



Expertise

Août 2020

#1

Mobilité post-Covid19

Tendances, enjeux,
leviers



INTRO- DU TION

Introduction

Du diagnostic "instant T" aux pistes pour l'avenir



La période de confinement, du 16 mars au 11 mai, et le déconfinement progressif qui a suivi, ont modifié profondément les comportements de mobilités en France et dans le monde.

L'observation de cette période est un enjeu important pour évaluer les opportunités et risques du devenir de la mobilité dans les territoires.

Les géants du numérique Apple et Google, mais également le Cerema ou encore la société Moovit, ont mis à disposition des indicateurs d'évolution de la mobilité, en quasi-temps réel à une échelle plus ou moins fine, issus de comptages ou de géolocalisation de datas mobiles afin d'aiguiller les acteurs publics et les autorités sanitaires dans leurs décisions. Une présentation de ces données, couvrant la totalité de la période de confinement et les semaines de reprise jusqu'à la période estivale (première quinzaine de juillet) selon les sources, sera faite en première partie de document pour évaluer les tendances de mobilité au niveau européen, national et - quand disponible - régional.

La seconde partie de cette note se focalisera sur l'analyse des problématiques que soulève cette crise sanitaire en matière de mobilité et les enjeux et défis à relever pour les territoires.

Sommaire

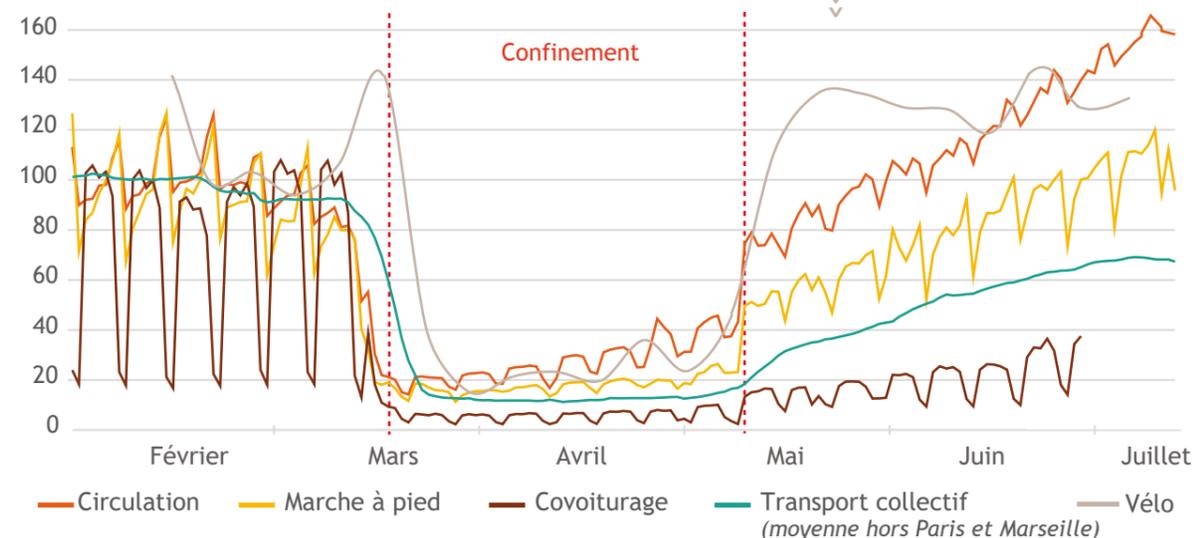
Analyse des données de mobilité	4
Les tendances des différents modes de déplacement	4
Zoom sur le vélo	5
Les motifs et les lieux de déplacement	6
Et ailleurs en Europe ?	7
Enjeux de l'après-Covid19	8
3 leviers pour une mobilité en transition	9
Se déplacer moins, se déplacer mieux	9
Rééquilibrer l'espace public et oser l'expérimentation	10
Planifier et mettre en œuvre l'urbanisme des proximités	11
Urbanisme tactique, késako ?	12
Synthèse	14
Note méthodologique	15

Analyse des données de mobilité

Les tendances des différents modes de déplacement

Si l'évolution des usages des différents modes de déplacement a respecté, fort logiquement, un schéma similaire pendant cette période de confinement, la période qui a suivi montre des tendances très différenciées qui interrogeront les politiques publiques de mobilités mises en œuvre dans les territoires.

