



# Aménager la ville post-Covid

La crise sanitaire a fait naître et a renforcé certains usages, transformant des modes de vie pouvant à terme questionner l'organisation du territoire. Elle a eu une influence sur notre rapport à la distance (acceptable) entre les lieux, pour nos activités et notre sociabilité.

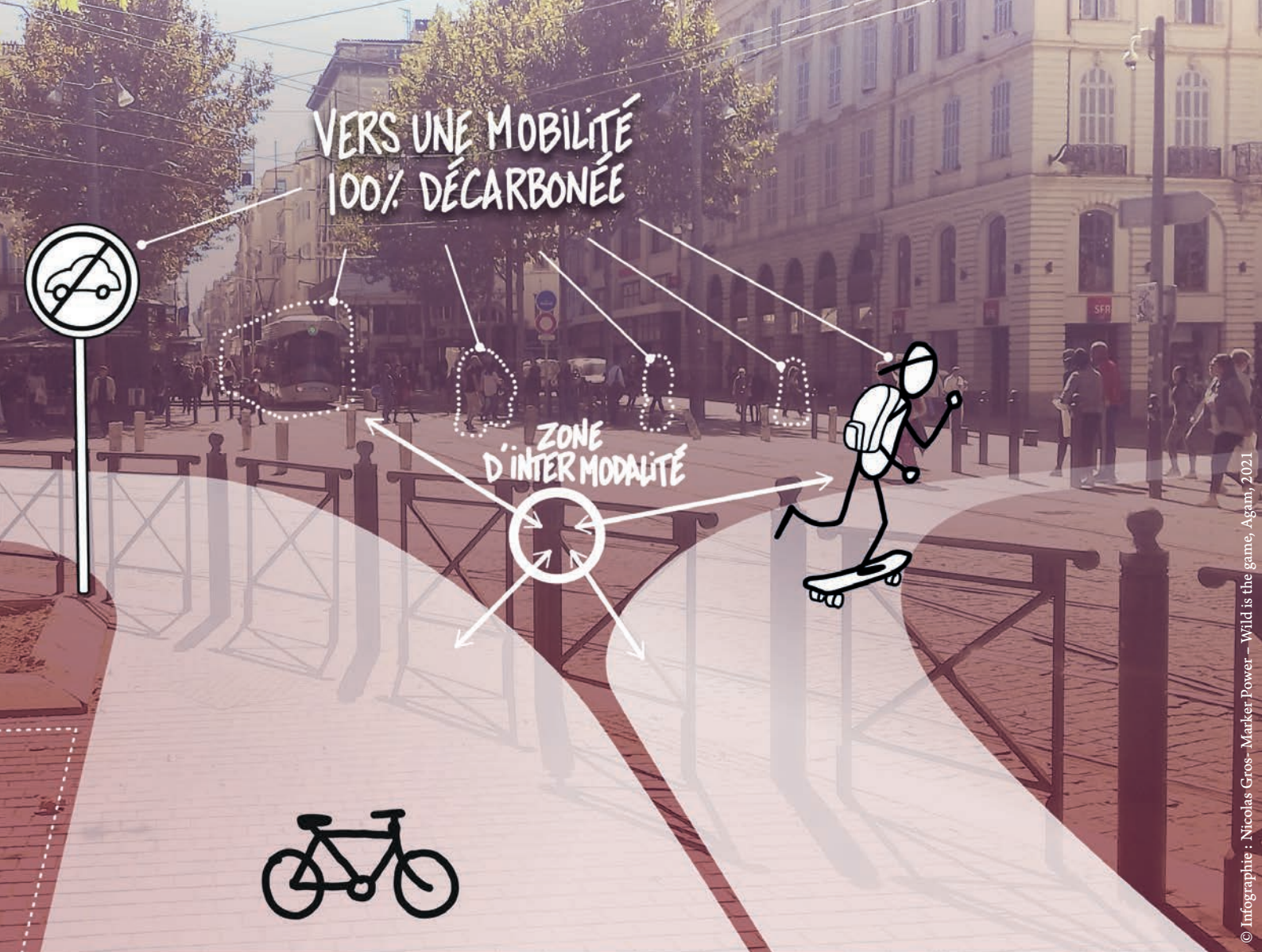
# Mettre en œuvre une mobilité durable et choisie

Avec la continuité du confinement, la crise sanitaire a été à l'origine d'un moment (inédit) d'immobilité collective. Certaines évolutions plus globales (transformations digitales, désir de proximité) font débat quant à leurs effets sur une possible dé-mobilité à plus long terme. Néanmoins, la rapidité avec laquelle les déplacements ont repris après le premier confinement rappelle aussi que se déplacer reste essentiel au fonctionnement de nos sociétés.

