des réseaux et de leur exploitation au profit, pour les transports collectifs, d'investissements de complément de maillage.

**« Parmi les hypothèses, il serait imprudent d'oublier celle, certes peu enthousiasmante, qui envisagerait un monde d'après ressemblant comme un frère jumeau au monde d'avant, et même en pire jumeau. »**

Dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme, le confinement de la population a remis sur la place publique ce qui est tout de même bien connu et depuis longtemps : de fortes inégalités dans les conditions de logement, se traduisant par des situations de promiscuité confinante, si l'on peut dire, à une crise sociale. C'est seulement un nouveau pic bien visible de l'insuffisance des politiques publiques du logement, tant la solution « maison + voiture à perpète » (une vieille aspiration qui jouit d'un regain de vigueur, temporaire ?) avait paru alléger la puissance publique de cette question toujours critique.

### Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...

**Je l'ai rédigée avant les autres, pour exprimer une certaine perplexité relative à ce que l'on pourrait appeler l'engouement pour l'après (déjà érodé après quelques semaines de pleine activité médiatique).**

Pour relever ce que disent les travaux des historiens : les épidémies et les pandémies accompagnent en cortège la vie des hommes et ne constituent nullement un événement inédit, mais les sociétés humaines sont à ce sujet relativement amnésiques. Les épidémies oubliées de 1957-58 (grippe asiatique) et 1969-70 (grippe de Hong Kong) ont causé chacune en France environ 30 000 à 35 000 décès.

Tout cela pour conduire à la question sous-jacente au confinement : l'épidémie et son traitement vont-ils se traduire par une incrustation suffisante dans nos façons de voir, notamment dans la jeune génération, pour entraîner une bifurcation pérenne dans les tendances qui font évoluer les représentations et les pratiques

culturelles, sociales, économiques : accélération, repli ou renversement, comme le suggère le monde d'après. Parmi les hypothèses, il serait imprudent d'oublier celle, certes peu enthousiasmante, qui envisagerait un monde d'après ressemblant comme un frère jumeau au monde d'avant, et même en pire jumeau. Et justement, l'histoire des sociétés nous livre-t-elle des exemples d'événements majeurs ayant fait basculer durablement les perceptions et les pratiques sociales et économiques, au point de les avoir intégrées culturellement à nos systèmes de valeur ? Une façon de renseigner la question du retour élastique – ou non – à l'état antérieur, et jusqu'à quel point, et dans quels délais. Un appel à poursuivre la recherche dans le large champ des sciences sociales.

”



## Bernard Jullien

Maitre de conférences en économie à l'Université de Bordeaux

Interview reçue le 12 juin 2020

### Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

Puisque je m'intéresse à la fois à l'industrie, aux services de l'automobile, aux mobilités et aux consommations automobiles, la crise sanitaire révèle de mon point de vue à la fois notre très grande dépendance aux mobilités des biens pour ce qui concerne la production et aux mobilités des hommes et des femmes lorsqu'il s'agit du travail d'abord mais aussi des autres composantes de la vie sociale (consommation, culture, loisirs...). L'expérience inouïe que le confinement presque mondial nous a fait vivre révèle cette dépendance et la catastrophe économique que représente un monde immobile. Il y a certes eu une part de l'activité que l'on a pu préserver malgré le confinement mais cette part ressort comme minime par rapport aux sacrifices que l'immobilité implique. À cet égard, l'expérience que nous pouvons avoir dans l'enseignement supérieur est éloquent : nous aurions énormément à perdre à pérenniser les pis-aller à distance que nous avons expérimentés ces derniers mois.

De mon point de vue, cela doit conduire à considérer que la promotion de l'immobilité comme réponse à l'impératif climatique est à tempérer très largement. Le confinement fait apparaître que – sauf exceptions – la mobilité est plutôt libératrice et liée à la croissance et au bien-être et que, si elle mérite d'être régulée, c'est d'abord pour la préserver ou la rendre soutenable et, le plus possible, choisie.

**« Les événements ne nous imposent rien et nous laissent face à des choix démocratiques qui ne sauraient être tranchés que politiquement. »**

des objectifs des politiques de mobilité actuelles ? Quels aspects de la mobilité, particulièrement dans nos comportements actuels, pourraient être les plus impactés ?

La période de déconfinement progressive dans laquelle on est rentré en France à partir du 11 mai est une période à la fois très angoissante et très libératrice. Les semaines passant la seconde dimension domine la première et le principe de précaution finit – me semble-t-il – par peser de moins en moins lourd sur les comportements individuels : magasins, bars, restaurants, parcs et plages se remplissent, les autoroutes retrouvent un trafic normal, les bouchons reviennent. Ceci signifie que tout indique que le monde d'après à toutes les chances de ressembler beaucoup au monde d'avant.

