



# LA CRISE SANITAIRE, ACCÉLÉRATRICE DES TRANSFORMATIONS DANS LA MOBILITÉ ?

Note d'analyse n°4 | Novembre 2020



©Arnaud Bouissou | Terra

Au printemps 2020, constatant les effets du confinement sur nos vies et nos mobilités, des chercheurs ont interrogé la possible fin de notre société “hypermobile”<sup>1</sup>. Quelques mois se sont écoulés, différents articles, tribunes, et enquêtes ont été consacrés au sujet proposant des scénarios de sortie de crise très diversifiés allant de la fin des transports en commun au plébiscite du vélo comme solution idéale de “sortie de crise”.

Qu'en est-il désormais ? Quels seront les changements durables que cet épisode prolongé va engendrer sur les mobilités ? Quelles solutions peuvent être apportées en fonction des territoires ? Cette note propose un début de réponse à partir d'articles scientifiques, d'études et d'expériences territoriales en cours. Elle met en évidence ce que la crise sanitaire apporte au débat et ce qu'elle remet potentiellement en cause. Pour bien discerner les nouveaux éléments de discussion, revenons brièvement sur la façon dont les mobilités étaient abordées avant la crise.

Depuis plusieurs années, la régulation des déplacements est au cœur du débat public et de nouvelles politiques publiques. En juin 2019, des députés proposent ainsi l'interdiction des liaisons aériennes entre des villes françaises au nom de la lutte contre le changement climatique<sup>2</sup>. D'autres réformes, comme l'augmentation de la taxe carbone sur les carburants, également justifiée par la lutte contre le changement climatique, et la limitation à 80 km/h sur les routes, pour le renforcement de la sécurité routière, donnent naissance au mouvement des gilets jaunes et montrent combien le pays est divisé et inégal face à ces questions. On voit également apparaître des mesures ayant trait au protectionnisme économique des biens de consommation dans les débats sur les traités commerciaux, qui ouvrent la voie à une rétractation du commerce international et de ses flux. Enfin, depuis 2015, les mesures de régulation des flux migratoires se multiplient, les gouvernements restreignant l'accueil des migrants, et créant de fait une limitation de leurs déplacements. Enfin, un autre facteur influe de plus en plus fortement sur les mobilités des biens et personnes : l'avènement du numérique et de son extension urbaine : la ville servicielle. D'un côté, le numérique favorise l'essor du commerce en ligne et impacte la mobilité des biens, leur stockage et leur distribution, de l'autre, la ville servicielle modifie les services urbains traditionnels et crée de nouveaux entrants, de nouveaux modèles économiques et de nouveaux usages.

Comment la crise sanitaire affecte-t-elle ou accentue-t-elle ces questionnements ? A l'heure où nos déplacements sont encore largement conditionnés à la courbe de propagation de l'épidémie, la sortie de crise va sans aucun doute voir se dessiner de nouveaux équilibres. Des scénarios émergent mais aucun n'est encore stabilisé.

## DE L'HYPERMOBILITÉ VERS L'HYPO-MOBILITÉ

Alors que nous vivons dans une société hypermobile<sup>3</sup>, la crise sanitaire et les confinements successifs ont eu pour effet de perturber les pratiques en matière de mobilité. Dès lors que le lien entre mobilité et diffusion du virus a été mis en évidence<sup>4/5</sup>, les États ont adopté des restrictions pour réguler la propagation du virus. La limitation des déplacements d'abord trans-frontaliers, puis de façon plus drastique aux seuls déplacements essentiels, a bouleversé temporairement le rapport des individus aux enjeux de mobilités.

### Assurer les mobilités vitales

Un certain nombre d'articles se sont d'abord intéressés à la question des chaînes d'approvisionnement et du maintien des services dits "essentiels" pour assurer l'alimentation, l'hygiène publique et la santé des populations. Lors de cette première phase de la crise, *"la géographie de la mobilité se trouve réduite à son minimum vital"*<sup>6</sup>, et, la logistique devient une activité urbaine prioritaire en temps de confinement<sup>7</sup>.

Rapidement, la fragilité d'un modèle économique basé sur des chaînes logistiques internationales est perçue<sup>8</sup>. Les biens circulent à l'échelle mondiale entre lieux de production et lieux de consommation, principalement par voie maritime [qui représente 80% de la production mondiale]<sup>9</sup> mais la crise perturbe l'organisation de la *"supply chain"*<sup>10</sup>. La chaîne de distribution pourrait être fragilisée par sa dépendance à la Chine, principal exportateur des biens de première nécessité, dans une économie de flux tendu où le stockage est quasiment proscrit. La dépendance des villes à ce système d'approvisionnement et la mise en place de chaînes d'approvisionnement en circuit court sont largement commentées<sup>11/12/13</sup> tout comme l'hypothèse de la réindustrialisation des territoires français.

Des chercheurs s'interrogent sur l'essor du e-commerce et ses effets sociaux et urbains<sup>14/15</sup>. En Australie, par exemple, la pandémie a accéléré le passage aux achats en ligne et précipité l'évolution de surfaces de vente en mini-plateforme de préparation de commandes, les *"dark stores"*<sup>16</sup>.

En France on note que *“l’impact de la crise sur les entreprises de transport est fort et se traduit par la désorganisation des flux, qui impacte l’optimisation des trajets. On compte davantage de retours à vide”*<sup>17</sup>. Une accélération des innovations de l’immobilier logistique et de son urbanisme (nouveaux entrepôts urbains éco-compatibles) paraît probable<sup>18</sup>. D’autant que des discussions sont en cours sur le rôle que pourrait prendre la technologie dans la gestion des approvisionnements urbains (robots, drones, données massives des flux de marchandises connectées avec celles de la smart city) pour la rendre plus efficace et préparée à une prochaine urgence.

Malgré le développement du “click and collect” à l’occasion du second confinement, tous les commerces n’ont pas les moyens de passer au numérique<sup>19</sup>. Les municipalités, les chambres de commerce et d’industrie (CCI) et les associations de commerçants rivalisent d’initiatives pour inciter les consommateurs à rester virtuellement fidèles aux commerçants locaux.

## Des modes de vie bouleversés

Dans un second temps, c’est le changement de paradigme induit par le confinement et l’immobilité forcée qui a cristallisé le débat<sup>20</sup>. L’expérience du premier confinement donne de nouvelles perspectives car l’immobilité constitue désormais une expérience largement partagée, dans une société qui valorise la mobilité. De plus, la limitation des mobilités a favorisé les déplacements liés aux activités dites essentielles et au travail et restreint à portion congrue ceux liés aux loisirs. Les déplacements lointains ont été proscrits, valorisant *a contrario* les déplacements de proximité. Le confinement au printemps a provoqué un arrêt net du tourisme mondial et remet en question le trafic aérien lié à un tourisme de masse. Durant l’été 2020 et dans la continuité des débats préexistants à la crise, le gouvernement a annoncé des mesures de restriction des vols intérieurs<sup>21</sup>. Tout cela contribue à fragiliser les petits aéroports<sup>22</sup> et par effet de rebond renforce l’enclavement de bassins d’emploi éloignés des métropoles.