L'évolution des tendances en France suivant les modes de déplacement, en base 100



Sources : data.gouv.fr - Apple - Vélo & Territoires - Moovit - Réalisation : AUDAB

La voiture particulière

Le trafic routier a diminué brutalement à environ 20% de la valeur référence (moyenne des jours ouvrés des deux dernières semaines de janvier) dès le 17 mars. Durant les semaines de confinement, une légère augmentation est constatée et le retour massif de la mobilité routière est observé dès le 11 mai avec près de 80% des flux habituels de retour sur les routes. A mi-juillet la tendance dépasse très largement les valeurs tendanciennes (entre +40 et +50%). La Bourgogne-Franche-Comté affiche même des valeurs légèrement supérieures à la moyenne nationale.



150%
LA TENDANCE MOYENNE D'UTILISATION ESTIMÉE POUR LA VOITURE PARTICULIÈRE DÉBUT JUILLET EN FRANCE

de mobilité en voiture particulière et en vélo, les premières semaines faisant suite au déconfinement ne montrent pas de rebond rapide. Le retour à la tendance d'avant-crise se fait très progressivement et à mi-juillet, les réseaux de transports urbains ne semblent toujours pas avoir récupéré leur niveau normal de fonctionnement. La progression de cette tendance est un enjeu fort pour l'après-Covid19 avec le risque que les transports collectifs, centralisant la quasi-intégralité des budgets mobilité des intercommunalités, perdent la confiance des usagers et voient leurs modèles économiques remis en cause. Leurs capacités de développement pourraient ainsi diminuer à un rythme encore accéléré.

La marche à pied

Les tendances sont relativement similaires aux transports collectifs - notamment en début de crise - avec une baisse à environ 15% des valeurs références et une grande stabilité durant toute la période de confinement.

Le retour à la normale est ici aussi très progressif. A la date du déconfinement, on observe un retour à 50% de la tendance, 80% un mois après en moyenne nationale.

Le vélo

L'utilisation du vélo a subi également une très forte baisse dès la fin mars. Dès le 11 mai, le vélo a suivi le même chemin que la voiture particulière et sort également particulièrement « gagnant » de la période de confinement. A mi-juillet, le vélo semble se stabiliser à environ +30% de la valeur référence.

Les transports collectifs

Les courbes montrent une baisse massive de la mobilité en transports collectifs, à 10% ou 20% des valeurs références dès le 17 mars. Contrairement aux tendances

Le covoiturage

La pratique a massivement diminué avec la crise sanitaire, à moins de 10% de la tendance, voire une pratique quasi-nulle recensée en Bourgogne-Franche-Comté. Près de deux mois après le déconfinement, les chiffres se situent encore à environ 30% de la tendance, à environ 15% en Région Bourgogne-Franche-Comté. Les injonctions publiques à la distanciation physique ont un impact très fort sur cette pratique et le retour à la normale semble difficile avant plusieurs semaines.

Zoom sur le vélo

Vélo&Territoires, association de promotion de la politique cyclable en France, a mis en place une plateforme de comptages vélo agrégeant les données de ses adhérents (EPCI, départements, régions). Après un début d'année 2020 montrant une hausse des usages par rapport à 2019, en raison notamment de grandes grèves du secteur des transports, la période de confinement a vu une chute massive de la fréquentation des infrastructures cyclables (-80% en une semaine). Cette chute de la pratique a d'ailleurs été appuyée par une interdiction de se déplacer à vélo formulée par l'Etat en début de confinement, dans le but de limiter les pratiques purement sportives.

Cette tendance s'est confirmée pendant toute la durée du confinement, avec un léger rebond pendant les vacances d'avril, appuyé par une météo très favorable. Le déconfinement a permis une hausse spectaculaire de la fréquentation, de 20 à 30% supérieure à l'année précédente.



+300%
DE VENTES DE VÉLOS DANS LES GRANDES ENSEIGNES SPÉCIALISÉES PENDANT LA PÉRIODE DE CONFINEMENT

La hausse de la pratique du vélo profite à tous les types de territoires, qu'ils soient urbains (+33%), périurbains (+20%) et même ruraux (+17%). Vélo&Territoires relève également une pratique de loisir le week-end qui s'envole en milieu urbain (+64% par rapport à 2019).