En termes de mobilités, le seul effet potentiellement durable peut concerner le télétravail pour lequel un certain nombre de réticences ont pu être levées chez les employeurs et chez les salariés. De la même manière, les visioconférences qui existaient déjà dans beaucoup de communautés professionnelles auront connu un coup d'accélérateur mais je doute qu'il s'agisse là de transformations très profondes. Accessoirement, dans le cas du télétravail, ceci peut aussi accentuer les phénomènes périurbanisation et d'étalement : en réduisant l'obligation d'effectuer le trajet domicile-travail à trois ou quatre jours au lieu de cinq, on peut modifier sensiblement les choix résidentiels. Ce que l'on gagne côté fréquence des déplacements peut alors être vite perdu sur les distances parcourues.

### Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

La période de dé-confinement est une période dont on connaît le début, le 11 mai, mais pas la fin. Quels sont, selon vous, les enjeux particuliers de cette période de transition ? Peut-on identifier dès à présent des opportunités et des risques, notamment vis-à-vis

### À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?

Sauf à utiliser la crise sanitaire comme une opportunité politique de remettre à plat les chaînes de valeur, l'organisation du travail et/ou les politiques urbaines,

**résidentielles et de mobilité, tout laisse accroire que le *statu quo ante* est le scénario le plus probable.**

À chaque crise – c'était le cas en 2008-2010 –, la conviction que le monde d'après ne pourra ressembler à celui d'avant émerge comme une antienne. Quand on décortique ce que les uns et les autres défendent pour le monde d'après, il ressort que chacun considère que la crise ne peut que donner du crédit aux thèses qu'il défendait avant. Le résultat est que les nécessités de changer ne font pas plus consensus pendant ou après la crise qu'avant.

Typiquement, pour un écologiste militant, la crise aura montré tout le profit que nous tirerions collectivement

à être beaucoup plus économe de nos mobilités et le fait que le confinement ait été accepté montrera que les mesures radicales qu'appelle l'urgence climatique sont envisageables. Inversement, la baisse du PIB et les difficultés de nombre d'entreprises montreront, dans le camp d'en face, que les tenants de la décroissance et de la frugalité nous préparent de belles catastrophes économiques et sociales. D'un certain point de vue, c'est plutôt rassurant. Cela indique que les événements ne nous imposent rien et nous laissent face à des choix démocratiques qui ne sauraient être tranchés que politiquement.

”



## Arnaud Passalacqua

Maître de conférences en histoire contemporaine, Université de Paris (ICT/LIED)

Interview reçue le 7 mai 2020

### Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

**Le confinement a fait émerger une tension nouvelle entre deux paradigmes qui avançaient ensemble depuis l'industrialisation : celui du court terme et de l'individualisation, ancré dans le capitalisme, et celui de la vitesse et de la mobilité, ancré dans l'essor des techniques. La survie a supposé la restriction de la liberté de mouvement.**

Par le danger soudain, immédiat et directement ressenti dans les corps qu'il représente, le virus est ainsi parvenu à faire beaucoup plus en quelques semaines que des années de mise en garde contre les effets du réchauffement climatique. Pourtant ce dernier danger est probablement bien plus lourd, ses conséquences sont déjà visibles... Mais il paraît toujours lointain, complexe et impalpable et ses échéances dépassent notre horizon court-termiste. À moins qu'il soit tout simplement non maîtrisable, tandis que nous pensons pouvoir réduire une pandémie virale, dont l'évolution est annoncée jour après jour.

La transformation radicale des mobilités pour répondre aux enjeux énergétiques et climatiques ne semble donc pouvoir être déclenchée que si surviennent des crises, touchant les individus directement dans leur corps. Peut-on ainsi envisager que la construction d'une mobilité décarbonée s'inspire de cette implication directe des individus pour progresser face au risque climatique, qui demeure notre menace première ?

### Comment analysez-vous la période de déconfinement ? En quoi peut-elle impacter l'avenir ?

**Nous allons vivre une période pendant laquelle les mobilités vont reprendre mais le virus sera toujours présent, si bien que les façons de se déplacer seront**

**modifiées, comme celles touchant d'autres activités (travail, école, commerces...).** La question est donc de savoir si nos systèmes de mobilité sont capables de trouver un autre point de fonctionnement que celui auquel ils étaient habitués.

Pour les systèmes collectifs, ce nouveau point d'équilibre suppose de revoir les bases du *mass transit* ou du *low cost* en imposant un espacement entre les voyageurs. Il faudrait simultanément augmenter les fréquences et adopter un rythme et des processus de nettoyage des espaces et du matériel roulant accrus. Le tout avec une puissance publique qui va voir ses recettes fiscales chuter, notamment celles liées au versement mobilité. L'équation semble très difficile à résoudre.