La crise sanitaire a fait émerger une nouvelle donne : comment vivre et travailler, vivre et voyager, travailler et voyager au même endroit ? Notre futur sera-t-il définitivement immobile ?

Ainsi située aux croisements d’enjeux sanitaires et environnementaux, la question des mobilités doit aussi être appréhendée à partir de l’évolution des comportements.

L’enquête conduite par le Forum Vies mobiles en avril 2020 a permis de comparer l’évolution des pratiques habituelles des Français, avant et pendant le confinement<sup>23</sup>. Pendant le premier confinement, la grande immobilité des populations est soulignée (55 % des français ne sortaient pas plus d’une fois par semaine de chez eux). Les déplacements ont été limités de façon drastique sauf pour le travail, plus d’un quart de la population ayant continué de se déplacer pour s’y rendre (27%). 38 % des Français ont déclaré avoir pris conscience que leurs déplacements de proximité pourraient être faits davantage à pied ou à vélo. Par ailleurs, ceux qui se sont déclarés avoir le plus souffert du confinement et de la limitation des déplacements sont les habitants des métropoles. Enfin, l’enquête montre que certains ont pu réorganiser leurs modes de vie, l’absence de déplacement libérant du temps pour des activités de loisirs. Certains observateurs considèrent que la mobilité post covid offre de nouvelles temporalités<sup>24</sup>.

Depuis la révolution industrielle, c’est la première fois qu’une majorité des gens vivent et travaillent au même endroit<sup>25</sup>. Cette situation inédite inscrit le sujet de “l’évitement des déplacements”<sup>26</sup> dans le débat. France Stratégie corrèle les impacts de la crise sanitaire et leurs effets potentiels sur les émissions de GES et s’interroge : *“la sobriété en matière de déplacement peut-elle devenir une réalité ?”*<sup>27</sup> Dans cette note, plusieurs axes sont évoqués autour du travail, de l’habitat, des achats/consommation et des voyages. Le télétravail pourrait contribuer durablement à lisser les déplacements lors des heures de pointe.

Des indicateurs montrent que la limitation drastique des déplacements a eu un effet positif sur la qualité de l’air, sur la diminution des nuisances sonores et l’amélioration des conditions de circulation dans les métropoles<sup>28</sup>. La crise sanitaire offre un coup d’accélérateur à la baisse des émissions de GES liées au transport aérien ainsi qu’à la prise de conscience de la fragilité de ce modèle hypermobile. Il y a donc de réels enjeux à considérer une réduction durable des déplacements des biens et des personnes, en trouvant un nouvel équilibre entre mobilités de loisirs et celles contraintes par l’activité et/ou liées aux besoins essentiels ?

## Un partage modal largement impacté

Cependant, l'étude Harris interactive commanditée par le ministère de la Transition écologique révèle qu'à la fin du premier confinement et sur l'ensemble du territoire français, s'est opéré un report net des mobilités du transport collectif vers les transports individuels<sup>29</sup>. En effet, plus de trois/quart des enquêtés privilégient l'usage de la voiture. La marche arrive en deuxième position des moyens de transport pendant le confinement (57%) suivie par les deux-roues (23%). En moyenne, seuls 4% des enquêtés privilégient l'utilisation des bus et trams et 3% le Métro et RER. Cette tendance reste marquée durant la deuxième vague d'enquête<sup>30</sup>. L'Observatoire de la mobilité corrobore ces analyses. Leur étude menée en septembre 2020 souligne que 30 % des voyageurs habituels des transports en commun prévoient de s'en détourner une fois la crise sanitaire passée<sup>31</sup>.

L'avenir des transports en commun est, de fait, largement commenté. Leur développement constituait le pivot des stratégies métropolitaines avant que la pandémie ne désoriente le secteur<sup>32</sup>. L'Institut Paris Région a publié récemment des résultats sur l'évolution du rôle du *mass transit*<sup>33</sup> en Île-de-France à l'aune de la crise sanitaire<sup>34</sup>. Cette note rappelle en introduction l'efficacité du *mass transit* aux heures de pointe qui offre une alternative plus rapide à la voiture : *“ la capacité d'emport du mass transit permet de faire transiter un très grand nombre de passagers avec une moindre occupation du sol. En zone urbaine, il permet des débits 17 fois supérieurs à celui de la voiture ”*<sup>35</sup>. Cette même étude indique que si les personnes qui viennent travailler à Paris en *mass transit* depuis la périphérie prenaient la voiture, le stationnement de leur véhicule occuperait 500 ha. Le coût écologique et foncier d'un tel report paraît inenvisageable. Or, durant la crise, il a été constaté une forte baisse de fréquentation des transports en commun franciliens<sup>36</sup> et lors de l'enquête, 24% des usagers envisageaient d'utiliser un autre moyen de transport à l'avenir<sup>37</sup>. Ces données interpellent car, si cette tendance venait à se confirmer, cela engendrerait des problèmes de congestion routière et aurait des répercussions sur le modèle de financement du transport massifié<sup>38</sup>. Les auteurs de l'enquête soulignent l'importance de promouvoir un mode de transport *“capacitaire, rapide et économe en foncier”* malgré une fragilisation récente du secteur<sup>39</sup>.

Ce qui est notable, outre la désaffection des transports collectifs, c'est la défiance actuelle voire la crise de confiance des usagers qui craignent une trop grande promiscuité. Aussi, des opérateurs comme la RATP s'engagent à limiter le flux des passagers<sup>40/41</sup>. Les prochains mois nous diront si ce mouvement devient structurel.

Par ailleurs, la crise sanitaire a accéléré le développement de l'usage du vélo en Île-de-France, qui reste concentré sur les courts trajets avec une distance moyenne parcourue de 2,5 kilomètres alors qu'en *mass transit*, elle est supérieure à 15 kilomètres. L'Institut Paris Région note que de nombreux trajets en voiture pourraient être effectués à vélo, car un trajet sur deux en voiture fait moins de 3 kilomètres. Alors que certains se demandent *“si le vélo n'est pas l'ennemi du métro”*<sup>42</sup>, chercheurs comme opérateurs sont plus prudents : *“La crise [des transports en commun], c'est avant tout parce que la vie tourne au ralenti”*<sup>43</sup>. Le vélo est vu comme un soutien plutôt qu'un concurrent des transports publics car il permet en zone dense de désengorger des lignes en voie de saturation. Miser sur les complémentarités, développer des transports en commun comme des RER dans les métropoles françaises sont des pistes évoquées<sup>44/45</sup>. Certains soutiennent *“qu'aucun mode ne peut remplacer les transports publics, à quelque échelle urbaine que ce soit, sachant que toute vision monomodale est fragile et fragilisante”*<sup>46</sup>.