Le vélo outil de distanciation sociale



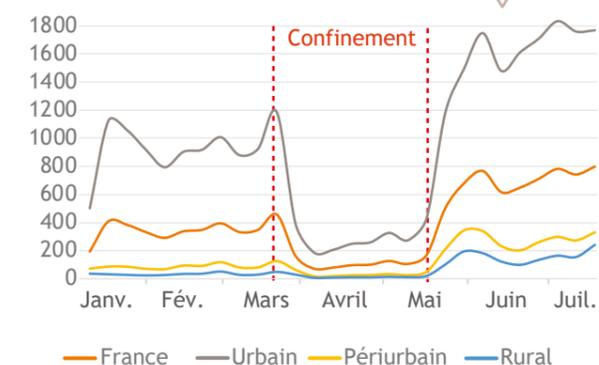
Evolution 2019-2020 des comptages vélos



— Nombre de passages en 2020 → Événement
xx% Évol. 2020/2019

Source : Vélo&Territoires - Plateforme nationale des fréquentations - échantillon représentatif de compteurs - Réalisation : AUDAB

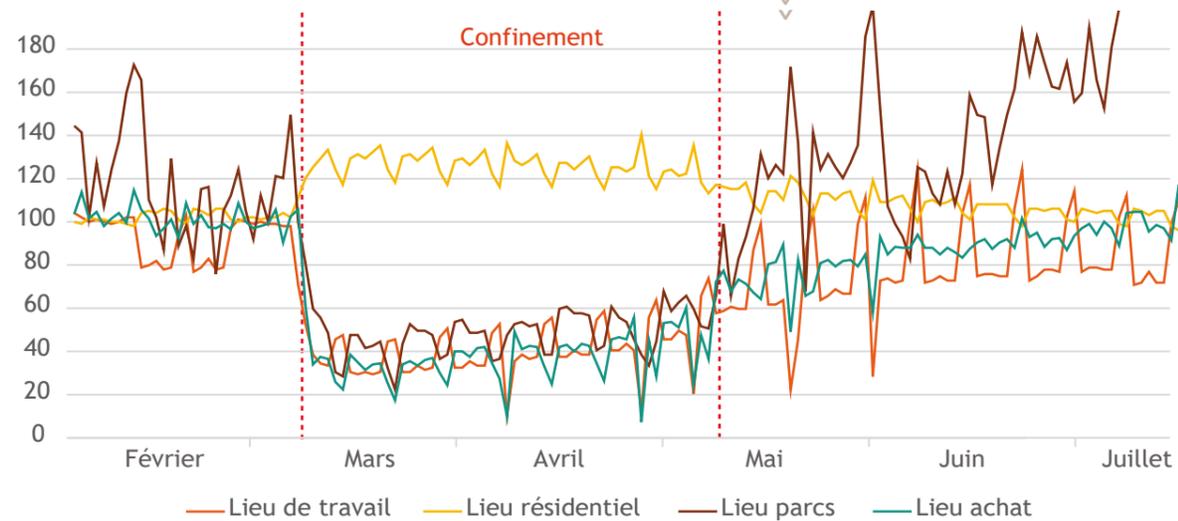
Fréquentation moyenne par type de territoire



Source : Vélo&Territoires - Plateforme nationale des fréquentations échantillon représentatif de compteurs - Réalisation : AUDAB

Les motifs et les lieux de déplacement

L'évolution des tendances de fréquentation des lieux en Bourgogne-Franche-Comté



Source : Google - Réalisation : AUDAB

La présence sur le lieu de travail diminue fortement dès l'entrée du confinement pour s'établir à environ 30-40% des valeurs habituelles. Ces valeurs augmentent ensuite progressivement au cours des semaines suivantes pour revenir à 80% de la valeur normale début juillet. La mise en place d'un télétravail massif qui a concerné, au plus fort du confinement, plus de 8 millions de français semble perdurer pour une part non négligeable des individus.

La remontée post-confinement a été également lente et progressive pour revenir, début juillet, au niveau des valeurs références. Le secteur commercial a été durement touché par le confinement : interdiction d'ouverture pour nombre d'enseignes, recentrage sur les biens de première nécessité, fermeture totale des cafés et restaurants... Les effets de la crise économique, retardés jusqu'ici par la mise en place de dispositifs de chômage partiel massifs, ne sont pas encore visibles.