**« La transformation radicale des mobilités pour répondre aux enjeux énergétiques et climatiques ne semble [...] pouvoir être déclenchée que si surviennent des crises, touchant les individus directement dans leur corps. »**

Pour les systèmes individuels, la situation est assez différente dans la mesure où ils pourront bénéficier de l'isolement qu'ils offrent à leur utilisateur en proposant une forme de bulle prolongeant le confinement tout en permettant le mouvement. L'automobile retrouve là l'un de ses atouts majeurs. Espérons que le vélo, promu comme alternative vertueuse aux transports collectifs qu'il faut délester, saura prendre une place majeure grâce à des infrastructures temporaires dont on peut penser qu'elles préfigurent des aménagements plus pérennes, une fois que le vélo aura démontré son efficacité.

L'idée que l'offre suscite la demande et donc que l'infrastructure cyclable générera des cyclistes va pouvoir être testée à une échelle massive et gageons qu'elle se vérifiera.

Le moment représente donc un grand danger pour les transports collectifs qui risquent de perdre des points dans le partage modal, au profit peut-être du vélo, mais aussi des modes motorisés. Des années d'effort peuvent ainsi se trouver réduites par l'effet de cette crise et de la distanciation qu'elle suppose. On ne peut que souligner que les omnibus, premiers transports collectifs introduits dans les villes entrées dans l'industrialisation



dans les années 1820-1830, étaient aussi les premiers espaces à imposer une proximité sociale plus ou moins acceptée, à laquelle nous nous étions habitués, même si la saturation des heures de pointe nous pesait. Le processus d'individualisation des mobilités qu'ont connu les années 2010, avec l'essor limité de diverses formes individuelles de déplacement électrique comme les trottinettes, pourrait ainsi se lire comme l'amorce d'une mise à distance entre l'individu et les systèmes massifs de transport que la crise sanitaire accélérerait.

### **À plus long terme, quels impacts cette crise pourrait-elle avoir sur l'aménagement du territoire, les politiques et réalités environnementales, sociales ainsi que sur les valeurs associées à la mobilité ?**

**Les conditions du déconfinement sur plusieurs mois pourraient entrer en symbiose avec des dynamiques qui se traduiront dans un plus long terme.** On peut s'interroger notamment sur le phénomène de métropolisation et sur le fait que des citoyens choisissent de basculer vers une vie plus proche de la nature ou des ressources agricoles. Ce qui rebattrait les cartes des mobilités, puisque ces espaces les plus diffus sont ceux les moins aisés à desservir en transports collectifs. Si on analyse cette crise sanitaire comme celle de la globalisation, de la polarisation et de la sur-urbanisation, l'évolution pourrait conduire néanmoins à un territoire rural plus dense ou au réinvestissement de bourgs aujourd'hui en perte de vitesse. Il faudrait alors promouvoir un modèle de mobilités alternatif à la voiture, combinant le vélo sous toutes ses formes en mobilité locale et de petits transports collectifs en

interurbain, peut-être sur le modèle des voies ferrées d'intérêt local et autres tramways qui couvraient la France au XIX<sup>e</sup> siècle.

La recherche d'une cohérence des valeurs, fondées sur des formes de proximité, supposerait donc de rompre avec le paradigme de la vitesse et de l'instantanéité, sur lesquels se sont fondées nos sociétés depuis l'industrialisation. La crise pourrait catalyser des mouvements promouvant ce ralentissement qui étaient jusqu'alors assez peu visibles. Encore faut-il que la reconstruction s'opère sur des bases économiques et territoriales différentes de celles antérieures.

### **Pour finir, si vous deviez répondre à une question qu'on ne vous a pas posée...**

**Les imaginaires peuvent-ils évoluer ?** L'un des grands apports de la crise me semble être de pouvoir relativiser l'idée que le système aérien serait au cœur de l'économie. Une idée régulièrement avancée par l'IATA, notamment pour justifier une fiscalité d'exception. Elle n'est pourtant que le reflet des pratiques d'une minorité de personnes, qui sont démultipliées par leur visibilité médiatique et participent ainsi à forger les imaginaires. La crise devrait d'abord permettre de travailler sur ces imaginaires et de réviser ce que l'on entend par tourisme, ouverture au monde et voyage, dans le cadre d'un respect de l'environnement. Un tel travail collectif devrait conduire à ne pas relancer le système aérien mais à le réduire drastiquement et à mettre en avant aussi bien les ressources touristiques locales que les formes de déplacement adhérentes au territoire et socialement plus équitables, dont en premier lieu le train. Tout l'enjeu est que les décideurs prennent conscience du caractère dépassé de leur imaginaire aérien.

