



AUAT

l'autre Demain ?
MOBILITÉ

© Ville de Toulouse

REPENSER LA DEMANDE

juin 2020

La mobilité, conséquence de nos activités, est un miroir de nos modes de vie. Nos pratiques actuelles, mélange de mondialisation et d'hyper-sociabilisation métropolitaine, ont été un facteur déterminant dans la diffusion de l'épidémie. D'ailleurs, la notion d'épidémie est intrinsèquement liée à la notion de mobilité. Le terme est issu de la racine grecque "epidemos" – "epi", qui circule, "demos", dans le peuple. Seul, le virus est sédentaire. C'est la mise en contact des hommes et donc leur mobilité qui le transforme en pandémie.

La mobilité, facteur de diffusion de la crise

Alors qu'il a fallu 20 ans à la peste noire au moyen âge pour se diffuser d'Asie en Europe en suivant la route de la soie, **le Covid-19 a bénéficié d'infrastructures de transport beaucoup plus performantes pour coloniser l'ensemble des pays industrialisés en trois mois.** L'avion bien-sûr pour accélérer la diffusion, mais aussi les transports publics en massifiant les flux et l'automobile en permettant une diffusion fine dans l'ensemble des territoires urbanisés ont tous joué un rôle. Les mesures de confinement relèvent d'une politique de réduction de la mobilité visant à briser les chaînes de contaminations.

La crise, une opportunité ?

La pandémie du Covid 19 a eu un effet considérable sur l'organisation des mobilités dans les différents territoires, quelles que soient leurs échelles. C'est une crise paradoxale. Les politiques de mobilité cherchent habituellement à favoriser les déplacements. Là, elles ont surtout cherché à les limiter. La demande a brutalement disparu. Si cette situation est provisoire, certains effets pourraient être durables. Les mobilités

vont être impactées d'une part par les crises économiques et sociales qui pourraient changer significativement la demande de déplacements, et, d'autre part, par d'éventuelles ruptures dans nos modes de vie qui vont modifier certaines pratiques.

L'agglomération toulousaine est habituée aux crises de transport, presque au quotidien : un accident sur la rocade, le métro en panne en heure de pointe, un concert au zénith un vendredi soir, une manifestation sur les boulevards, et c'est toute l'agglomération qui est impactée. Il s'agit alors de crises d'offres, avec des réseaux en limites chroniques de capacité et dont la robustesse est mise à mal au moindre événement face à une demande en forte croissance.



Pendant le confinement, la N124, axe stratégique du secteur aéronautique de Toulouse, a perdu 75 % de son trafic. Le jour du déconfinement, le métro ne recevait plus que 20 % de sa fréquentation habituelle et le réseau bus, moins de 10 % ! Moins de travail, moins d'écoles, moins de commerces ouverts... la mobilité d'un territoire est la conséquence des activités qu'il propose. Près d'un mois plus tard, la rocade toulousaine qui a pourtant récupéré une bonne partie de son trafic habituel paraît encore fluide. Ça ne devrait pas durer !

Notre modèle de mobilité a sa part de responsabilité dans la crise actuelle tout en fragilisant notre environnement, en accélérant l'étalement urbain, en favorisant le réchauffement climatique.

Rappelons que la pollution de l'air provoque tous les ans en France une surmortalité évaluée à plus de 60 000 morts (en comparaison, fin mai 2020, le Covid 19 a provoqué près de 30 000 décès en France). D'autre part, certaines études¹ montrent que la pollution de l'air a été un facteur aggravant de la circulation de l'épidémie, le virus se fixant sur les microparticules et aggravant ainsi sa propagation.

S'il n'est pas question d'interdire la mobilité, cette crise montre qu'il est néanmoins possible d'envisager sa réduction, pas forcément en nombre de déplacements, mais en temps, en distance, en heures de pointe, en émissions... Il s'agit d'une opportunité unique à saisir pour accompagner le changement du modèle de mobilité et plus globalement du modèle urbain.

