

Crise du COVID : des perturbations et des défis inédits pour la mobilité d'aujourd'hui et de demain

Si beaucoup de choses ont été dites et analysées sur la crise sanitaire que nous vivons et sur les effets drastiques qu'elle a eus sur notre mobilité quotidienne en raison du (semi-)confinement, ce n'est que depuis quelques jours que nous commençons à appréhender la situation de l'après-crise en matière de mobilité. Des initiatives apparaissent, çà et là, par exemple sous la forme de réaménagements (temporaires ? pérennes ?) d'axes routiers pour favoriser la mobilité active dans nos villes. Une réponse spontanée et salutaire, mais suffisante ? A quels défis serons-nous confrontés pour garantir l'accessibilité au quotidien de la population durant la période de déconfinement et au-delà ? Le retour à la normale ne semble pas être pour demain ni forcément souhaitable, d'ailleurs. Il pose donc une question cruciale : « quelle mobilité mettre en place à l'avenir ? ».

Un collectif au sein de Transitec s'est rapidement lancé dans des réflexions en lien avec cette crise, avec pour but d'identifier les défis et les méthodes à adopter en jouant notre rôle d'experts-conseils en mobilité dans cette situation totalement inédite. Les réflexions qui suivent ne sont qu'une première ébauche de la perception que nous pouvons avoir aujourd'hui de la situation de ces prochaines semaines et prochains mois. Cet exercice nous impose une très grande humilité, tant les incertitudes sont grandes. L'expérience de ces dernières semaines nous le montre de manière éclatante. Néanmoins, il nous semble utile d'esquisser aujourd'hui déjà les quelques défis auxquels nous pourrions être confrontés dans les temps à venir.

La crise sanitaire dans un premier temps, mais également économique dans un deuxième, a eu des impacts brusques sur notre mode de vie. Durant plusieurs semaines, la mobilité de tous les individus a subi un freinage d'urgence, avec des effets à nuancer selon les territoires (plus ou moins confinés) et les modes de transports (baisse plus marquée

pour les transports publics quasi réduits à zéro que pour le trafic individuel et la mobilité douce). Il est probable que même en cas de déconfinement progressif, avec une mobilité qui remonte corollairement à la reprise des activités économiques et sociales, une contrainte très forte reste d'actualité : la distanciation sociale. Celle-ci aura des impacts très forts et très durs à la fois sur l'usage de certains véhicules (transports publics surtout, éventuellement co-voiturage et taxis), mais également sur l'espace public. Comment allons-nous gérer des équipements (commerces, interfaces de transports, etc.) qui fonctionneront avec des débits d'écoulement largement diminués ? Comment garantir les distances interpersonnelles dans les flux, mais également comment gérer les files d'attente dans nos rues ? Les perturbations engendrées seront potentiellement très importantes : perte d'attractivité et d'efficacité des transports collectifs, attractivité réduite des villes, là où se concentraient avant bon nombre d'activités professionnelles ou de loisirs.

Le report sur la voiture pourrait être un effet secondaire inévitable. Toutefois, ce report comportera de très gros risques, assez évidents à prévoir :

- fonctionnellement, les flux de personnes transportées en transport collectifs ne pourront pas tous être reportés sur nos routes, souvent déjà largement congestionnées dans nos aires urbaines.
- socialement, tout le monde ne possède pas et/ou ne peut posséder un véhicule privé : certaines catégories de population vont se retrouver clairement pénalisées, voire délaissées. Certains territoires (notamment les banlieues et le périurbain) seront très touchés par la nouvelle situation.
- environnementalement parlant, les risques sont naturellement d'accroître les pollutions sonores et atmosphérique et de renforcer les émissions de CO₂, alors que les mesures de confinement auront très certainement permis à de nombreuses personnes de prendre conscience des conséquences négatives du trafic automobile sur l'environnement local et global.