”

# Pierre-Henri Emangard

Mestrans

Interview reçue le 9 juin 2020

## “ Comment analysez-vous la période de confinement ? Que révèle-t-elle ?

1. En premier lieu le confinement révèle comment, face à un événement perçu comme une menace existentielle, mettant en cause la survie des personnes, la nécessité de mettre en place un confinement général s’est imposée, avec ce que cela implique en matière de suspension des activités socio-économiques, de mise en quasi arrêt de l’appareil productif et de réduction drastique de la mobilité des personnes à l’échelle locale, nationale et internationale.

Cette décision inouïe a révélé le prix extrêmement élevé implicitement accordé à la vie humaine ainsi que la hantise de la mort qui travaille le subconscient des êtres dans les sociétés contemporaines.

Ce choix du confinement résulte d’un concours de circonstances bien spécifique :

- ▶ caractéristiques virales aggravant la perception de la nature menaçante et dangereuse du virus ;
- ▶ tentative d’occultation initiale de l’épidémie de la part des autorités locales du foyer initial à Wuhan ayant permis une diffusion précoce et rapide mais imperceptible du virus à une échelle immédiatement planétaire ;
- ▶ choix précurseur et initiateur du confinement strict et rigoureux à une échelle spatiale et démographique totalement inédite de la part des autorités nationales chinoises ;
- ▶ surprise et désarroi total de l’opinion et des pouvoirs des pays européens face à la flambée épidémique jugée inconcevable auparavant ;
- ▶ absence totale des stocks et des capacités productives réactives des équipements et produits nécessaires pour envisager une stratégie de lutte contre l’épidémie autre que le confinement.

Après une séquence d’incrédulité, puis de sidération et enfin de désarroi, la nécessité du confinement s’est imposée avec son cortège de conséquences potentielles majeures, quasiment imprévisibles et incalculables,

qui ont été acceptées ou auxquelles les acteurs se sont silencieusement résignés, mettant l’économie du pays quasiment à l’arrêt et condamnant la population à l’immobilité.

**Il s’agit là du premier et sans doute principal enseignement à tirer pour l’avenir : dans certaines circonstances, jugées, à tort ou à raison, comme mettant en cause la survie des sociétés ou des êtres qui la composent, les règles communes les plus partagées, les principes d’organisation et de fonctionnement les plus établis, les valeurs et comportements auxquels l’opinion tient apparemment le plus, peuvent être, du jour ou lendemain, remis en cause si c’est perçu comme le prix à payer pour assurer la survie des êtres et l’éradication d’une menace jugée vitale.**

2. Ce que la pandémie et le confinement ont révélé en second lieu est le degré poussé d’intégration planétaire de ce qui est, de facto, le système économique mondial, car les chaînes de production se sont, dans énormément de domaines, globalisées. Les pénuries d’équipements sanitaires et de médicaments ont fait (enfin ?) découvrir à l’opinion, sidérée, l’importance de la dépendance consentie et organisée vis-à-vis des pays émergents.

**Il s’est donc créé une interaction à double sens entre le système de mobilité global et l’appareil productif mondialisé. Le bon fonctionnement de l’économie mondialisée suppose le transport régulier et rapide des biens et des personnes répondant de façon immédiate aux variations quantitatives, qualitatives et spatiales de la demande.**

Cela a eu pour conséquence une propagation ultra rapide du virus à l’échelle planétaire : de Wuhan à Singapour, de Singapour à Londres, de Londres à une station de sports d’hiver savoyarde en moins de deux par la combinaison de déplacements professionnels et touristiques aéronautiques s’enchaînant d’une semaine à l’autre.

3. Ce que le choix quasi obligé du confinement a révélé en troisième lieu est le degré d'impréparation des sociétés et leur faible résilience au choc épidémique, révélant une fragilité intrinsèque, conséquence de l'application de principes de gestion inadaptés, avec la recherche, systématiquement poussée à l'extrême, de la réduction ou de l'élimination des coûts inutiles.

Est inutile toute dépense n'ayant pas une raison d'être ou une rentabilité immédiate ou servant seulement à parer à une éventualité, plutôt improbable.

**Le risque d'une défaillance ou d'une paralysie du système productif ou circulatoire est soit nié, soit minimisé, soit assumé avec une désinvolture... masquée, en acceptant que, le cas échéant, les conséquences soient extrêmement lourdes.**

Sans masques sans écouvillons, sans tests, sans automates d'analyse, sans équipes sanitaires de réserve mobilisables immédiatement, aucune alternative n'était possible mais uniquement le dilemme du choix entre **la peste ou le choléra** actualisé en « **le chômage ou le corona** ».

4. Ce que la pandémie et le confinement ont enfin révélé est le caractère imprévisible d'événements majeurs affectant la dynamique des sociétés humaines.