Changer les modèles

La mobilité est très souvent associée à la modernité. Une société moderne se veut être une société qui bouge. L'homme qui a réussi est agile dans ses chaînes de déplacements, il a le choix de ses destinations, de ses modes de transport. Un territoire dynamique est un territoire en mouvement et qui permet le mouvement. On parle souvent de mobilité généralisée. **La crise du Covid a mis provisoirement la mobilité sur pause.** Elle a aussi mis en exergue ce que beaucoup expriment de plus en plus fort : l'hypermobilité imposée par nos modes de vie est une source de dégradation de la qualité de vie ; toujours plus de temps, plus de pollution, plus de bruit, plus d'argent, plus de stress... La mobilité est faite pour exercer des activités, mais elle se pratique de plus en plus aux dépens des activités. **Ce modèle semble arriver à bout de souffle.** La dernière Enquête Ménages

Déplacements de l'agglomération toulousaine a par exemple montré que, pour la première fois, le nombre moyen de déplacements réalisé quotidiennement par chaque habitant a diminué. Cette baisse de mobilité, notamment très sensible chez les jeunes pour qui l'usage de la voiture est également en baisse, peut traduire une évolution de nos modes de vie et de nos aspirations.

Le besoin de ralentir devient de plus en plus fort. Une enquête menée pendant le confinement par l'Obsoco montre que 33 % des actifs télétravaillaient, alors qu'il n'y en avait que 7 % avant la crise d'après l'INSEE. Pour un actif sur 4, c'est donc une expérience nouvelle. Or, plus de la moitié des télétravailleurs apprécie cette expérience et 62 % reconnaissent l'intérêt de limiter le temps passé dans les transports². L'enquête confirme également que ce sont les jeunes qui sont les plus désireux de moins se déplacer, de ralentir, d'occuper leur temps différemment, de se rapprocher des leurs et de vivre dans un cadre de vie en contact avec la nature.

A Toulouse, les difficultés de déplacements généralement observées résultent principalement de la mobilité liée au travail. Elle ne représente pourtant "que" 27 % des déplacements mais près de la moitié des kilomètres parcourus³, principalement en voiture et sur des périodes très courtes (la saturation du métro est souvent un phénomène d'hyperpointe qui dure une demi-heure). Basculer une partie de ces déplacements vers le télétravail apparaît bien-sûr comme une solution séduisante. Deux conditions interdépendantes devraient alors s'imposer : ne pas redonner à la voiture la place libérée et encadrer les velléités des télétravailleurs d'aller s'installer plus loin de la ville. **Le bilan global du télétravail pourrait être négatif sans politique publique qui revisite notre modèle de mobilité mais aussi notre modèle urbain.** Vivant aujourd'hui une réduction de leur mobilité inimaginable il y a encore quelques semaines, une majorité des Français (53 %) se dit tout de même favorable à la mise en place de mesures de rationnement visant à limiter les déplacements afin de lutter contre la crise climatique mais à condition que cette règle soit équitable et ne permette pas aux plus aisés d'y déroger⁴.

Les aspirations à un changement de modèle de mobilité sont très nombreuses. **Les ingrédients de ce nouveau modèle sont divers et nécessitent un véritable débat politique pour mieux les hiérarchiser.** Le piéton doit être placé en haut de la pyramide et constituer le

¹ Conclusions d'études menées notamment à l'Université de Tel Aviv et à l'école de santé publique de Harvard.

² source Obsoco - Forum Vies Mobiles - Avril 2020 - Enquête après 3 semaines de confinement

³ Source : Enquête Ménages Déplacements 2013 Tisséo - aua/T

premier usager des espaces publics. Il est le ciment du fonctionnement urbain. La recherche d'un développement des centralités et d'une ville des courtes distances est indissociable d'un repositionnement des modes actifs et le vélo doit aussi jouer un rôle prépondérant dans ce cadre. La mise en réseau de ces centralités passe par une organisation autour des transports publics les plus structurants : la desserte ferroviaire (LGV, RER métropolitain...), le métro et le tramway, les principales lignes de bus. La poursuite du projet Mobilités dans l'agglomération toulousaine permet de compléter le dispositif. La mise en œuvre de la 3e ligne de métro doit aussi être accompagnée d'une meilleure desserte des centralités périphériques, notamment pour celles qui jouent un rôle de polarisation. Une transformation progressive des grandes infrastructures routières doit être envisagée afin de réduire l'impact du trafic routier. Le périphérique - la rocade pour les vieux toulousains ! - notamment à l'ouest, pourrait tendre vers un aménagement de type boulevard métropolitain à moyen/long terme, tout en conservant une capacité importante...