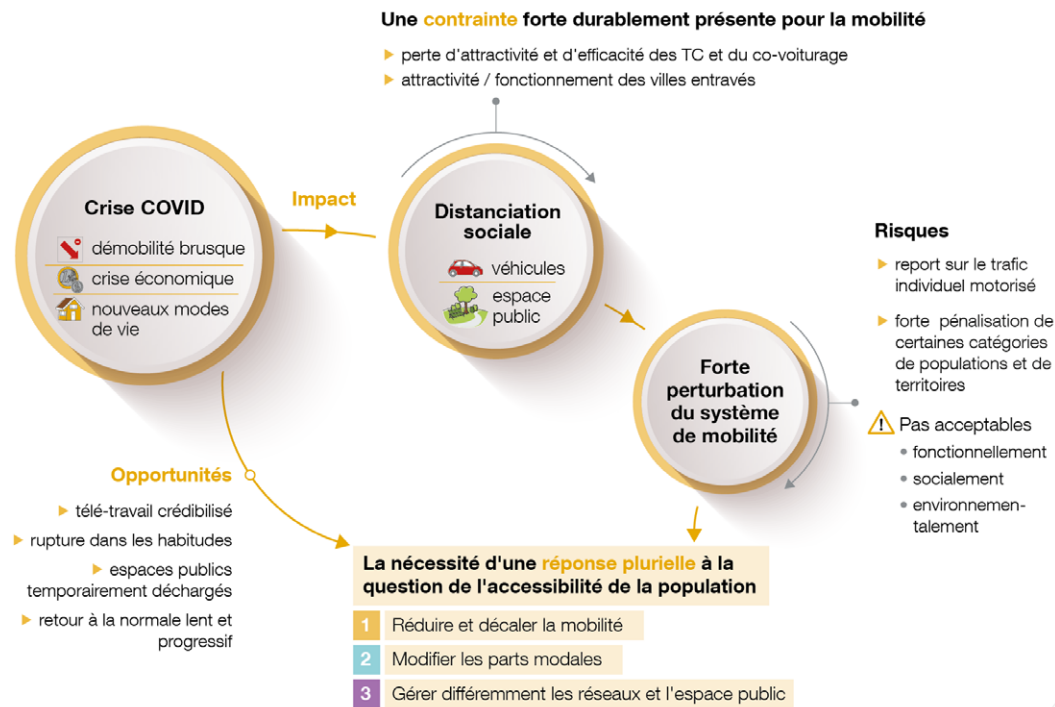


Figure 1 -La crise COVID et ses effets

Ces risques ne sont clairement pas acceptables et doivent être anticipés !

La crise que nous vivons, comme toute crise, apporte, en parallèle aux impacts violents qu'elle induit, des opportunités qui seront probablement précieuses dans les mois à venir :

- le télé-travail a acquis ses lettres de noblesse et se retrouve clairement crédibilisé ;
- on assiste à une rupture des habitudes, une sorte d'électro-choc social, toujours propice à prendre du recul sur ses propres

comportements passés et à requestionner l'avenir ; des choix politiques peut-être plus audacieux deviennent alors possibles ;

- les espaces publics ont été rapidement et largement déchargés depuis quelques semaines par le trafic. Pourquoi ne pas en profiter ?
- le retour à la normale ne se produira que progressivement, ce qui laisse le temps de planifier certaines mesures et de procéder à des adaptations progressives le cas échéant.

A la mesure des perturbations potentielles et des défis que cela pose, il est probable que ce n'est pas UNE réponse, mais une multitude de réponses qu'il faudra apporter. Seule une combinaison de ces leviers

d'actions sera de nature à nous permettre d'éviter un effondrement social et économique lié à la mobilité :

- 1. Réduire la mobilité et/ou lisser les pointes ! Agir à la source pour éviter une mobilité encore moins gérable qu'avant aux heures de pointe.
- 2. Modifier, peut-être en profondeur, les parts modales, en recourant aux modes de transports qui permettent à la fois la distanciation sociale et la garantie d'une accessibilité durable à la population !

- 3. Gérer différemment les réseaux de transports et l'espace public : en optimisant leur efficacité, mais en mettant en œuvre également de nouvelles mesures permettant de répondre à de nouveaux besoins.

