

APPEL A CONTRIBUTIONS

LA CRISE SANITAIRE, LA VILLE ET L'HABITAT : QUESTIONS POUR LA RECHERCHE

*Imaginer les contours d'une recherche-action « post-crise »
Eclairer ce qu'il faudra rendre possible demain*

Contributeurs :

GIE GARONNE DEVELOPPEMENT 29 boulevard Koenigs CS 20151 31027 Toulouse cedex 3	ENGIE – AIRE NOUVELLE 1 place Samuel de Champlain Faubourg de l'Arche 92930 Paris La Défense
Contact : Stéphanie GALLOT sgallot@garonnedeveloppement.com	Contact : Nikolay KOLEV Nikolay.kolev@engie.com

Partenaires engagés pour un aménagement durable du territoire

CONTRIBUTION 1 : LES ENSEIGNEMENTS DE L'IMMOBILITE AU PROFIT D'UNE VILLE PLUS APAISEE

Depuis la révolution industrielle du XIX^e siècle, qui a entraîné l'explosion des besoins de transporter marchandises et personnes, l'homme et la ville entretiennent avec la mobilité un rapport très étroit. La ville française du XX^e siècle est la ville du « tout voiture » : elle est dessinée par ou pour l'automobile. La voiture est un marqueur de la stratification sociale, un fleuron économique national et le mouvement emporte avec lui étalement urbain et adaptation, parfois tant bien que mal, de la configuration des villes. Poussée à son paroxysme, la « ville de la voiture » est devenue au fil du temps synonyme d'encombrement, de pollution, de consommation excessive d'espace et d'énergie.

Le début du XXI^e siècle a vu l'émergence d'une société aspirant à avoir un autre rapport à son environnement et donc de fait à la voiture. Le fait-même de posséder cette dernière, cher au XX^e siècle, est remis en question par les nouvelles générations : la liberté reste la quête de la jeunesse mais la voiture n'est qu'un pis-aller faute d'autres moyens jugés moins contraignants. Les villes s'adaptent comme elles le peuvent à la mobilité devenue multimodale en masse et les acteurs de l'acte de création de l'urbanité que nous sommes cherchant encore qui de l'œuf (la voiture) et de la poule (la ville) régule l'autre, et comment opérer des changements culturels de masse.

Le confinement arrive là-dessus et nous a fait vivre, brutalement, l'expérience totalement inédite d'un monde immobile. **L'immobilité, chose parfaitement inconcevable.** La crise du coronavirus a révélé – par la privation - le lien fondamental que notre société en général, et que chacun d'entre nous en particulier, entretient avec la mobilité à ses différentes échelles : débats sur la mondialisation, avions cloués au sol, restriction des déplacements à 100km, travail à domicile, redécouverte de ce qui est à portée de piéton pour les déplacements de première nécessité... Nous avons tous été confrontés au questionnement de ce que devenir sessile pouvait avoir comme impact sur notre vie.

Dans notre société très mobile, régie par des migrations pendulaires, du tourisme ou du travail, l'injonction d'immobilité nous a pétrifiés et a profondément interrogé le rapport que nous entretenons avec nos déplacements quotidiens : nous avons réalisé en tant qu'individu leur poids dans nos journées mais **nous avons également redécouvert nos villes, désertées mais si apaisées** : disparition des bruits des véhicules, baisse de la pollution, épanouissement de la biodiversité ... Que voudrions-nous et pouvons-nous en conserver ?

Premiers constats du déconfinement :

- Les moyens de **mobilité individuelle écologique** (vélos, trottinettes, etc.) connaissent un engouement qui s'est accéléré. En impactant les transports de masse (dorénavant évités par crainte de la promiscuité qu'ils supposent), la crise a engendré un report de flux vers la voiture certes, mais également et en une masse inattendue vers les micro-mobilités actives. Et force est de constater qu'une partie de la population a fait le choix volontaire d'opérer ce changement de comportement avec l'intention de le conserver, en témoignent les achats d'équipements dans le domaine. Une mutation sociétale est visiblement en train de s'opérer. Comment la soutenir à l'échelle de la ville ? comment assurer la transition opérationnelle ?

- Le **télétravail** a été massivement développé et tout porte à croire au vu des retours d'expériences des salariés qu'il va s'inscrire durablement, dans une proportion non négligeable, comme une nouvelle façon de travailler dans les entreprises, impactant le premier motif de déplacements qu'est le trajet domicile-travail, réinterrogeant la dualité travail/domicile des professions administratives, intellectuelles et du numérique, **requestionnant peut-être aussi l'hyper-métropolisation de l'activité économique tertiaire, le concept de ce qui fait entreprise et l'organisation réticulaire des territoires ?**

- L'activité urbaine a repris, et il ne pouvait en être autrement, avec l'intensité du « monde d'avant » ; véhicules à moteur, bruit et pollution ont réinvesti la ville, aspirons-nous à ce que cela change après avoir vécu le calme de villes confinées ? **que pouvons-nous faire en faveur du calme et de l'apaisement, facteurs de bien-être, de nos villes ?**

Au regard de ces trois points, il nous semble qu'une recherche-action du PUCA pourrait valablement se pencher sur les questions relatives au **déploiement de réseaux de véhicules autonomes propres et silencieux**, qui présentent des vertus indéniables :

- capacité d'accueil adaptée aux exigences sanitaires ;
- pour les usagers : gain du temps lié à la recherche d'un stationnement à proximité de ses destinations (travail, domicile, établissement scolaire...) ; mobilité en toute sécurité des personnes sans permis requis (accessibilité aux jeunes, aux seniors, aux personnes en incapacité de conduire, etc.) ; réduction du stress et de l'agressivité constatés sur les conducteurs de véhicules classiques ; ...
- pour la ville et ses habitants : réduction des problématiques de stationnement intra-muros et des trafics et nuisances liés à la recherche d'un stationnement ; libération de foncier et revalorisation de surfaces ; respect de l'espace public, en particulier des trottoirs souvent victimes des modes doux de mobilité individuelle ; impact CO₂ moindre que pour des solutions de nouveaux réseaux autres, car utilisation de l'infrastructure existante ; ...
- pour l'environnement : au-delà des solutions propres existantes ou à l'étude, perspective de cercle vertueux avec le potentiel de l'hydrogène ?
- pour l'économie et ses opérateurs : bases d'une nouvelle filière économique des transports à inventer ?

Les questions soulevées sont très nombreuses : analyse de l'avancée technologique et des horizons opérationnels, évaluation de l'impact sociétal et économique généré par une mobilité différente, esquisse de l'intégration du modèle dans la ville, ...