## LES VILLES ET TERRITOIRES S'ADAPTENT

En quelques semaines et suite au confinement, les espaces publics des villes se vident et s'adaptent. Les hubs, les gares, les places et voies, les rames de métro, tous ces espaces de flux intenses sont transformés pour éviter la propagation du virus. L'enjeu est de favoriser des circulations fluides tout en préservant les distanciations.

### Espaces publics : gérer des flux et adapter les aménagements

Les observateurs se sont intéressés aux adaptations et à la façon dont les politiques publiques opèrent. D'abord, ils ont décrit les solutions légères déployées par les collectivités pour la gestion des flux dans les lieux denses : affiches d'interdiction dans les transports, nouveaux

schémas de circulation, barrières de sécurité dans les espaces publics, sur les marchés, dans les gares, peinture au sol...<sup>47</sup> Ces dispositifs parsèment et transforment désormais nos paysages quotidiens.

La gestion des mobilités pour parer à l'urgence s'est, dans un second temps, articulée à des questions plus lourdes d'aménagement urbain. L'exemple le plus documenté du corpus est sans conteste la création au printemps de pistes cyclables provisoires, les "coronapistes", déployées à la hâte pour absorber les flux de cyclistes. Les chiffres ne sont pas encore stabilisés mais oscillent entre 600 et 1000 kilomètres de pistes créées au printemps<sup>48</sup>, "il y a eu des précurseurs, tels Montpellier ou Toulouse, et d'autres qui ont préféré prendre leur temps, comme Paris et Lyon, mais aucune ville n'est réellement passée à côté"<sup>49</sup>. Des espaces urbains plutôt dédiés à la voiture opèrent leurs mues comme à la Défense où le nombre de déplacements à vélo a été multiplié par 7 entre mars et juillet 2020<sup>50</sup>. Environ 10% des "coronapistes" créées ont été démontées<sup>51</sup>. Malgré quelques conflits d'usages (et politiques), les débats ont été tranchés par une fréquentation cycliste qui a augmenté du fait, notamment, de la désaffection des transports en commun. Cet essor du vélo s'explique aussi par des moindres coûts de transport comme le notent des journalistes Nord-Américains<sup>52</sup>.

En temps de confinement, certains privilégiaient la marche à pied pour faire les courses ou exercer une activité physique. Or, la pandémie nous rappelle que certains espaces urbains ou périurbains sont difficilement "marchables"<sup>53</sup>. Des praticiens notent : "il y a beaucoup à faire sur la «marchabilité» des périphéries. Les zones commerciales ou résidentielles sont souvent des zones monofonctionnelles, coupées par des routes [...] La priorité est de travailler sur ces discontinuités"<sup>54</sup>. Ils en appellent à une stratégie piétonne au niveau national. En parallèle, des expérimentations sont conduites pour rendre les espaces publics plus confortables aux piétons<sup>55</sup>. Le Cerema documente ce phénomène via une cartographie des aménagements temporaires, même très modestes, en leur faveur<sup>56</sup>. L'Apur<sup>57</sup> propose une cartographie des aménagements parisiens qu'elle regroupe sous plusieurs catégories : piétonnisation temporaire de rue, aménagement de zones de rencontres, élargissement des trottoirs sur stationnement, extension des terrasses sur la rue.

## Accompagner et encourager l'évolution des usages

Les villes s'adaptent à la fois pour accompagner et encourager l'évolution des usages, ce qui n'est pas sans créer des conflits entre usagers. Beaucoup de changements de pratiques dans un laps de temps très court et dans des territoires pas toujours adaptés, cela explique ces mésententes. Certains notent que les conflits d'usages entre les cyclistes et piétons sont engendrés par une augmentation brutale du nombre de cyclistes et par le déficit d'aménagements adéquats<sup>58/59</sup>. D'autres soulignent qu'idéalement "il faudrait des aménagements séparés et un traitement approprié des intersections [ou] des contraintes sur le mode vélo, comme des chicanes ou des ralentisseurs"<sup>60</sup>. Le regard des experts se tourne vers les Pays-Bas ou la Belgique où des solutions ont été éprouvées<sup>61</sup>.

Des études soulignent les freins possibles à ces changements d'usage. Celle proposée par 6T<sup>62</sup> montre que les politiques publiques se centrent aujourd'hui essentiellement sur l'aménagement de pistes cyclables ou sur l'équipement, avec des aides à l'achat. Elle déplore cependant que le stationnement ne bénéficie pas de mesures spécifiques<sup>63</sup>.

Afin d'adapter au mieux la ville aux usages, on voit se multiplier les démarches consultatives et évaluatives dans les collectivités sur la voirie, les espaces publics et les déplacements. Les auteurs de l'étude pour le Club des Villes et territoires Cyclables affirment que "les collectivités éprouvent le besoin d'une évaluation partagée et d'une confrontation des points de vue pour objectiver le débat au-delà des acteurs associés habituellement à la concertation, que ce soit les associations d'usagers ou de commerçants"<sup>64</sup>. L'étude présente les expériences de Bayeux, Mulhouse et Nantes. A Nantes Métropole, la collectivité a lancé une opération de concertation impliquant des citoyens, des associations et des techniciens afin d'évaluer des aménagements transitoires installés depuis mai 2020<sup>65</sup>. Cette démarche de dialogue vise à aider les élus à prendre des décisions les plus adaptées.

Ces éléments amènent à observer un renversement des approches renforcé par la crise sanitaire : à l'approche française classique (infrastructure-organisation-usage) se substitue une approche nouvelle liée à la modification



subite et forcée des comportements et s'inscrivant dans une chaîne inversée [usage-organisation-infrastructure] les usages devenant premiers.