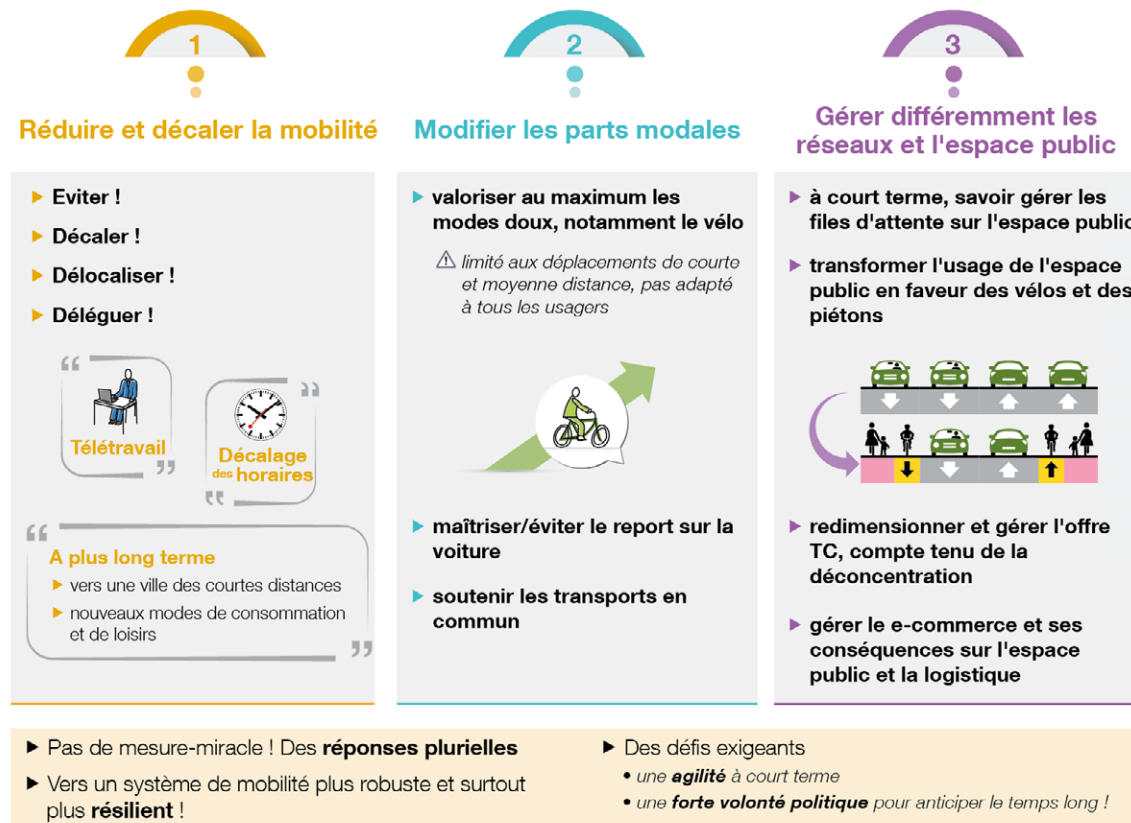


Figure 2 - Trois leviers d'action

Réduire et décaler la mobilité !

Qui dit « démobilité » aux heures de pointe, ne dit pas encore s'il évite la mobilité, il la décale dans le temps, il change de destination ou il la délègue à d'autres (par exemple à un service de livraison ou de service à domicile). Dans tous les cas, le télétravail et l'ensemble des contacts sociaux qui auront pu trouver une forme dématérialisée permettront d'y contribuer. Pourquoi ne pas espérer que tout individu se mette à ne retenir que la mobilité indispensable et qu'il renonce, du moins partiellement, à celle qui est peut-être évitable aujourd'hui, voire carrément superflue ? Ou pourquoi ne pas imaginer des pendulaires qui évitent les heures de pointe en travaillant partiellement à la maison ?

A plus long terme, mais cela implique également une action forte en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, il sera judicieux de renforcer la possibilité de mettre à disposition de la population une ville dite des « courtes distances », où la marche à pied ou le vélo doivent permettre d'accéder à l'essentiel des activités et services. Dans les pays qui ont imposé un tel confinement, l'expérience de vivre pendant des semaines dans une bulle fictive limitée à un rayon de 1 km autour de chez soi permet de prendre conscience de la qualité de son lieu de vie et de ses limites : puis-je consommer, me restaurer, me divertir dans une zone « marchable » autour de chez moi ? Nul doute que des nouveaux modes de consommation en découleront. Autant privilégier ceux qui réduiront au maximum la mobilité.

Modifier les parts modales

Qui dit maîtriser le risque de report sur la voiture en sachant que les transports collectifs ne pourront pas (en tout cas temporairement) jouer leur rôle structurant dans nos agglomérations, dit bien entendu « vélo » ! Alors oui, le vélo a de beaux jours devant lui et il sera nécessaire d'en faire encore plus que prévu pour lui donner sa vraie place au sein de nos villes.

Mais regarder la situation en face nous montre que le vélo ne répondra pas à tous les besoins, loin s'en faut malheureusement. Les déplacements au-delà d'une certaine distance (même avec des vélos à assistance électrique) ne pourront pas se faire à vélo et les personnes

âgées ou handicapées par exemple, seront mises à l'écart si le vélo est l'unique solution proposée.

Un bouquet multimodal de mobilité restera nécessaire, même s'il s'agira de le faire évoluer. Le soutien aux transports collectifs pour leur permettre de remonter la pente sera primordial.

Gérer différemment les réseaux et l'espace public

Optimiser les réseaux de transports et l'espace public : voilà probablement l'un des champs d'action les plus importants à mettre en œuvre rapidement.