**C**ertains comportements ont cependant changé avec la crise : baisse (durable ?) de l'usage des transports en commun, retour manifeste du vélo, télétravail massif, essor des ventes de véhicules électriques... Dans les prochaines années, mettre en œuvre un système de mobilité durable implique de transformer en profondeur les manières de se déplacer, les espaces publics et l'organisation territoriale. Car les conditions d'exercice de certaines mobilités vont pro-

fondément se réorganiser : certains usages numériques se substitueront à des déplacements peu agréables (télétravail, achats en ligne...), tandis que de nouvelles activités (loisirs, déplacements entre lieux de résidences multiples) généreront d'autres besoins de déplacement. Cet article décrit un scénario à long terme, considérant la mobilité comme un service universel, ce qui n'est pas sans effet sur le partage de l'espace public, les modes de transport individuels et collectifs, ou encore le pilotage et le financement d'un tel système.





## Un service universel de mobilité : scénario sur le long terme

Le scénario de mobilité d'une "ville choisie" serait celui d'un service universel de mobilité, physique et dématérialisé, donnant accès à toutes les solutions de mobilité des personnes et des biens. Il remplace l'automobile comme "couteau suisse" de la mobilité personnelle, en définissant une nouvelle offre. Il achève une révolution culturelle, ne considérant plus la mobilité comme une évidence, mais un service dont l'accès est maîtrisé collectivement. Des besoins de mobilité évalués, rationalisés, négociés en amont, se matérialisent sur des sites, des pôles plus ou moins générateurs de déplacements.

Ce scénario est celui d'une plus forte spécialisation des modes de transport légitimes en fonction des espaces (urbains, périurbains, ruraux). La ville de proximité (celle du "quart d'heure") se structure à l'échelle du vélo, dans les sites denses et mixtes, de grandes villes jusqu'aux grands bourgs. La voiture et la camionnette sont des solutions d'appoint, en généralisant l'autopartage. Si un véhicule motorisé reste indispensable en milieu périurbain ou rural et pour la grande logistique, il est devenu propre grâce à l'électrique voire l'hydrogène, et partagé grâce au covoiturage.





## Un nouveau partage de l'espace public

La création progressive de contraintes à l'usage s'inscrit dans une tendance de fond d'exclusion des voitures et scooters des espaces urbains. Elle est une condition nécessaire à la valorisation du cadre de vie (bruit, pollution). Elle permet aussi une utilisation différente des parkings, pour la livraison urbaine par exemple, mais nécessite de tenir compte des risques de ségrégation sociale et de baisse d'attractivité des villes, si ce processus n'est pas accompagné.

Disparaissant des centres urbains, moins utilisées en périphérie, les places de stationnement deviennent des ressources. Les espaces libérés accompagnent le développement du vélo et permettent d'accroître la nature en ville ou les terrasses. Les zones d'activités ou commerciales, les parkings en ouvrage urbains deviennent des pépites foncières permettant de densifier la ville là où elle est nécessaire, ou au contraire de l'aérer.

L'espace public urbain se conçoit différemment dans ce contexte de "nouveau partage" : il facilite la vie des piétons et des cyclistes, favorise le retour de la nature en ville, contribue à la désimperméabilisation, "prend soin" des usagers et de leurs conditions / confort de déplacement (femmes, enfants, personnes âgées et à mobilité réduite). La plus grande accessibilité d'une "ville du quart d'heure" implique de prolonger les itinéraires piétons ou cyclables, de concevoir les continuités d'espaces publics à des échelles plus larges, du quartier aux pôles urbains entiers. La compétence voirie devient partout intercommunale pour faciliter leur mise en œuvre.

Les pôles économiques et commerciaux de périphérie se réinventent : particulièrement touchés par le développement du télétravail ou l'achat en ligne, leur conception historique (fondée sur le stationnement, l'absence de mixité et la faible densité) est dépassée.

Ils se réinventent autour de transports en commun en site propre (TCSP), de modes actifs, d'une limitation de la voiture et d'une renaturation partielle. La question des parkings recoupe plusieurs évolutions : pépite foncière, autopartage, covoiturage, lieu de recharge pour les véhicules électriques et espace d'intermodalité. Les outils de planification urbaine et de programmation des mobilités doivent être réorganisés dans ce sens.

Davantage de lieux "phygitaux" articulent "rencontres physiques" et digital en ville : espaces de télétravail, points de livraison, maisons du service public ou pôles d'échanges. Ces lieux hybrides en eux-mêmes (et qui pourraient s'hybrider davantage entre eux) s'appuient sur les pôles d'échanges, lieux de passage indispensables.