## L'urbanisme tactique : l'outil de l'adaptation en temps de crise ?

Afin d'adapter les mobilités à la crise, praticiens et collectivités se saisissent de différents leviers de transformation. A cet effet, l'urbanisme tactique<sup>66</sup> joue un rôle qui tend à se renforcer depuis la crise sanitaire. Ce mode d'intervention lui préexiste, il est d'ailleurs croissant depuis une dizaine d'années et fait l'objet de nombreuses analyses (Institut Paris Région, le PUCA avec l'Atelier Approches). Dans certains cas, c'est un mode d'aménagement fondé sur des préfigurateurs légers, adaptables dans un premier temps et destinés à être pérennisés. Dans d'autres cas, il s'agit plutôt d'un nouveau mode de gestion des infrastructures de l'espace public qui fait de son adaptabilité et de sa « versatilité » une ressource pour un ajustement permanent aux circonstances. D'autres observateurs soulignent les vertus de l'urbanisme tactique/ temporaire/ transitoire jugé plus inclusif<sup>67</sup>.

Certaines villes se sont réclamées de cette forme d'intervention *« à durée déterminée, engagée le plus souvent par des citoyens<sup>68</sup>, pour révéler les potentiels d'un lieu avant d'aboutir, parfois, à des projets durables<sup>69</sup> »*. Cette méthode permet de déployer rapidement des solutions pour adapter la ville aux mobilités en pleine crise sanitaire. Un rapport publié par l'ADEME et l'Institut Paris Région présente des exemples emblématiques en France et à l'international mis en œuvre pendant la crise<sup>70</sup>. Il souligne des stratégies d'aménagements urbains temporaires des espaces publics mis en place face à la crise sanitaire (mais sans être exclusif à cette période) tout en observant l'agilité des collectivités et des porteurs de projets<sup>71</sup>.

D'autres auteurs insistent sur les choix qu'impliquent à terme la pérennisation de ces dispositifs : *« il n'y a pas d'espace urbain magique. Mettre en place cette stratégie (...) nécessitera de faire des choix sur ce que nous voulons faire collectivement de notre espace commun : préserver le statu quo en conservant l'hégémonie spatiale actuelle de la voiture ou oser s'y attaquer afin de faire de la place pour la marche à pied et le vélo<sup>72</sup> »*. Sans tirer de conclusions hâtives sur la pérennisation de ces dispositifs, il

convient de noter l'intérêt de cette pratique pour les collectivités et pour l'État. Le Ministère de la transition écologique a lancé en juillet 2020 un appel à projet *« aménagements cyclables<sup>73</sup> »* qui vise à financer la pérennisation des pistes cyclables de transition. Cet appel à projet fait l'objet de débats<sup>74</sup>.

L'espace public a été mis à l'épreuve des ajustements en faveur des nouvelles mobilités. Se pose désormais la question de l'inscription de ces dispositifs dans la durée. Des auteurs alertent sur la nécessité de bien concilier les temps [temps court/ temps moyen/ temps long], de laisser des marges d'adaptabilité et de ne pas construire la ville uniquement en fonction d'un virus. D'autres perspectives s'ouvrent et des concepteurs se demandent s'ils ne devraient pas revoir les projets en cours à l'aune du *« 1 m de distance »* si la distanciation venait à s'installer<sup>75</sup>. Des travaux de recherche d'ampleur internationale, tels que le projet vélotactique<sup>76</sup> soutenu par l'ANR, sont initiés sur l'évolution des politiques publiques et les pratiques de l'urbanisme tactique cyclable. Les résultats de ces recherches seront précieux tant pour les collectivités que pour les professionnels.

## DIFFÉRENCES ET INÉGALITÉS FACE AUX MOBILITÉS

Cette crise est, à bien des égards, un révélateur des inégalités qui fragilisent notre société. Les mobilités ne font pas exception. Que ce soit entre les télétravailleurs et ceux qui devaient aller sur leur lieu de travail, entre les usagers de la voiture et du vélo, entre les villes et les campagnes, nos mobilités ont été différemment impactées. L'accès et le choix des mobilités, notre capacité ou non à rester immobile ont révélé et renforcé des inégalités sociales ou territoriales. Les réflexions qui jalonnent la recherche urbaine décrivent ces inégalités et soulignent les différences : la crise sanitaire peut-elle nous aider à en tirer des leçons et mieux les réduire ou, au contraire, sera-t-elle le creuset de nouvelles ruptures ?

### Les différences d'accès au travail : un vecteur d'inégalités ?

Les questions de l'accès ou non à son espace de travail habituel, du rôle des employeurs dans nos choix (et non

choix] de mobilités<sup>77</sup>, etc., ont été commentées. Alors que certains décrivent l'intérêt écologique d'un monde du travail immobilisé<sup>78</sup>, d'autres soulignent ses effets néfastes : *“la mobilité favorise l'inclusion, en ce qu'elle permet de sortir [s'extraire parfois] de son lieu de vie pour se retrouver, rencontrer, se mélanger, dans des lieux neutres qui favorisent l'égalité d'accès au travail et l'ouverture à l'autre”*<sup>79</sup>. Envisager une vie du travail immobile aurait des conséquences sur les lieux de sociabilités. Comme le rappelle une étude sur les inégalités sociales face à l'épidémie<sup>80</sup>, les professionnels ont été mobiles pendant le premier confinement pour deux raisons : soit par l'utilité sociale de leurs métiers, soit par la contrainte financière liée à la menace d'une perte de revenus. Or, le télétravail est moins développé pour les métiers non qualifiés que pour les métiers qualifiés, ce qui impose une contrainte d'exposition plus forte au virus pour les travailleurs “du bas de l'échelle sociale”<sup>81</sup>. S'appuyant sur une enquête réalisée par Kantar, Patricia Lejoux indique que le télétravail *“ne concernait que 36 % des personnes qui continuaient à travailler pendant le confinement”*<sup>82</sup>. Elle poursuit en rappelant *“le rôle essentiel, bien que peu reconnu, d'emplois qui ne peuvent se pratiquer à distance : aides-soignants, livreurs, chauffeurs, caissières, manutentionnaires, aides à domicile, agents d'entretien”*<sup>83</sup>.

## Inégalités de genre, intergénérationnelles et ethniques

Autre forme d'inégalité, celle entre les hommes et femmes qui sort renforcée de la crise sanitaire. Dans une étude réalisée pour Bordeaux Métropole, un géographe se demande si le vélo a un sexe ou un âge : *“devrait-il aussi être interrogé comme un « opérateur hiérarchique » de genre ou d'âge, célébrant de façon invisible les pratiques des classes dominantes habitant le centre-ville ?”*<sup>84</sup> L'étude se penche sur des solutions à même de rendre l'espace public plus égalitaire que ce soit pour les femmes ou les personnes âgées. Les résultats montrent que *“des pistes sécurisées en site propre, le vélo électrique, les garages à vélo, l'éclairage permettent la montée en charge d'une pratique de mobilité très populaire qui ne doit pas être réservée aux individus jeunes et en bonne santé dans une ville « faite par et pour les hommes »”*<sup>85</sup>. Une anthropologue et géographe insiste sur le rôle que peut jouer l'aménagement des villes pour renforcer la place du corps en mouvement et favoriser une plus grande cohésion sociale et

intergénérationnelle<sup>86</sup>. Elle dénonce l'aménagement de pistes, souvent bien trop étroites qui favorisent selon elle *“les 5 % de cyclistes hyperrapides - ceux qui font les trajets domicile-travail et les livraisons - , des publics en général assez lestes, plutôt jeunes, seuls et masculins”*. Elle note que la vitesse peut décourager les cyclistes occasionnels, familles ou seniors ou bien générer des conflits.