Il y a 4 sortes d'imprévisibilité événementielle :

- ▶ l'événement qui est de l'ordre du concevable ou du possible mais dont on n'a pratiquement aucune idée de la probabilité d'occurrence ni a fortiori de sa date, de son lieu et de son intensité, par exemple l'arrivée et la chute terrestre d'une météorite majeure ;
- ▶ l'événement qui est de l'ordre du possible mais dont la probabilité d'occurrence dans l'état des connaissances à un moment donné est incertaine ou sujette à avis divergents entre « experts » concernés. La fonte de l'inlandsis du Groenland, la modification de la circulation océanique atlantique sont deux exemples de ce type d'imprévisibilité dans le cadre du changement climatique ;
- ▶ l'événement qui est non seulement du possible mais a une certaine probabilité compte tenu de la connaissance acquise par des expériences passées ainsi que par les recherches menées sur le sujet.

Toutefois le moment de son occurrence ainsi qu'éventuellement le lieu ou l'ampleur du phénomène restent inconnus. Le séisme le long d'une faille de coulissement entre deux plaques terrestres est un événement de ce type ;

La crue centennale générée par un épisode de pluie cévenol en est un autre exemple.

- ▶ l'événement est de l'ordre du probable, voire même progressivement quasi certain, mais cette connaissance n'est pas partagée, elle est même niée par de larges couches de la société, y compris dans les groupes sociaux dominants, de sorte que, lors de sa venue, il se pare, pour une large majorité, d'une apparence d'imprévisibilité même si, après coup nombre de personnes (spécialistes et journalistes) affirment soudain l'avoir vu venir. La remarque ironique de la reine Elisabeth II faisant observer aux économistes que fort peu d'entre eux avaient été capables d'annoncer la crise des subprimes de 2007-2008 en fournit une illustration.

Le changement climatique appartient aussi à cette catégorie.

Le domaine socio-économique relève tout spécialement de ce type d'imprévu en raison des enjeux matériels et passionnels qui interfèrent avec la rigueur d'analyse intellectuelle des phénomènes et conduisent à nier, ou à sous-estimer les risques d'occurrence de certains phénomènes contredisant les intérêts ou les préjugés des acteurs.

**« La question des mobilités viendra [...] en second, subordonnée, malgré son importance, aux enjeux géo et socio-politiques exactement comme au cours du premier semestre de cette année 2020, elle a été, sans discussion, subordonnée aux enjeux sanitaires. »**

L'épidémie de coronavirus appartient à la troisième catégorie d'événements.

Les précédents des épidémies H1N1, SRAS et MERS au cours de la dernière vingtaine d'années auraient pu avertir du risque de récurrence avec des incertitudes sur l'ampleur de ses conséquences. Les spécialistes eux-mêmes n'avaient pas manqué d'en avertir l'opinion.

Ainsi, dans la conclusion de leur ouvrage « Vie et mort des épidémies »<sup>1</sup> paru en 2013, les deux auteurs écrivaient : « *L'histoire des infections passées incite à l'humilité et la sagesse nous engage à anticiper les suivantes. Imaginer qu'elles vont disparaître par enchantement est illusion. Les maladies naissent et meurent dans un cycle toujours recommencé. Chaque nouvelle épidémie sera un nouveau combat, une course de vitesse contre le pathogène...* ».

<sup>1</sup> Patrice Debré - Jean-Paul Gonzalez - Vie et mort des épidémies - Odile Jacob - Sciences - 2013.

La conclusion pratique à en tirer peut se résumer à l'adage néotestamentaire : « **Veillez donc car vous ne connaissez ni le jour ni l'heure** » (Mathieu 25).

Ce que le coronavirus a révélé, c'est bien l'ampleur des défaillances dans la veille et la préparation à la lutte sanitaire et il y a des enseignements nombreux à en tirer.

Les sociétés contemporaines, extrêmement sophistiquées, génèrent de ce fait même, des fragilités multiples que l'épidémie a révélées sans fard. **L'absence de rusticité et de proximité dans les systèmes de production et de circulation n'a pas été compensée par la constitution de stocks, l'existence de possibilité de substitution entre moyens existants ou de mobilisation rapide de nouvelles capacités.**

**Manifestement il y a des pratiques du passé, inspirées par la sagesse, la prudence et « la prévoyance de l'imprévisible » qui ont été perdues en chemin dans la marche forcée de la modernité triomphante.**

### Quels sont les enjeux particuliers de cette période de transition qu'est le déconfinement ?

**L'enjeu principal de la période de déconfinement est de savoir si la stratégie prophylactique de réduction progressive des foyers épidémiques va être un succès.**

De ce succès dépend la reprise progressive la plus rapide possible des activités en France et en Europe.