## Généraliser les véhicules propres et partagés

Le covoiturage et l'autopartage complètent le report modal et le contrôle d'accès pour permettre de diminuer massivement l'espace "stérilisé" car dédié uniquement à la voiture. Devenue un service (et non plus un objet à acquérir), l'automobile et son stationnement s'intègrent dans le service universel de mobilité, la fiscalité personnelle (cf. *compte mobilité pour le covoiturage*), l'immobilier d'entreprise ou de logement, ou encore les résidences universitaires. Cette évolution prépare l'apparition de la voiture autonome.

Obtenir des véhicules 100% propres est un enjeu majeur. Les actions nécessaires à la conversion du parc de voitures à l'électrique sont largement engagées, aussi bien du côté public (points de recharge, émergence de la filière hydrogène) que des industriels ("Airbus" de la batterie en Europe, avec une électricité peu carbonée). L'hypothèse de 100% de voitures électriques pose cependant un défi d'équipement de l'espace public pour la recharge, un défi d'autant plus maîtrisable si l'utilisation de la voiture est restreinte et partagée.

Avec le confinement, le retour en force des modes doux dans les déplacements contraints

## **Recentrer les transports en commun sur leur cœur de pertinence**

Face au développement du vélo et de la voiture électrique, les transports collectifs se recentrent sur leurs principales plus-values : la gestion des flux de masse et leur rôle d'armature dans les stratégies de développement urbain. La finalisation des projets de transports en commun en site propre, incluant le développement de RER métropolitains (réseaux express) va polariser les besoins d'investissement dans les années à venir. Ces besoins massifs d'argent public, nécessaires à l'achèvement de Systèmes Express Métropolitains, doivent être accompagnés de gains d'efficacité et de productivité (véhicules hybrides ou hydrogènes, véhicules autonomes, sites propres sur autoroute). Ces innovations permettront de rendre les transports en commun plus réguliers, plus confortables et plus fréquents.

La hiérarchisation des transports publics est une tendance de fond appelée à se renforcer avec l'apparition du vélo comme solution massive en ville et de correspondance en périphérie. Elle implique une meilleure compatibilité entre ces modes (ex: transport de vélos dans TCSP ou solutions de gardiennage).

## **Réinventer le pilotage et le financement de la mobilité**

La création d'un "service universel de la mobilité" appelle de nouvelles formes de gouvernance partagée entre collectivités publiques et acteurs privés (GAFA, exploitants). Les acteurs publics sont garants de l'équité du dispositif et favorisent l'utilisation optimale des infrastructures, en incitant par exemple au télétravail ou au covoiturage. Ils fixent le cadre normatif (en régulant les effets de concurrence aux échelles nationale et européenne) et le niveau de service (tarifs, localisation) suivant les situations des territoires.

Ils organisent le dialogue entre acteurs locaux (entreprises, associations, services publics) dont les activités génèrent des mobilités, pour évaluer ensemble les coûts qu'ils engendrent, organiser la mise en œuvre de stratégies de (dé)mobilité pour leurs salariés, réfléchir aux choix d'implantation.

La perspective d'un financement universel de la mobilité repose sur plusieurs leviers : élargissement de l'assiette de financement (contribution des usages individuels, de tous les acteurs économiques, évolution des périmètres de calcul des taxes), des taxations modulées selon les secteurs, périmètres, efficacité énergétique / sociale / environnementale du mode de transport, taxation des usages... La crise sanitaire ayant fragilisé les finances des opérateurs de la mobilité, une évolution rapide est nécessaire, l'innovation et la souplesse des outils devant être recherchée. Elle rencontre plusieurs questions : gratuité des transports, possibilités de participation des entreprises... et doit éviter que les coûts sociaux et territoriaux soient concentrés dans la sphère publique, les bénéfices des zones rentables allant au secteur privé.

Un tel scénario de mobilité prolongera les tendances engagées depuis dix ans, accompagnées par le législateur (loi LOM) et confirmées par la période de (dé)confinement récente. En contribuant à la modération des distances et à l'essor des mobilités actives / électriques, il contribuera à l'objectif de neutralité carbone (engagement pris par la France à l'horizon 2050). Sa mise en œuvre ne se fera pas en un jour, du fait des latences inhérentes à la mobilité : longs processus de renouvellement du parc auto, durée d'investissement et des chantiers, processus de mise en cohérence et d'arbitrage entre projets... Mais il est possible d'être plus agile, à l'image des "coronapistes", pistes cyclables rapidement tracées au lendemain du confinement pour accompagner le retour des mobilités en ville.