



**PUCA**

plan  
urbanisme  
construction  
architecture

# La crise sanitaire accélératrice des transformations dans la mobilité?

**Rencontres du RNA 1<sup>er</sup> juillet 2021**

# La fabrique de la ville questionnée par la crise sanitaire – Une veille analytique engagée sur 1 an

---

## 1. Avril 2020

Lancement d'une consultation pour le recrutement d'un ou plusieurs chercheurs en charge de réaliser une veille documentaire analytique dans les domaines des impacts de la crise sanitaire stratégique

## 3. Mai 2020

Passation d'une convention de prestation de recherche avec

**Emmanuelle Gangloff et Hélène Morteau:**

*La méthode : détecter à partir d'un corpus documentaire (articles chercheurs et experts) les éléments saillants des processus à l'œuvre, les analyser et les restituer dans une mise en perspective.*

**4. De Juillet 2020 à mai 2021, 7 notes d'analyse publiées.**

**5. Aujourd'hui, en projet, la création d'une plate-forme partenariale de moyen terme sur les impacts de la crise sanitaire sur la fabrique urbaine.**




# La publications de 7 notes thématiques

Le Fabrique de la Ville Questionnée par la Crise Sanitaire

**AMÉNAGER LE TERRITOIRE DE L'APRÈS**

Nota d'analyse n°6 | Février 2021



Les remparts sud d'Angoulême, Thierry Déges | Terra

PUCA  
Plan  
Urbanisme  
Cohésion Sociale  
Mobilité

LEMENT

**LE LOGEMENT  
FACE À LA CRISE SANITAIRE**

Nota d'analyse n°3 | octobre 2020



Dirk and Dominique | Terra

PUCA  
Plan  
Urbanisme  
Cohésion Sociale  
Mobilité

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

Nota d'analyse n°4 | Novembre 2020



Dirk and Dominique | Terra

PUCA  
Plan  
Urbanisme  
Cohésion Sociale  
Mobilité

GOVERNEMENT  
Liberté  
Égalité  
Fraternité

Avant que la covid-19 ne s'impose dans les débats en études urbaines, de nombreuses questions se posaient à propos de l'aménagement du territoire. Métropoles et métropolisation étaient notamment interrogées et les bénéfices de l'avantage métropolitain, tant pour leurs habitants que pour les autres territoires, remis en question. Certains ont pu dénoncer les effets délétères de la congestion et de la densité de ces formes de ville qui nuisaient à la qualité de vie de leurs habitants tandis que la "bétonisation" qu'elles impliquaient, porterait atteinte à la qualité des sols et nuisait à l'ensemble du vivant. En parallèle, certains observant le retour du village, figura oubliée de l'aménagement du territoire, en tant que forme urbaine de référence commune à un grand nombre d'aspirations. D'autres, au contraire, d'alarmant d'un retour au "localisme" en matière de décision politique y voyant un risque d'égoïsme territorial et un moteur à l'étalement urbain. À l'opposé, d'autres enfin, s'insurgent contre une alliance de fait entre métropolisation et activités marchandes qui ferait disparaître l'économie locale de décisions prises à une toute autre échelle. La crise sanitaire, loin d'apaiser ces tensions, semble plutôt les renforcer, tant du côté du diagnostic que des prises de position et des projets qu'il inspire. Celle-ci fait en effet apparaître les fragilités des cours de métropoles et la nécessité d'une approche plus systémique de l'aménagement du territoire. Il s'agit de montrer davantage la diversité des espaces et des fonctions métropolitains, du centre à la périphérie, et de mieux appréhender le rôle structurant du réseau des villes moyennes, petites et des espaces ruraux dans le projet territorial national.

Ces derniers mois, la moitié de la population mondiale est restée confinée pour limiter la propagation de l'épidémie de la covid19. De ce fait, le rapport au logement est devenu l'un des points névralgiques de l'appréhension de la crise. Face à une situation inédite de confinement, le logement est observé sous toutes ses coutures. Chercheurs et spécialistes soulignent les tensions qui le traversent, confortent pour certains leurs analyses antérieures, ou déplacent le curseur pour d'autres, appellent de manière plus radicale à des changements d'approches pour la plupart.

Ce note que ce sont les modes de spécialisation du logement qui sont souvent mis en oeuvre. Il est question de ce que permet la surface intérieure et ses agencements, ce à quel moment accède ses interfaces avec l'extérieur, et ce qu'autorise sa localisation. Ce n'est plus simplement le « droit au logement » (sujet également ovivé par la crise), mais « ce à quel le logement donne droit » qui est commenté. Cet élargissement de perspective donne lieu à une grande variété d'articles pouvant élargir à plusieurs registres, rendant difficile le classement dans une perspective analytique. Ce sont toutefois les inégalités entre populations, entre quartiers, et entre types de territoires qui ressortent des principales analyses, et une exposition différenciée aux dysfonctionnements que la crise aura révélés ou produit.

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". 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.