Un second enjeu, tout aussi, voire même plus important sur la durée, est de savoir si l'épidémie va également être progressivement réduite dans les autres pays du monde ou, dans le cas contraire, si des mesures efficaces vont être mises en place pour contrôler les arrivées en provenance des pays demeurant infectés.

Cela a des implications directes et profondes sur la mobilité internationale, non seulement par voie aérienne mais aussi par voie terrestre.

Si l'on veut empêcher une nouvelle contamination en tenant compte des deux caractéristiques dangereuses du virus (durée d'incubation, faible visibilité symptomatique) il est nécessaire d'inventorier, de contrôler et de suivre chaque voyageur contaminé et potentiellement donc contaminateur du virus, qu'il arrive directement par avion du pays infecté ou qu'il arrive par transport terrestre d'un pays de transit qui ne procéderait pas aux mêmes contrôles en provenance des pays infectés que notre pays.

**Toutes ces considérations signifient autant de freins à la reprise du trafic aérien international et aux déplacements à longue distance pour tous motifs et par tous les modes.**

### À plus long terme, quels pourraient être les impacts de la crise coronarienne en matière de mobilité ?

**Les impacts de la crise coronarienne sur la mobilité ont fait l'objet d'amples commentaires sur les phénomènes largement évidents :** paralysie du trafic aérien avec des perspectives de reprise aléatoires, immobilisation pour une durée indéterminée du marché des croisières, réduction de la mobilité domicile-travail suite à l'envol spectaculaire du télétravail, irrésistible percée en apparence de tous les modes deux roues pour les déplacements urbains, coup d'arrêt aux usages partagés de l'automobile, regain de l'automobilité en solo, effondrement des transports collectifs urbains régionaux et interurbains y compris par autocar sur longue distance...

Ce qu'il est possible d'affirmer au préalable est qu'il ne faut pas prendre pour argent comptant toutes les affirmations péremptoires qui ont fleuri sur « le monde d'après » et sur ce qui « ne pourra jamais plus être comme avant ».

Ce n'est pas la première fois que cette rengaine est servie à l'occasion d'un choc ébranlant momentanément la société avant que le cours « normal » (au sens ordinaire ou antérieur) des choses reprenne tranquillement comme si de rien n'était alors que sur le coup tout semblait sens dessus dessous et le passé devoir être irrévocablement révolu.

Tous ceux qui ont l'intérêt ou le désir passionnel de voir l'état des choses changer ne peuvent s'empêcher de sauter sur toute occasion qui semble leur offrir l'opportunité d'imposer leur point de vue en commençant par affirmer que le changement souhaité est inéluctable ou indispensable à la sortie de la crise qui s'est inopinément déclarée.

Au-delà des conséquences immédiates, la question des impacts à long terme de la crise coronarienne présente deux aspects :

- ▶ les effets directs immédiats, actuellement visibles et même spectaculaires, sont-ils durables ?
- ▶ en plus des effets directs, va-t-il y avoir des effets différés ou indirects qui vont apparaître ? Vont-ils être également durables et profonds ?

**Pour se risquer à émettre un pronostic sur les conséquences à long terme de la crise actuelle, il est tentant**

**d'affirmer en premier lieu que les conséquences indirectes seront beaucoup plus déterminantes pour l'avenir que les conséquences directes, tout simplement parce que le caractère durable de celles-ci dépendra précisément de la gravité de celles-là.**

Quelle est en effet la situation aujourd'hui (juin 2020) ? Pour endiguer la pandémie galopante, des confinements ont été mis en place en catastrophe dans de multiples pays, mettant l'économie mondiale quasiment à l'arrêt, entraînant une récession d'une ampleur inédite, sans commune mesure avec celle de 2008/2009, et ouvrant un éventail d'inconnues macroéconomiques absolument vertigineuses.

Bien malin ou plutôt bien chanceux serait celui qui prédirait aujourd'hui ce que tout cela va entraîner demain et après-demain.

Les mesures prises par les uns et les autres dans le contexte géopolitique actuel de multilatéralisme en crise et de stratégie pour le moins non coopérative des puissances mondiales majeures du moment ouvrent la porte sur l'inconnu.

On ne sait rien aujourd'hui sur la durée et la virulence de l'épidémie ni sur la rapidité avec laquelle la récession sera résorbée ni sur les risques financiers et socio-politiques créés par elle et les événements « imprévisibles » qu'ils peuvent occasionner.