Une étude américaine publiée dans *The Conversation*<sup>87</sup> déplore que le cyclisme, qui pourrait pourtant être privilégié par des minorités ethniques, ne leur bénéficie pas assez. En effet, les pistes cyclables des quartiers qu'ils habitent ne sont pas adaptées. Les auteurs plaident pour une justice du cyclisme qui s'accompagne de transformations urbaines dans tous les quartiers : *“Poor and black 'invisible cyclists' need to be part of post-pandemic transport planning too”*<sup>88</sup>. Cette lecture des mobilités montre que ce sont bien les inégalités sociales qui sortent exacerbées de la crise. En Île-de-France, la dépendance des travailleurs essentiels et pauvres aux transports en commun et leur surexposition au virus (a contrario des télétravailleurs) a été largement commentée. Un article du Monde indique que la sortie de crise s'accompagne d'une menace : *“que trains, métros et bus désertés par les cols blancs deviennent un nouvel espace de ségrégation sociale. A Paris et à New York, les lignes les plus fréquentées sont celles qui desservent les banlieues pauvres, où habitent ceux qui ne peuvent pas travailler à distance”*<sup>89</sup>.

## Impacts différenciés selon les territoires

Le sujet des mobilités révèle également des impacts différenciés selon les territoires. Des différences s'exacerbent entre les villes et les campagnes ou entre les centres villes et les périphéries. Dans une tribune au Monde, des responsables du Forum Vies mobiles, rappellent qu'il ne suffit pas de rendre invisibles les voitures dans les centres pour résoudre le problème de la piétonnisation<sup>90</sup>. Ils dénoncent un report du trafic automobile aux abords des rues piétonnes et en périphérie de villes, ce qui renforce donc les externalités négatives (pollution, congestion du trafic, etc.) et contribue à creuser des inégalités. Outre-Manche, la création de zones à faible circulation à Londres a fait l'objet de débats dénonçant une forme *“d'apartheid pulmonaire”*<sup>91</sup>. Ces dispositifs de piétonnisation seraient à penser à l'échelle métropolitaine en se raccordant aux réseaux suburbains via des plans de continuité<sup>92</sup>.

Les premiers résultats de l'enquête sur les mobilités rurales en temps de confinement<sup>93</sup> révèlent une évolution tangible des comportements faisant du confinement un laboratoire d'une ruralité moins mobile et moins dépendante à la voiture<sup>94</sup>. Selon cette enquête, le premier confinement a divisé par plus de six le nombre de kilomètres parcourus par semaine, portant cette moyenne à 36 kilomètres. Contrairement à la ville, le confinement «*n'a pas amené à un report modal palpable*»<sup>95</sup>. Il a impacté l'ensemble des modes de transport<sup>96</sup> dans le sens d'une réduction, à une exception près qui est celle de la marche régulière. Un autre élément qui ressort de cette étude a trait à la sociabilité : «*Dans l'espace rural tout particulièrement, la sociabilité engage des mobilités que le développement massif d'outils numériques n'a pas réussi à compenser*»<sup>97</sup>. Les solutions numériques ne sauraient combler tous les manques de contacts sociaux que les confinements successifs ont générés.

A l'issue du premier confinement, beaucoup de territoires ruraux ont, semble-t-il, confirmé leur engouement pour repenser les mobilités. Clôturé à l'été 2020, l'appel à manifestation d'intérêt dédié aux territoires d'expérimentation pour les nouvelles mobilités durables (Tenmob) en témoigne : 52 candidatures déposées contre une vingtaine en 2019<sup>98</sup>.

Des chercheurs adaptent le slogan de «*la ville du quart d'heure*»<sup>99/100</sup> en «*territoire de la demi-heure*» aux zones rurales. A cet effet, une grille de lecture est proposée autour de quatre initiales «*Haute Qualité de Vie Sociétale*» (HQVS). Elle vise à rapprocher les «*fonctions sociales urbaines*» : habiter, travailler, s'approvisionner, être en forme, apprendre, s'épanouir. Pour limiter les déplacements, l'accès à ces six fonctions devrait être garanti en moins d'une demi-heure. La question du temps consacré aux déplacements ne réglera toutefois pas toutes les problématiques rencontrées dans la ruralité.

La crise révèle des pistes de travail du territoire dans le sens où elle invite à «*réinventer une ruralité avec peu de mobilité mais forte de sociabilités*». Cette question nécessite de penser l'aménagement avec d'autres référentiels que ceux de la ville pour penser une ruralité autour d'espaces et de services partagés, en sortant de l'habituelle opposition entre habitat dense et étalement urbain.



## CONCLUSION PROSPECTIVE

Sur ce thème des mobilités, la recherche urbaine s'est largement mobilisée au cours des derniers mois. Outre les rapports et études cités dans cette note, des recherches financées par l'ANR sont en cours<sup>101</sup>, ce qui laisse présager des résultats à même d'orienter les acteurs de l'urbain.

Le rapport de la société à la mobilité a tellement changé pendant la crise que certains évoquent la fin de règne de la société hypermobile. La question est de savoir si ces évolutions seront pérennes.

La crise a initié des changements d'usages différents entre les villes et les campagnes. Le déploiement de dispositifs autour du vélo ou de la marche par exemple tend à être intégré dans des dispositifs d'aménagements. L'autre conséquence majeure de la crise est le risque que la désaffection pour les transports publics collectifs se traduise par une individualisation accrue des modes de transports au bénéfice de mobilités moins carbonées mais pas seulement. L'essor du vélo ou de la trottinette en sont les symboles les plus évidents, mais la diffusion de leur version électrique et la mise en suspens concomitante du covoiturage constituent d'autres signaux à ne pas négliger.

La crise des transports en commun pourrait avoir des conséquences délétères pour les opérateurs de réseaux, les collectivités et le financement des infrastructures<sup>102</sup>. Quel avenir pour le versement transport si les entreprises favorisent pour leurs employés le travail à domicile ? Comment adapter les transports en commun à la distanciation physique dans des réseaux qui sont parfois saturés ? Comment éviter une inégalité de traitement face au virus entre les passagers des lignes de métro ou de bus ? L'équation paraît complexe.