DES ACTIFS SALARIÉS

8 MILLIONS DE FRANÇAIS ONT POURSUIVI LEUR ACTIVITÉ EN TÉLÉTRAVAIL PENDANT LE CONFINEMENT

En parallèle, les valeurs indiquant une présence au lieu d'habitat affichent une hausse de 30% par rapport à la tendance d'avant-crise. Post-confinement, le niveau de présence est revenu progressivement à la normale, avec notamment la réouverture graduelle des écoles et des lieux d'emploi. Cette courbe est beaucoup moins marquée que l'indicateur « lieu de travail » présenté ci-dessus. La méthodologie Google ne permet pas d'analyses poussées permettant d'expliquer ce décalage.

Le motif achat (présence dans les centres commerciaux, commerces de proximité...) a suivi la même tendance que le motif lieu de travail à l'échelle régionale.

Les données Google ont également établi la présence des individus dans les parcs et jardins. Au niveau régional, l'accès à ces espaces a été fortement réduit, notamment en milieu urbain où nombre de parcs et espaces verts ont été verrouillés par les pouvoirs publics pendant le confinement.

La tendance est toutefois légèrement supérieure à la moyenne nationale en Bourgogne-Franche-Comté (environ 40% à 50% de la valeur pré-crise, valeur restée quasi stable pendant toute la durée du confinement). Les semaines du déconfinement ont vu une explosion de la fréquentation de ces espaces avec des pics à +200% de la valeur tendancielle malgré une météo capricieuse au mois de mai. A mi-juillet, cette valeur semble s'établir aux alentours de +70% par rapport à la valeur référence. La demande de verdure et d'aménités de proximité demeure donc très forte pour les populations et sera importante à satisfaire dans les mois et années à venir.

“

Pour aller + loin...

Et ailleurs en Europe ?

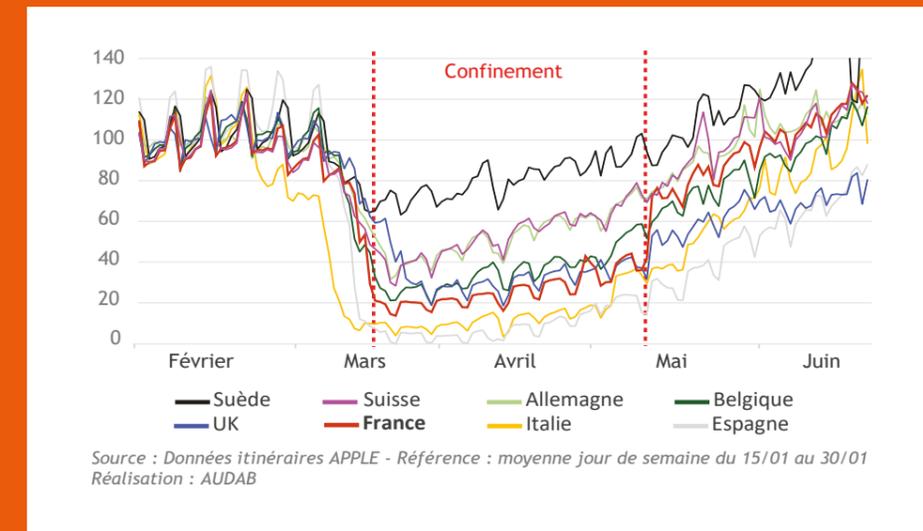
Les différents pays européens ont été touchés de manière hétérogène par l'épidémie de Covid-19 et ont appliqué des stratégies sanitaires parfois très différentes.

La Suède par exemple a fait le choix du développement de l'immunité collective pour sa population, expliquant un effet «confinement» bien moins marqué sur les différents chiffres disponibles. La plupart des pays de l'ouest européen ont toutefois mis en œuvre un confinement plus ou moins strict des populations ayant entraîné une baisse massive de la circulation routière de 60

à 80 voire 90% en dessous de la normale dès la première semaine. L'Espagne et l'Italie - pays européens les plus touchés par l'épidémie avec la France - enregistrent sans surprise la plus forte baisse de mobilité.

La Suisse voisine se situe dans des valeurs intermédiaires, ayant un profil d'emploi plus industriel réduisant les possibilités de télétravail (24% des emplois contre 20% en France) et un confinement plus localisé et plus court qu'en France.

Evolution de la circulation en Europe - indicateur Apple



Source : Données itinéraires APPLE - Référence : moyenne jour de semaine du 15/01 au 30/01
Réalisation : AUDAB

”

La route menant à l'aéroport de Milan-Linate pendant le confinement.