Changer le modèle c'est aussi **bâtir un territoire qui tienne mieux compte des temps**. Les politiques publiques ont souvent cherché à gagner du temps, mais aujourd'hui, d'autres approches peuvent être développées : réduire les vitesses pour limiter l'étalement urbain, proposer des rythmes qui répondent à la variété des habitants, définir des horaires qui favorisent l'étalement des pointes, construire des quartiers à partir des temps de parcours... toutes ces notions doivent intégrer de nouvelles pratiques de "chrono-aménagement". **Si la vitesse a pour effet de contracter l'espace, ces nouvelles démarches temporelles doivent plutôt viser à mieux partager l'espace, à l'optimiser, le valoriser.** Le contexte actuel montre comment une certaine "démobilité" - moins de déplacements, moins loin, moins vite - a un impact très important sur le fonctionnement de nos infrastructures. Une organisation de la "démobilité" par une véritable politique publique doit compléter efficacement le développement de l'offre de transport pour rendre moins nécessaire le développement des infrastructures, notamment routières. A ce titre, le télétravail jouera à l'avenir un rôle plus important pour réduire le besoin de déplacements en heures de pointe, mais toutes les mesures qui viseront à réduire les distances de déplacements et donc favoriser l'usage des modes actifs, iront également dans ce sens.

Vers plus de proximité

La période du confinement a été marquée par le retour en grâce de la proximité, au cœur du fonctionnement quotidien : déplacements à moins d'un kilomètre, circuits courts, commerces de proximité... Le fort développement d'activités à distance (travail, école, médecine, achat...) remet le domicile au centre du mode de vie pour une part importante de la population. Beaucoup de citoyens, parfois sans espace privé extérieur, ont découvert un "rez-de-ville" où ils ont fait connaissance avec leurs voisins. Ils ont aussi découvert que leurs rues étaient souvent aménagées principalement pour la voiture et qu'il était difficile de se déplacer à pied ou à vélo quand cette dernière doit rester au garage.



Cette vie "autour de chez soi", comme autant de "villages métropolitains", était pour beaucoup vu comme un mythe urbain inspiré des modes de vie plus ruraux ou de l'imaginaire du film Amélie Poulain. Elle **pourrait ne pas être une simple parenthèse** si certaines tendances se prolongent. Il en va notamment du télétravail ou encore de la fréquentation des commerces de proximité qui génèrent un univers de mobilité articulé autour du domicile. Dans ce cadre, **les enjeux de développement du vélo et surtout de la marche à pied deviennent prépondérants** et ne doivent plus uniquement concerner certaines centralités historiques et noyaux villageois. Zones apaisées, rues cyclables, zones de rencontres doivent être diffusées dans tous les quartiers et au sein des différents territoires, même périphériques. Le projet Mobilités 2020.2025.2030 de Tisséo Collectivités possède une fiche-action traitant des "zones apaisées". On retrouve des objectifs similaires dans les PDU d'Albi, de Tarbes ou encore dans le PGD de la Vallée de l'Ariège. Ils prennent dorénavant une dimension stratégique dans ce nouveau contexte.