Considérer l'évolution des mobilités à l'aune de la crise révèle que les inégalités sociales sortent renforcées. Les stratégies d'adaptation des territoires ou les replis modaux ne bénéficient pas à tous de la même manière. Enfin, la crise a un impact fort sur les déplacements liés aux loisirs. Elle remet en cause des déplacements longue distance et oblige également à repenser le tourisme de loisirs, et à questionner la place du tourisme d'affaires dans les modèles économiques des opérateurs de trans-

port à grande vitesse (avion, TGV). Jean Viard encourage à la réinvention : *“comment développer le voyage et la découverte de l'autre, et de la terre qu'il a façonnée, mais en étant moins intrusif et polluant. Voilà la question. De cette pandémie doit naître un code mondial du voyage.”*<sup>103</sup> Plus largement, cela nous invite à réfléchir sur un modèle de société qui soit souhaitable et vivable. La chute drastique de la mobilité lors du confinement a permis de dégager du temps pour autre chose. A qui ou à quoi profitera ce report de temps ?

## NOTES

1 Voir à ce sujet, Vincent Kaufmann, Les paradoxes de la mobilité, 3<sup>ème</sup> éditions, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2017.

2 [https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2019/06/07/la-majorite-des-vols-interieurs-pourrait-se-faire-en-train-et-ce-serait-bon-pour-l-environnement\\_5472992\\_4355770.html](https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2019/06/07/la-majorite-des-vols-interieurs-pourrait-se-faire-en-train-et-ce-serait-bon-pour-l-environnement_5472992_4355770.html)

3 Voir la contribution de G-F., Dumont, Le covid-19 ; la fin de la géographie de l'hypermobilité ?

4 <https://www.actualites.uqam.ca/2020/covid-19-itineraire-du-virus>

5 <https://rumor.hypotheses.org/4978>

6 Ibid.

7 [https://tnova.fr/system/contents/files/000/001/971/original/Terra-Nova\\_Cycle-Covid19\\_Logistique-urbaine\\_100420-.pdf?1586523070](https://tnova.fr/system/contents/files/000/001/971/original/Terra-Nova_Cycle-Covid19_Logistique-urbaine_100420-.pdf?1586523070)

8 <https://www.institutparisregion.fr/mobilite-et-transport/transport-de-marchandises-et-logistique/la-logistique-plus-vitale-que-jamais.html>

9 Ibid.

10 Littéralement "chaîne logistique" ou "chaîne de distribution" ce terme est utilisé pour évoquer le réseau qui permet la livraison de biens ou de services.

11 <https://www.politis.fr/articles/2020/07/des-envies-de-courts-circuits-42192/>

12 <https://www.lafabriquedelacite.com/publications/nourrir-la-ville-vers-des-villes-autonomes-en-matiere-alimentaire/>

13 <https://www.mediacites.fr/decryptage/toulouse/2020/05/25/apres-le-deconfinement-les-circuits-courts-peinent-a-capitaliser-sur-leur-succes/>

14 Enquête Forum Vies Mobiles, impact du confinement sur les mobilités

15 <https://www.strategie.gouv.fr/point-de-vue/mobilites-covid-19>

16 [https://theconversation.com/covid-19-has-changed-](https://theconversation.com/covid-19-has-changed-the-future-of-retail-theres-plenty-more-automation-in-store-139025)

[the-future-of-retail-theres-plenty-more-automation-in-store-139025](https://theconversation.com/covid-19-has-changed-the-future-of-retail-theres-plenty-more-automation-in-store-139025)

17 [https://tnova.fr/system/contents/files/000/001/971/original/Terra-Nova\\_Cycle-Covid19\\_Logistique-urbaine\\_100420-.pdf?1586523070](https://tnova.fr/system/contents/files/000/001/971/original/Terra-Nova_Cycle-Covid19_Logistique-urbaine_100420-.pdf?1586523070)

18 Ibid.

19 [https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/11/19/covid-19-passer-au-e-commerce-un-defi-pas-si-simple-a-relever\\_6060321\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/11/19/covid-19-passer-au-e-commerce-un-defi-pas-si-simple-a-relever_6060321_3234.html)

20 Xavier Bernier, Olivier Lazzarotti, Jacques Lévy, Aller nulle part, est-ce aller quelque part ?

21 [https://www.wedemain.fr/Suppression-des-vols-interieurs-mesure-timoree-de-la-part-du-gouvernement\\_a4765.html](https://www.wedemain.fr/Suppression-des-vols-interieurs-mesure-timoree-de-la-part-du-gouvernement_a4765.html)

22 <https://www.lesechos.fr/pme-regions/grand-est/les-basins-demploi-sinquietent-de-la-fragilisation-des-petits-aeroports-1252975>

23 Enquête sur les impacts du confinement sur la mobilité et les modes de vie des Français

24 Nouvelles temporalités pour une mobilité post-covid | Et demain on fait quoi

25 <https://theconversation.com/people-are-missing-their-daily-commute-in-lockdown-heres-why-142863>

26 <https://www.aefinfo.fr/depeche/638055>

27 <https://www.strategie.gouv.fr/point-de-vue/mobilites-covid-19-impacts-comportements-politiques-de-transport>

28 [https://tnova.fr/system/contents/files/000/001/971/original/Terra-Nova\\_Cycle-Covid19\\_Logistique-urbaine\\_100420-.pdf?1586523070](https://tnova.fr/system/contents/files/000/001/971/original/Terra-Nova_Cycle-Covid19_Logistique-urbaine_100420-.pdf?1586523070)

29 Enquête en ligne sur un échantillon représentatif de la population française lors d'une première vague du 5 au 11 mai puis lors d'une seconde vague du 18 au 22 mai 2020.

30 Ibid.

31 [https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/11/19/covid-19-30-des-usagers-disent-vouloir-renoncer-durablement-](https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/11/19/covid-19-30-des-usagers-disent-vouloir-renoncer-durablement)

aux-transports-en-commun\_6060337\_3234.html

32 [https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/11/05/covid-19-un-reconfinement-qui-desorient-le-secteur-des-transports-publics\\_6058576\\_3234.html?fbclid=IwAR-3y4HfoOuth3iGhE5ldBISHOCdRABAUrv\\_rcf-pPlfMSmBEm-bsxQqvih1Q](https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/11/05/covid-19-un-reconfinement-qui-desorient-le-secteur-des-transports-publics_6058576_3234.html?fbclid=IwAR-3y4HfoOuth3iGhE5ldBISHOCdRABAUrv_rcf-pPlfMSmBEm-bsxQqvih1Q)

33 « Mass transit » est employé pour évoquer les trains, RER, métros, et transports de masse.