@Piero Cruciatti / AFP

Enjeux de l'après-covid19

Effets immédiats

- Un recul abrupt, subit et sans précédent des offres et services de mobilité et des usages (arrêt quasi-total de l'aérien, réduction drastique des services de mobilité publics...).
- Une aire de déplacement des personnes restreinte à la proximité autour du domicile (suivant les semaines 1km, 1h, 100km, fermeture partielle ou totale des frontières).
- Une adaptation rapide à de nouveaux fonctionnements quotidiens compatibles avec la situation sanitaire (distanciation physique en tous lieux, télétravail, urbanisme tactique expérimenté...).
- Une forte baisse des nuisances sonores et des niveaux de pollution dans les cœurs urbains (« tous les jours du confinement sont des dimanches »).
- Un recentrage de la consommation sur les biens de première nécessité et le développement de l'achat numérique ayant des effets sur les chaînes logistiques (gestion des stocks, augmentation des livraisons à domicile et des drives notamment).

Menaces

Un recul massif de la mobilité collective (transports urbains ou ferroviaires, covoiturage...) issu des injonctions publiques découlant de la situation sanitaire (distanciation physique, limitation de capacité). Un report sur la voiture individuelle est constaté, avec des conséquences sur les infrastructures, la pollution atmosphérique et la gestion urbaine. Les zones urbaines denses - où les contraintes et conflits d'usages se sont multipliés ces dernières années - sont particulièrement menacées.

En parallèle, les finances des réseaux urbains et donc leur capacité d'investissement, seront durement touchées par une part de marché accrue des modes doux et de la voiture. La diminution de la mobilité au sein de la population captive de ces réseaux (étudiants, actifs) avec le développement des solutions de travail/d'études à distance pourrait avoir également un effet non négligeable. Enfin l'assouplissement des règles de stationnement en centre-ville, constaté pendant le confinement, pourra être difficile à remodeler dans certains territoires, dans un contexte de crise économique.

L'attractivité des territoires les plus denses (centres urbains notamment) pourrait se dégrader également. La configuration des logements moins adaptée à la période de confinement (appartements, petites surfaces, espaces extérieurs très réduits...) serait à même d'accélérer l'évasion et l'étalement périurbain entraînant un accroissement des problématiques de mobilité actuelle : saturation des infrastructures à l'approche des villes et augmentation des nuisances associées, augmentation du coût de la mobilité pour les ménages, dé-densification des populations limitant la pertinence des solutions collectives de mobilité (car, train)...

Opportunités

La dé-mobilité subie a entraîné un moment de rupture de l'habitude - levier puissant aux changements de comportement. Le retour à la normale ne suit pas le même rythme et apparaît comme beaucoup plus progressif. C'est une fenêtre d'opportunité importante pour accompagner les individus vers de nouvelles pratiques de mobilité.

L'utilisation des espaces publics et voiries s'est transformée : retour de la proximité dans les quartiers, circulation automobile drastiquement réduite et retour en grâce des modes doux, accompagné, selon les territoires, de dispositifs plus ou moins provisoires (aménagement cyclables notamment). Le débat sur le partage équilibré des espaces publics entre les différents usages et différents modes de déplacement doit être priorisé.

Cette période peut être considérée également comme le premier test, à très grande échelle, du télétravail en France. Cette solution, très peu sollicitée jusqu'alors par les employeurs français, apparaît aujourd'hui comme viable pour un nombre conséquent d'emplois. La conservation d'un télétravail partiel, post-crise sanitaire, permettrait de réduire significativement la mobilité contrainte et donc la saturation des axes routiers aux heures de pointe. En parallèle, le déploiement des infrastructures numériques devient crucial pour la réduction des zones blanches. Toutefois, il conviendra de rester vigilant sur les risques d'isolement et l'impact environnemental de ces solutions.

La crise réinterroge également les liens entre urbanisme et santé/bien-être dans les territoires. La diminution des nuisances liées au transport (pollution, bruit, stress...), expérimentée par nombre d'individus, pourrait se traduire en aspirations citoyennes à changer de modèle de développement de la ville : rapprocher lieu d'emploi et lieux de vie, revenir à un commerce de proximité, accélérer l'apaisement des espaces publics et de la mobilité, offrir un maillage en espaces vert...

3 leviers pour une mobilité en transition

- + Se déplacer moins, se déplacer mieux
- + Rééquilibrer l'espace public et oser l'expérimentation
- + Planifier et mettre en œuvre l'urbanisme des proximités

Se déplacer moins, se déplacer mieux

Alors que l'engouement renouvelé pour les modes actifs (marche à pied, vélo) serait évidemment bénéfique pour la santé des individus et la qualité de l'air, un délaissement des transports collectifs risque d'entraîner une utilisation accrue de la voiture, et ce, de façon durable dès les mesures de confinement levées. En termes d'émissions de gaz à effets de serre, de congestion et de conséquences sanitaires à long terme, la situation ne serait pas tenable.