4 source Obsoco - Forum Vies Mobiles - Avril 2020 - Enquête après 3 semaines de confinement

Plus de proximité rime également avec plus de **vélo qui apparait, non seulement comme un mode associé à la centralité urbaine mais aussi comme une véritable solution performante** permettant, à emprise égale, de transporter beaucoup plus de personnes que la voiture particulière. Comme souvent lors de crise des transports publics (grèves, pannes, travaux...), le vélo est immédiatement une alternative efficace pour pallier l'absence de métro ou de bus. Il doit aussi être un féroce concurrent de la voiture particulière sur de nombreux itinéraires pour peu qu'on lui donne un peu de place. L'analyse sur le potentiel vélo réalisée par l'aua/T en 2018, avait montré qu'en prenant des hypothèses pourtant très raisonnables (en distances parcourues, prise en compte des boucles, précautions sur les motifs concernés...), le vélo a une capacité de report modal extrêmement importante (pouvant réduire le trafic routier jusqu'à de plus de 10% sur certains axes congestionnés). Le projet de Réseau Express Vélo, validé collectivement par les collectivités de l'agglomération toulousaine, va dans ce sens et fait le pari d'une forte utilisation notamment vers le travail, et en intermodalité avec les transports collectifs pour les distances plus longues. La mise en place d'aménagements cyclables provisoires dans Toulouse valide certains itinéraires pré-identifiés. Leur pérennisation ne pourra se faire qu'en faveur d'un nouveau partage de l'espace public moins favorable à la voiture particulière et surtout permettant de véritables continuités de sécurité. Ces principes doivent être étendus vers d'autres territoires en périphérie et dans les villes moyennes, où les distances de déplacements sont souvent courtes.

Renforcer l'accessibilité des territoires

La société doit être un collectif et pas un agglomérat d'individus cloisonnés. La crise fait peser un risque de renfermement (confinement, fermeture des frontières, arrêt des échanges...). Le collectif ne fonctionne que si les échanges restent permis et donc si les territoires sont accessibles. Les différentes crises (sociales, sanitaires, économiques...) ont montré qu'un territoire est d'autant plus fragile qu'il est faiblement connecté ou que son accessibilité ne repose que sur un seul mode, quelle que soit l'échelle du territoire. Toulouse est fragile en n'étant accessible que par l'avion, le périurbain ou les territoires économiques sont rendus fragiles par leur dépendance à l'automobile (crise des gilets jaunes, accessibilité aux emplois...), le fonctionnement de certains secteurs ou équipements dépend parfois de l'efficacité des transports collectifs

(quartiers politique de la ville...). Dans ce contexte, la voiture restera un mode important mais doit mieux être articulée aux chaînes de déplacements, notamment à partir d'une approche servicielle (covoiturage, autopartage, P+R...). Le développement d'un bouquet de services de mobilité nécessite alors une qualité et une fiabilité de l'information voyageurs.

Autre crise, autre contexte, l'accident d'AZF à Toulouse a montré comment l'adaptabilité et la coordination des systèmes de transport ont joué un rôle important pour fuir la zone concernée (coordination des flux de transport depuis le site de campus trafic, limitation des accès à Toulouse en avion...). Pour limiter sa vulnérabilité et faciliter sa résilience, un territoire doit être doté d'une offre multimodale de transport, non seulement en voiture et transports publics, mais aussi en réseau vélo, système de covoiturage, aménagements piétonniers...

Les territoires qui sortiront gagnants du nouveau modèle imposé par cette crise seront les territoires accessibles.

Rendre les transports publics à nouveau fréquentables

Les transports collectifs sont les grands perdants de cette crise, caractérisée par un effet ciseau terrible avec, d'une part, une fréquentation en chute libre et, d'autre part, un modèle économique basé sur la fiscalité des entreprises fortement chahuté. Toutes les mesures prises dans le cadre des périodes de confinement puis de déconfinement ont été négatives pour les transports publics seuls modes de transports désignés clairement comme facteur de risque : limitation des déplacements, télétravail, fermeture des établissements scolaires et autres équipements, réduction de l'offre, fermeture des commerces, mesures de distanciation sociale, obligation de port du masque, redistribution des espaces publics en faveur des modes actifs parfois aux dépens des couloirs bus... Les ressources des autorités organisatrices de mobilité pour financer les services de transport et les grands projets d'infrastructures sont d'ores et déjà fortement fragilisées.