34 [https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewE-tudes/000pack2/Etude\\_2425/NR\\_864\\_web.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewE-tudes/000pack2/Etude_2425/NR_864_web.pdf)

35 Ibid.

36 Voir la publication du tableau de bord de la mobilité en Île-de-France par l'IPR.

37 Enquête Les franciliens et le COVID-19

38 Le gouvernement lance une mission sur l'avenir du modèle économique des transports en commun <https://www.aefinfo.fr/depeche/640224>

39 <https://www.aefinfo.fr/depeche/628341>

40 <https://www.aefinfo.fr/acces-depeche/635986>

41 <https://www.aefinfo.fr/depeche/635283>

42 [https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/07/13/le-velo-est-il-vraiment-l-ennemi-du-metro\\_6046029\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/07/13/le-velo-est-il-vraiment-l-ennemi-du-metro_6046029_3234.html)

43 Ibid.

44 C'est ce que propose SNCF Réseau dans son dernier schéma directeur présenté en mars 2020.

45 [https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/11/04/faut-il-doter-les-metropoles-francaises-de-rer-comme-paris\\_6058426\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/11/04/faut-il-doter-les-metropoles-francaises-de-rer-comme-paris_6058426_3232.html)

46 B. Lensele, É. Raimondeau et V. Sidorov, Pour une mobilité raisonnée, Revue Urbanisme, N°418

47 [https://www.lemonde.fr/m-styles/article/2020/05/29/a-paris-une-signalétique-spéciale-distanciation\\_6041204\\_4497319.html](https://www.lemonde.fr/m-styles/article/2020/05/29/a-paris-une-signalétique-spéciale-distanciation_6041204_4497319.html)

48 <https://www.lagazettedescommunes.com/699629/>

[les-pistes-cyclables-temporaires-parties-pour-durer/?abo=1](https://www.lagazettedescommunes.com/699629/les-pistes-cyclables-temporaires-parties-pour-durer/?abo=1)

49 Ibid.

50 <https://www.enlargeyourparis.fr/societe/amenage-pour-la-voiture-la-defense-fait-sa-conversion-au-velo?fbclid=IwAR118tTs8Kfde6juaDuxBYQRcE6LoYLUPBVZzBhC-fVS-ObBriHTDZmDFaAk>

51 <https://www.lagazettedescommunes.com/699629/les-pistes-cyclables-temporaires-parties-pour-durer/?abo=1>

52 <https://theconversation.com/covid-19-has-created-more-cyclists-how-cities-can-keep-them-on-their-bikes-137545>

53 Institut Paris Région, Comment ça marche en Île-de-France ?

54 <https://www.franceculture.fr/societe/faire-marcher-la-ville-avec-paul-lecroart-yankel-fijalkow-lise-bourdeau-lepage>

55 Institut Paris Région, Comment ça marche en Île-de-France ?

56 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/reperage-amenagements-temporaires-faveur-pietons>. L'objectif de cette étude est de repérer sur tout le territoire national des aménagements réalisés, temporaires, transitoires, pérennisés, ou supprimés rapidement.

57 <https://www.apur.org/fr/nos-travaux/marche-velo-plebis-cites-periode-crise-sanitaire>

58 [https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/10/03/long-temps-esperee-la-revolution-du-velo-a-enfin-lieu-mais-elle-tourne-a-l-embrouille-generale\\_6054597\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/10/03/long-temps-esperee-la-revolution-du-velo-a-enfin-lieu-mais-elle-tourne-a-l-embrouille-generale_6054597_3232.html)

59 <https://www.lemoniteur.fr/article/l-espace-public-entre-en-resilience.2097984>

60 [https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/09/15/de-marseille-a-paris-la-difficile-cohabitation-entre-pietons-et-cyclistes\\_6052285\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/09/15/de-marseille-a-paris-la-difficile-cohabitation-entre-pietons-et-cyclistes_6052285_3234.html)

61 Dans les villes néerlandaises, lorsqu'un axe cycliste devient très fréquenté, il est doublé par un autre, pour diviser les flux et limiter les conflits avec les piétons. Aux Pays-Bas ou en Belgique, les feux verts d'un même axe sont synchronisés à la vitesse du vélo, environ 20 km/h. Ainsi, les cyclistes ne doivent pas s'arrêter tous les 200 mètres et sont moins tentés de gril-

ler les feux, etc.

62 <https://www.aefinfo.fr/depeche/635015>

63 Soulignons néanmoins que l'implantation de stations vélos sécurisées dans «1 000 gares» figure dans les objectifs du plan de relance. Voir : <https://www.aefinfo.fr/depeche/635015>

64 [http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/suivi-d-amenagements\\_de-transition\\_phase\\_2.pdf](http://www.villes-cyclables.org/modules/kameleon/upload/suivi-d-amenagements_de-transition_phase_2.pdf)

65 <https://dialoguecitoyen.metropole.nantes.fr/project/evaluation-des-amenagements-transitoires/presentation/presentation>

66 Voir les travaux de Mike Lydon qui évoque à travers l'urbanisme tactique des « actions à court terme pour un changement à long terme » <http://www.street-plans.com/research-writing/>

67 <https://theconversation.com/la-covid-19-une-opportunit-e-pour-transformer-les-mobilites-par-lurbanisme-tactique-148035>

68 A cause du confinement, ces interventions ont été plutôt le fait des services.

69 <https://www.lemoniteur.fr/article/l-espace-public-entre-en-resilience.2097984>

70 <https://www.ademe.fr/amenagements-urbains-temporaires-espaces-publics>

71 [https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude\\_2444/ademe\\_ipr\\_amenagements\\_temporaires\\_rapport\\_def.pdf](https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/000pack2/Etude_2444/ademe_ipr_amenagements_temporaires_rapport_def.pdf)

72 <https://theconversation.com/sinspirer-de-lurbanisme-tactique-pour-adapter-les-villes-a-la-distanciation-physique-136642>

73 Dans le cadre du fonds national mobilités actives

74 Les auteurs du rapport du club villes et territoires cyclables, le jugent peu adapté aux besoins : «il est fléché sur des grands projets lourds de franchissement de discontinuité, ce qui ne correspond pas à la plupart des projets post-covid somme toute assez légers» et soulignent l'existence d'une aide plus adaptée. En effet, une part de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) peut être mobilisée jusqu'en décembre 2021 par les préfets pour réaliser des aménagements cy-

clables temporaires.