- 1/ rétrospective – 2/ biodiversité et santé- 3/ logement – 4/ mobilités
- 5/ travail – 6/ Aménagement du territoire – 7/ loisirs

# Les temps de la crise

---

- 1) Sentir/ressentir : le temps de la sidération
- 2) Comprendre/observer: le temps des interrogations
- 3) Gestion de crise ou temps de l'adaptation ?
- 4) Projections, relance et prospective

La crise comme *avertissement* (augurant d'autres crises à venir), comme *révélateur* (des inégalités et défaillances de nos systèmes urbains), ou comme *expérience individuelle et collective* (initiant des formes nouvelles d'organisation de l'espace).

**➡ Un agenda urbain bouleversé : des sujets qui émergent, se confirment ou se reformulent**

# **FOCUS – La crise accélératrice des transformations dans la mobilité – octobre/novembre 2020**

---

## **1. DE L'HYPERMOBILITE A L'HYPOMOBILITE**

**la place centrale de la logistique : une activité urbaine prioritaire en période de pandémie pour les services essentiels**

- Fragilité de la dépendance à l'internationale
- Accélération de l'essor du e-commerce ( dark stores, click and collect)

**Des déplacements lointains proscrits – une mobilité limitée à la proximité**

- Arrêt net du tourisme mondial de masse
- Restriction des vols intérieurs avec une remise en cause de certains aéroports régionaux
- Déplacements réduits au travailleurs « non télétravaillables »

**Des modes de vie bouleversés :**

- 1<sup>ère</sup> fois depuis la révolution industrielle qu'une majorité de gens vivent et travaillent au même endroit : l'irruption dans le débat des déplacements évitables,
- Enquête forum vies mobiles avril 2020 : pendant le 1<sup>er</sup> confinement 55% des français ne sortent de chez eux qu'une fois par semaine, 27% des actifs ont continué à se déplacer pour aller travailler, 38% des personnes ont pris conscience qu'elles pouvaient faire davantage de déplacements de proximité en mobilités douces.

# FOCUS – La crise accélératrice des transformations dans la mobilité – octobre/novembre 2020

---

**Un partage modal largement impacté :**

**Enquête nationale Harris pour le MTES avril 2020**

-Report net des transports collectifs vers les transports individuels : plus des  $\frac{3}{4}$  des enquêtés privilégient la voiture individuelle. Pour les autres mobilités : 57% à pieds, 23% 2 roues, 4% bus et tram, 3% métro et rer

-30% des voyageurs habituels des transports en commun prévoient de s'en détourner une fois la crise sanitaire passée (observatoire des mobilités – septembre 2020)

-Crise durable des mobilités ou simple effet de la vie au ralenti?

-Impact de l'avenir du télétravail sur les modèles de transports.

# FOCUS – La crise accélératrice des transformations dans la mobilité – octobre/novembre 2020

---

## 2 - LES VILLES ET LES TERRITOIRES S'ADAPTENT :

- Distanciation dans l'espace public : l'aménagement de la gestion des flux,
- Faciliter les mobilités de proximité : création des coronapistes (seuls 10% sont démontées)
- Gestion des conflits d'usage de l'espace publics entre modes « doux »
- Essor des aménagements transitoires et participatifs : face à l'urgence d'adaptation inversement des méthodes de conception : à l'approche française classique (infrastructure, organisation, usage), l'usage devient premier.
- Succès de l'urbanisme «tactique ».

# **FOCUS – La crise accélératrice des transformations dans la mobilité – octobre/novembre 2020**

---

## **3 – DIFFERENCES ET INEGALITES FACE AUX MOBILITES**

- l'immobilité, un facteur d'exclusion? Un débat sur télétravail et lieux de sociabilité,**
- Inégalités d'exposition au virus pour ceux qui ne peuvent télétravailler et sont contraints d'utiliser les transports en communs (seuls 36% des actifs télétravaillent).**
- Inégalités d'accès aux modes doux ( « une pratique de mobilité qui ne doit pas être réservée aux jeunes en bonne santé dans une ville faite par les hommes pour les hommes »)**
- Impacts différenciés des territoires :**
  - Enquête mobilité rurale en temps de confinement : division par plus de 6 du nombre de Km parcouru par semaine, pas de report modal palpable,**
  - « dans l'espace rural tout particulièrement, la sociabilité engage des mobilités que le développement d'outils numériques n'a pas réussi à compenser »**
  - Adaptation du slogan la « ville du quart d'heure » au « territoire de la demi-heure ».**



# PERSPECTIVES

---

## QUELLE PERENNITE DES TENDANCES OBSERVEES?

- Vers quelle évolution de la quotité télétravaillée?*
- Quelle persistance du « traumatisme sanitaire » sur les comportements d'usage des TC?*
- Succès des modes doux qui posent des questions fortes d'adaptation des aménagements pour gérer les conflits d'usage*
- Impact fort de la mobilité « électrique » sur l'aménagement*
- Enjeux forts d'égalité d'accès à la mobilité décarbonée.*

# Perspectives et rendez-vous à venir

---

**RAPPORT CONCLUSIF ET PISTES POUR LA RECHERCHE URBAINE**

**Une mise en débat via un événement public le jeudi 10 juin**

**La mise en place, au printemps, d'une plateforme  
partenariale consacrée à l'analyse des effets de la crise  
sanitaire sur la ville**

<http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/la-fabrique-de-laville-questionnee-par-la-crise-r151.html>