Hasardons-nous à un double pari :

- ▶ **si la pandémie est maîtrisée et se résorbe même lentement (*a fortiori* si un vaccin est rapidement trouvé) et si la récession est courte et le rebond net, alors l'épisode sera sans lendemains et les conséquences durables se limiteront à un effet d'accélérateur du développement du télétravail, d'électrification du parc automobile et de percée des modes deux roues, notamment électriques, ainsi qu'un effet de coup d'arrêt provisoire dans la croissance du trafic aérien, le développement du covoiturage et l'usage des transports collectifs terrestres ;**
- ▶ **au contraire si la pandémie n'est pas maîtrisée et surtout si la récession débouche sur une crise économique majeure, alors il sera rétrospectivement possible de dire que 2020 aura marqué une date charnière dans l'évolution de la mobilité.**

En cas de stagnation voire de baisse des pouvoirs d'achat, ce que l'on peut surtout conjecturer est une stagnation de la demande affectant particulièrement le transport aérien mais aussi les modes terrestres, avec comme à la suite de la crise de 1929, une redistribution des cartes entre modes.

Pour l'aérien il peut se produire un ralentissement de la croissance et peut-être même une stagnation du trafic aérien sur au moins la décennie à venir.

Par ailleurs ce serait une erreur de croire qu'en matière de mobilité à moyenne distance cela pourrait profiter au chemin de fer. Dans la mesure où la cause de tout cela serait une stagnation voire une contraction générale de la demande de mobilité, cela affecterait aussi négativement ce mode de transport.

**Dans ce contexte ce seront les conséquences géo-socio-politiques de la crise économique qui auront un effet majeur sur les mobilités internationales et nationales et c'est pourquoi il est impossible d'être précis là-dessus. De toute façon la question des mobilités viendra alors en second, subordonnée, malgré son importance, aux enjeux géo et socio-politiques exactement comme au cours du premier semestre de cette année 2020, elle a été, sans discussion, subordonnée aux enjeux sanitaires.**

### Question libre : la crise coronavirale comme signal précurseur ?

**La crise coronavirale de 2020 conduit à s'interroger sur les enseignements à en tirer dans la perspective d'événements aux caractéristiques similaires relevant d'autres domaines, notamment des risques naturels et ceux liés au changement climatique.**

En effet, malgré des démarches de recherche coordonnées et intensives les conséquences du forçage climatique demeurent imprévisibles, la complexité des interactions entre les composantes de la dynamique du climat restant hors de la portée prévisionnelle des modélisations entreprises jusqu'à aujourd'hui.

Le caractère velléitaire des politiques de réduction des émissions de gaz à effet de serre initiées jusqu'à présent à l'échelle planétaire conduit par conséquent à envisager, à un terme incertain, une modification des équilibres climatiques actuels.

Ce risque est difficilement perçu même si la sensibilité semble progresser à cet égard au fil des ans et des événements météorologiques « exceptionnels ».

Ce changement climatique se met en place à bas bruit et prépare probablement des « surprises » spectaculaires et rapides (à leur échelle de temps) qui prendront de court des sociétés humaines restées focalisées sur d'autres problèmes et d'autres enjeux.



On retrouve donc trois caractéristiques de l'épisode coronavirus, à une autre échelle temporelle bien sûr :

- ▶ caractéristique discrète et sournoise de l'action déstabilisatrice ;
- ▶ occultation du problème par une partie des gouvernants et de l'opinion ;
- ▶ échelle planétaire du problème.

Lorsque le début de la phase spectaculaire sensible et déstabilisatrice sera atteint (2050 +/- 10 ans ?), surprise et désarroi seront probablement au rendez-vous.

Gageons qu'alors, comme pour l'épisode du coronavirus de 2020, la priorité sera de faire face à ce nouveau défi et de surmonter les difficultés et menaces qui l'accompagneront sans égard pour son coût économique ou pour les principes idéologiques sacro-saints du moment car, à nouveau, ce sera de survie qu'il sera question.

**Dans ce cas viendra peut-être le temps, pour les ménages, non du confinement mais du rationnement carbone grâce à la magie du traçage numérique de leur mobilité.<sup>2</sup>**

<sup>2</sup> Cette perspective peut résulter de l'enchaînement suivant : non réalisation des objectifs globaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici le milieu du siècle, débouchant sur une accélération du changement climatique conduisant par contre coup à estimer nécessaire et urgente une diminution drastique des émissions pour arrêter le plus vite possible le forçage anthropique et limiter l'ampleur du déséquilibre climatique amorcé.

Dans ce cas, un rationnement des émissions devient indispensable pour répartir aussi équitablement que possible les efforts de réduction.

Par le biais d'une appli ou d'une carte numérique, les ménages (au sens statistique du terme) se voient attribuer des droits d'émissions plafonnés (éventuellement échangeables) et font de façon autonome et selon leurs préférences des arbitrages entre les usages émissifs inclus dans le contingentement instauré.