75 <https://www.lemoniteur.fr/article/l-espace-public-entre-en-resilience.2097984>

76 L'objectif du projet Vélotactique est de collecter des données durant 12 mois sur la mise en œuvre et la réception de l'urbanisme tactique cycliste dans le cadre de la crise sanitaire. Le projet est porté par des chercheurs du LAET (Lyon), EVS (Lyon), ESO (Rennes), LVMT (Paris), PACTE (Grenoble), Théma (Besançon), GRED (Montpellier), IGD (Lausanne) et de la Chaire de recherche In.SITU (Montréal) <https://anr.fr/fr/actualites-de-lanr/details/news/les-resultats-de-lappel-anr-ra-covid-19/>

77 [https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/10/24/le-velo-de-fonction-fait-son-chemin\\_6057226\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/10/24/le-velo-de-fonction-fait-son-chemin_6057226_3234.html)

78 Selon une étude de l'APUR sur les impacts de la crise sanitaire à Paris, l'impact du travail à distance régulier peut ainsi avoir un effet significatif sur la désaturation des réseaux de transports. Agir sur l'écroulement des heures de pointe permettrait de rendre plus confortable les déplacements dans la métropole, tout en facilitant la mobilité des travailleurs clés et le transport de logistique.

79 <https://usbeketrica.com/fr/article/mobilite-zero-la-fausse-bonne-idee-du-monde-d-apres>

80 <https://drees.solidarites-sante.gouv.fr/IMG/pdf/dd62.pdf>

81 Ibid.

82 [https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2020/05/16/la-gestion-de-la-mobilite-des-salaries-a-basculer-de-la-sphere-professionnelle-a-la-sphere-privee\\_6039857\\_4811534.html](https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2020/05/16/la-gestion-de-la-mobilite-des-salaries-a-basculer-de-la-sphere-professionnelle-a-la-sphere-privee_6039857_4811534.html)

83 [https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2020/05/16/la-gestion-de-la-mobilite-des-salaries-a-basculer-de-la-sphere-professionnelle-a-la-sphere-privee\\_6039857\\_4811534.html](https://www.lemonde.fr/smart-cities/article/2020/05/16/la-gestion-de-la-mobilite-des-salaries-a-basculer-de-la-sphere-professionnelle-a-la-sphere-privee_6039857_4811534.html)

84 <https://lejournal.cnrs.fr/billets/femmes-et-hommes-sont-ils-egaux-a-velo>

85 Ibid.

86 <https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/09/09/sonia-lavadinho-pour-que-le-velo-soit-une-pratique-democratique-il-faut-developper-une-autre-philosophie-du-partage-de-l-es>

pace\_6051463\_3232.html

87 <https://theconversation.com/poor-and-black-invisible-cyclists-need-to-be-part-of-post-pandemic-transport-planning-too-139145?>

88 Ibid.

89 [https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/11/23/transports-publics-l-impasse-financiere-menace-les-collectivites-locales-et-les-exploitants\\_6060742\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/11/23/transports-publics-l-impasse-financiere-menace-les-collectivites-locales-et-les-exploitants_6060742_3232.html)

90 [https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/06/24/municipales-urgent-de-sortir-du-modele-centre-peripherie-dominant-qui-implique-un-centre-ville-attractif-et-apaise\\_6044051\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/06/24/municipales-urgent-de-sortir-du-modele-centre-peripherie-dominant-qui-implique-un-centre-ville-attractif-et-apaise_6044051_3232.html)

91 <https://www.mediapart.fr/journal/international/160820/londres-les-restrictions-de-circulation-suscitent-des-accusations-d-apartheid-pulmonaire>

92 [https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/06/24/municipales-urgent-de-sortir-du-modele-centre-peripherie-dominant-qui-implique-un-centre-ville-attractif-et-apaise\\_6044051\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/06/24/municipales-urgent-de-sortir-du-modele-centre-peripherie-dominant-qui-implique-un-centre-ville-attractif-et-apaise_6044051_3232.html)

93 A. Flipo et N. Senil, Premiers résultats de l'enquête Mobilités rurales en période de confinement

94 <https://theconversation.com/le-confinement-labore-d'une-ruralite-moins-dependante-a-la-voiture-142306>

95 Ibid.

96 La voiture reste prédominante mais son usage diminue énormément : 50% des enquêtés l'utilisent tous les jours avant le confinement, 37% plusieurs fois par semaine. Du-

rant le confinement, seul 4,5 % des enquêtés font usage quotidien de l'auto. La réduction des mobilités s'observe aussi sur le vélo : ils étaient 52% à l'utiliser au moins une fois par semaine avant le confinement, et plus que 29% pendant le confinement. Ce sont les usages occasionnels qui diminuent le plus, ce qui laisse entendre une large suppression des usages de loisirs. La marche quotidienne a augmenté (de 19 à 24%), sauf en ville où elle a diminué (de 41% à 25%).

97 Premiers résultats de l'enquête Mobilités rurales en période de confinement

98 <https://www.lemoniteur.fr/article/les-territoires-peu-denses-s-emparent-de-la-mobilite.2101879>

99 Le slogan popularisé par Carlos Moreno est relayé à différents endroits ; <https://www.demainlaville.com/comment-faire-evoluer-la-mobilite-en-territoire-rura>

100 <https://www.lagazettedescommunes.com/684146/la-ville-du-quart-dheure-offre-un-rythme-de-vie-apaise/?a-bo=1>

101 Nous pouvons citer le projet Vélotactique, évoqué en partie 2, ainsi que le projet Modural autour des pratiques des mobilités durables; <https://modural.hypotheses.org/>

102 [https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/11/23/transports-publics-l-impasse-financiere-menace-les-collectivites-locales-et-les-exploitants\\_6060742\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/11/23/transports-publics-l-impasse-financiere-menace-les-collectivites-locales-et-les-exploitants_6060742_3232.html)

103 [https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/11/11/jean-viard-de-cette-pandemie-doit-naitre-un-code-mondial-du-voyage\\_6059344\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/11/11/jean-viard-de-cette-pandemie-doit-naitre-un-code-mondial-du-voyage_6059344_3232.html)

**Directrice de la publication :**

Hélène Peskine

**Comité de pilotage :**

Bénédicte Bercovici, Emmanuelle Durandau, François Ménard, Carole Jovignot, Bertrand Vallet

**Rédaction :**

Emmanuelle Gangloff, Hélène Morteau

**Novembre 2020**

[www.urbanisme-puca.gouv.fr](http://www.urbanisme-puca.gouv.fr) - [https://wakelet.com/@PUCA\\_veillecovid19](https://wakelet.com/@PUCA_veillecovid19)

**Twitter :** [@popsu\\_puca](https://twitter.com/popsu_puca)