Et pourtant, la ville de demain aura toujours besoin de transports publics efficaces et capacitaires pour répondre à une demande de mobilité qui reviendra. Le développement des transports collectifs s'inscrit dans le temps long et l'agglomération toulousaine ne doit pas remettre en cause ses grands projets. Si ces derniers

étaient souvent pensés comme des mesures qui “courageaient après” la croissance frénétique du territoire, face au ralentissement attendu du développement, ils doivent dorénavant mieux porter un enjeu de structuration en faveur d’un modèle urbain à repenser. Ces projets devraient tout à la fois bénéficier et être l’un des leviers des plans de relance économique attendus au niveau national et européen.

Les transports collectifs doivent véritablement être rendus désirables pour regagner la confiance des usagers dans un contexte où la concurrence avec la voiture individuelle pourraient être relancée. Leur attractivité passera par des choix forts pour leur garantir une qualité optimale : une insertion dans l’espace public permettant lisibilité, régularité et temps de parcours, un dimensionnement de l’offre garantissant des normes de confort et de distanciation, une « expérience voyageur » valorisant l’usage comme un temps utile, voire de plaisir. Par ailleurs, la qualité et l’accessibilité au service public de transport sont d’autant plus nécessaires dans un contexte de crise économique à surmonter, avec une population qui pourrait être fragilisée, dans un contexte de crise également sociale

Retenir la leçon pour mieux anticiper : réguler la demande

La crise du Covid 19 est une leçon à retenir. Elle a la particularité d’être une triple crise, sanitaire, économique et sociale, qui impose des décisions parfois paradoxales en matière de politiques de mobilité. Pour autant, il peut exister de nombreuses autres crises avec d’autres types d’effets. Que se passerait-il sur les systèmes de transport en cas d’inondation majeure, de canicule intense, d’accident technologique, de coupure des systèmes numériques... Toutes les conséquences ne sont pas imaginables et il n’existe pas de plan de résilience parfait. Il ne s’agit donc pas d’imaginer toutes les possibilités mais de créer les conditions d’une robustesse des offres de transport et des territoires, c’est à dire capable de s’adapter. Cette crise laisse penser qu’un territoire est d’autant plus résilient qu’il a la double caractéristique de fonctionner dans une logique de proximité et d’être bien connecté aux autres territoires pendant et après la crise.

Notre modèle actuel encore très dépendant de la voiture particulière présente de véritables vulnérabilités. Il n’est pas question de rejeter totalement la voiture particulière mais de la maintenir dans son domaine de pertinence (dans les territoires périphériques peu denses notamment) et de lui adjoindre d’autres modes plus adaptés à une ville soucieuse de sa qualité de vie. Il ne s’agit plus de multiplier les opportunités individuelles d’activités à partir d’un réseau routier maillé mais qui a atteint ses limites. Il s’agit dorénavant d’offrir le plus d’opportunités possibles dans des territoires mixtes, de proximité, praticables à pied ou à vélo (concept de la ville à 20mn développé par Melbourne par exemple, ou des « Live Work Play centers ») et de relier ces proximités entre elles par des offres de transports multiples, efficaces et vertueuses. Un tel schéma ne peut fonctionner qu’en reposant les bases du débat sur le niveau de densité qui permet de faire cohabiter proximité et desserte. Les réflexions stratégiques à mener devront donc lier toujours plus modèle urbain et modèle de transport. Une nouvelle ligne de métro et un nouveau pont sur la Garonne à Toulouse, un nouveau franchissement du Tarn à Albi, une nouvelle déviation à Tarbes permettent d’améliorer l’offre, ils réduisent la fièvre. Mais s’ils traitent les symptômes (congestion des réseaux, dégradation des temps de parcours...), ils ne s’attaquent pas aux causes de la maladie qui trouvent leurs sources dans la répartition des activités et dans les modes de vie. Il s’agit donc de mettre en place aussi de vraies mesures de régulation de la demande.



Un "autre demain" en matière de mobilité n'est envisageable qu'en imaginant un nouveau modèle de développement, dont les principaux composants pourront notamment concerner :

- La ville des proximités et le partage des espaces publics pour une meilleure qualité de vie
- Le temps, élément structurant d'une politique des mobilités
- Le télétravail, facteur de recomposition des déplacements
- Utiliser la crise comme élément de rupture pour de nouveaux choix modaux
- Des transports publics robustes pour une ville résiliente...