Ce système de rationnement peut être mis en place à une échelle nationale ou sous continentale. Vis-à-vis des États éventuellement non coopératifs, le dispositif de taxe carbone sur les échanges internationaux vient compenser l'inégalité de concurrence créée et sert à financer les programmes d'adaptation des États coopératifs dans le besoin.





## Revue de presse

### RÉSILIENCE

- Faire face aux événements extrêmes : le prix de la résilience  
Terra Nova, 28/04/2020
- Et si les territoires pensaient résilience plus que croissance ?  
La Tribune, 07/04/2020
- Après la crise du coronavirus, le monde de demain ne sera pas le même : rendons le soutenable, équitable et résilient  
Marianne, 30/04/2020
- Reconstruire la résilience des territoires  
La crise actuelle peut être une opportunité pour revoir le modèle de développement mis en œuvre par les collectivités et ainsi répondre aux nouveaux défis de l'après-confinement  
Les Échos, 20/04/2020
- « Nous n'améliorerons pas notre résilience économique sans mener à bien la révolution énergétique »  
La Tribune, 27/05/2020
- Pour un aménagement du territoire résilient  
Chroniques d'architecture, 19/05/2020
- Après la pandémie : vers des villes et territoires résilients en Méditerranée, ou le refus de l'aveuglement  
Econostrum - L'actualité économique en Méditerranée, 19/05/2020
- Villes résilientes : un puissant angle d'attaque pour la fiabilité urbaine  
Forbes, 25/05/2020
- Face à l'incertitude, valoriser d'autres formes de résiliences  
La Tribune, 14/05/2020
- Tous, agissons à notre échelle pour entrer en résilience et construire un futur commun désirable  
GreenFlex, 28/05/2020
- Nous devons apprendre « la culture du risque »  
Public Sénat, 09/05/2020

### ANTHROPOLOGIE

- Jean-Paul Demoule :  
« Dès le Néolithique, la maison "en dur" scelle le confinement des humains dans une boîte immobile »  
Libération, 01/05/2020

## ÉCONOMIE

- [Daniel Cohen : « Sauver des vies au détriment de l'économie, augmenter la dette... Et demain, relocaliser ? La crise sanitaire a fait bouger les lignes, note le chercheur. Qui pointe aussi l'émergence d'une ère du tout-numérique. Déshumanisée ? »](#)  
Télérama, 27/05/2020

## TECHNOLOGIE

- [Le solutionnisme technologique pour stopper le Covid-19 ?](#)  
Tuba, 22/04/2020

## PROSPECTIVE

- [Comment le coronavirus va transformer Lyon](#)  
La Tribune de Lyon, 13/05/2020

## GLOBAL

- [Cette mondialisation de masse des phénomènes épidémiques, c'est du jamais vu](#)  
Le Monde, 15/05/2020

## LOCAL

- [Reconsidérer la mission des Maires à la lumière de la crise](#)  
Mediapart, 05/05/2020



Pour vous abonner à Transflash, il suffit d'écrire à : [transflash@cerema.fr](mailto:transflash@cerema.fr)  
ou directement sur le site : <https://www.cerema.fr>

Directeur  
de publication  
**Pascal  
BERTEAUD**

Directeur délégué  
de publication  
**Yannick PREBAY**

Rédacteur en chef  
**Stéphane CHANUT**

N° ISSN 2102-5835

**Rédacteurs en chef-adjoints : Laurent JARDINIER, Jean ROBERT, Catia RENNESSON et Thierry GOUIN**

Cerema Territoires et ville - 04 72 74 58 22 - 04 72 74 58 36 - 04 72 74 58 32 - 04 72 74 58 23

### Correspondants locaux du Cerema



- 1 **Cerema Île-de-France**  
**Dan MAGNAN-CESARETTI** - 06 61 74 14 40
- 2 **Cerema Nord-Picardie**  
**Nathalie PITAVAL** - 03 20 49 61 07
- 3 **Cerema Est**  
**Samuel LAB** - 03 87 20 45 21
- 4 **Cerema Centre-Est**  
**Marc LANFRANCHI** - 04 72 14 32 80
- 5 **Cerema Méditerranée**  
**Mathieu MARECHAL** - 04 42 24 77 41
- 6 **Cerema Sud-Ouest**  
**Joël MBALLA** - 05 62 25 97 82
- 7 **Cerema Ouest**  
**Karine NICOLLEAU** - 02 40 12 84 60
- 8 **Cerema Normandie-Centre**  
**Yohan URIE** - 02 35 68 81 08

Contact : [transflash@cerema.fr](mailto:transflash@cerema.fr)

Retrouver transflash sur twitter : [@transflash\\_mob](https://twitter.com/transflash_mob)



Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.  
Il s'agit d'un établissement public à caractère administratif (EPA).