A très court terme, des questions assez inédites vont se poser avec la gestion des files d'attente dans des lieux parfois limités voire étriqués : commerces, interfaces de transports (du simple arrêt de bus aux gros pôles de centres-villes). Les contrôles d'accès étaient généralement prévus pour le trafic, il s'agira maintenant de les prévoir localement pour les piétons !

Pourquoi ne pas tirer parti du délaissement des espaces publics urbains par la voiture pour les réattribuer aux vélos et aux piétons, temporairement ou même durablement ? Evidemment que toute initiative dans ce sens ne peut conduire qu'à une amélioration de la qualité de déplacement et de vie dans nos villes. Bon nombre d'expériences sont en cours depuis quelques semaines dans le monde ou sont planifiées pour les jours et semaines à venir. L'exemple tout récent de Bruxelles qui va transformer toute sa partie centrale (400 hectares) en zone de rencontre pour faciliter le déconfinement est remarquable (<https://www.lesoir.be/295743/article/2020-04-20/pentagone-bruxelles-une-zone-20-avec-pietons-et-cyclistes-prioritaires>). Mais il ne doit s'agir que d'une solution parmi d'autres.

Des défis immenses attendent les exploitants de transports publics pour rendre attractifs et sûrs sanitaire parlant les offres de transports collectifs. Comment passer de systèmes qui dimensionnaient leurs pointes avec 4 personnes par mètre carré à une situation où la distance entre individus doit être dans l'idéal d'un à deux mètres si le port de masques ne s'impose pas ? L'efficacité des

transports en commun sera forcément réduite et leur capacité à écouler en section et aux interfaces les flux « d'avant » largement compromise.

La question des espaces de livraison et des hubs dans les villes, en réponse à l'explosion du commerce en ligne fera partie des autres défis qui seront à coup sûr à gérer.

Et ne perdons pas de vue le big-data et les nouvelles technologies qui peuvent, si elles sont appliquées dans le respect des prescriptions de protection des données personnelles, apporter un soutien précieux au monitoring des mesures et de leurs effets.

Quelle conclusion provisoire ? Comment continuer ?

Il n'existe pas de mesure-miracle pour venir à bout du dérèglement inédit qui nous attend. Seule une combinaison de mesures et une politique conjointe agissant sur la « démobilité », le « report modal » et « l'optimisation des réseaux » sera à même d'apporter de vraies réponses. Il faut donc aller au-delà des effets d'annonce pour des mesures certes utiles (dans un contexte d'urgence de mise en œuvre) et attractives, mais qui ne répondent qu'à une petite partie du problème. Il est important de constater en outre que les efforts nécessaires pour déployer une politique cohérente seront à chercher à tous les niveaux décisionnels des pays (du niveau national au niveau local), ainsi qu'en impliquant également les entreprises privées. Car en effet, comment agir à la fois au niveau du télétravail, des réseaux de transports nationaux, de l'espace public de nos villes sans impliquer tous ceux qui participent à son fonctionnement ? Tout le monde doit se sentir concerné et c'est ce qui en fera peut-être sa difficulté aussi.

Chaque contexte, chaque territoire comporte ses spécificités et ce n'est qu'en abordant avec méthode et cohérence la situation qu'il sera possible de gérer au mieux la mobilité de l'après-crise, en y répondant généralement avec parcimonie. Car en effet, ne perdons pas de vue que les pouvoirs publics auront, ces prochains mois, d'autant moins de moyens et d'énergie à mettre dans la mobilité, qu'elle aura bien d'autres tâches à assurer, tant sur le plan sanitaire que celui du soutien à une économie fortement ébranlée.

Aujourd'hui, et comme exprimé au début de cet article, c'est l'humilité qui doit nous guider. L'humilité de reconnaître que nous nous trouvons

dans une situation d'incertitudes profondes. Il s'agira de concilier à la fois une démarche agile et tactique sur le court terme (des mesures à mettre en œuvre à concevoir et expérimenter au fur et à mesure) mais aussi, en parallèle, de définir un cap pour le long terme, en tenant compte des nouvelles caractéristiques qui nous contraignent et en anticipant des nouvelles orientations (via notamment un monitoring permanent de l'évolution des pratiques). Cette double démarche nous semble essentielle pour tirer parti de la crise et profiter, pourquoi pas, d'accélérer la mise en œuvre de mesures permettant une accessibilité multimodale plus durable à l'avenir.

L'approche décrite dans cette note guidera les analyses et les propositions des consultants de Transitec dans les prochains mois, en oscillant entre planification à long terme et mesures opérationnelles à court terme. Ce travail, à mener nécessairement en collaboration avec tous ceux qui font la ville et agissent sur nos modes de vie, aura un rôle essentiel pour sortir positivement de cette crise.