L'adaptation nécessaire au changement climatique conjuguée aux effets de cette crise se ressent dans les enquêtes récentes. Alors que plus de 50% des trajets de moins de 2 km sont encore réalisés en voiture, près de 60% des Français déclarent qu'ils changeront leurs modes de déplacements pour la période post-covid d'après une enquête de l'Observatoire des risques routiers (Prévention routière) menée courant avril-mai : 24% disent vouloir marcher davantage, vient ensuite la voiture pour 15% puis le vélo pour 13%. En parallèle, la tendance est à la réduction de la mobilité quotidienne en France et Grand Besançon Métropole ne fait pas exception avec un recul de près de 10% constaté entre 2005 et 2018 (source : Enquête déplacement de Grand Besançon Métropole, 2018). Enfin, les jeunes de 18 à 24 ans sont également moins nombreux à passer l'examen qu'en 2005 (-5 pts). Les difficultés d'accès au permis de conduire et à l'acquisition d'une voiture mais aussi l'existence de solutions alternatives peuvent expliquer cette évolution. Plusieurs chantiers sont à activer :

- un travail sur la mobilité contrainte, principalement des actifs : le conseil en mobilité et l'accompagnement au changement de mode doivent s'intensifier et peuvent s'appuyer sur les nouvelles organisations des entreprises (télétravail) ;
- un travail renforcé au sein des écoles pour sensibiliser et former davantage les élèves à la pratique du vélo car les bonnes habitudes se prennent tôt ! En parallèle, soutenir les dispositifs de remise en selle en milieu urbain pour tous. Le vélo électrique, même s'il n'est pas encore adapté à tous les budgets, est une solution viable pour un nombre important de déplacements quotidiens ;

• une réflexion sur les horaires avec les établissements les plus générateurs de mobilité (Université, administrations...) : le décalage de la mobilité dans le temps permet notamment la réduction du coût pour le territoire des heures de pointes (nuisances, pollution, stress, investissements lourds pour une période horaire courte) et une perception plus positive des offres de transports collectifs et plus compatible avec les principes de distanciation physique en cours. La réduction des trafics routiers aux heures de pointe permettrait également d'inscrire plus aisément les modes alternatifs sur la voirie ;

• développer les transports collectifs, dont le ferroviaire, pour ne pas favoriser le retour massif à la voiture : l'attractivité du transport public passera également par sa facilité d'emprunt, la lisibilité de ses offres et son intégration plus forte dans le système de mobilité global (intermodalité avec le vélo, avec la voiture, accompagné de services...). En matière de ferroviaire, le futur « Green Deal Européen » promet la « renaissance du rail ». L'UE envisage pour cela un investissement de 40 milliards d'euros. Et ce, avec pour cible la modernisation et la numérisation, dans les principaux corridors « où les passagers et le fret peuvent se reporter sur le rail ». Ces axes de travail ont été repris par le gouvernement français et il sera important de suivre et contribuer aux schémas régionaux des petites lignes ferroviaires à venir.

L'adaptation des horaires de l'Université Rennes II en 2014 a permis de désaturer l'heure de pointe.



Rééquilibrer l'espace public et oser l'expérimentation

La période de déconfinement a vu la reprise dans la presse nationale des notions d'«urbanisme tactique» (voir encadré p.12-13) et de nombreuses tribunes pour une gestion différente de l'espace public.

La réduction drastique de la circulation sur l'espace public a permis tout d'abord de se rendre compte de l'importance de l'espace réservé à l'usage seul des voitures (de 50% à Paris, jusqu'à 80% dans les villes moyennes). Ces espaces ainsi libérés ont été le théâtre de nombreuses expériences à différentes échelles, à l'initiative des citoyens, palliant l'absence d'espaces extérieurs dans les logements, et des pouvoirs publics. Cela permet de reconsidérer la rareté de l'espace public, non extensible à l'infini, entraînant des conflits d'usages et des possibilités de mutation. La prise en compte de la surface au sol des différents véhicules sera une clé d'entrée à privilégier à l'avenir.

La piétonnisation des rues aux abords des écoles à Grenoble



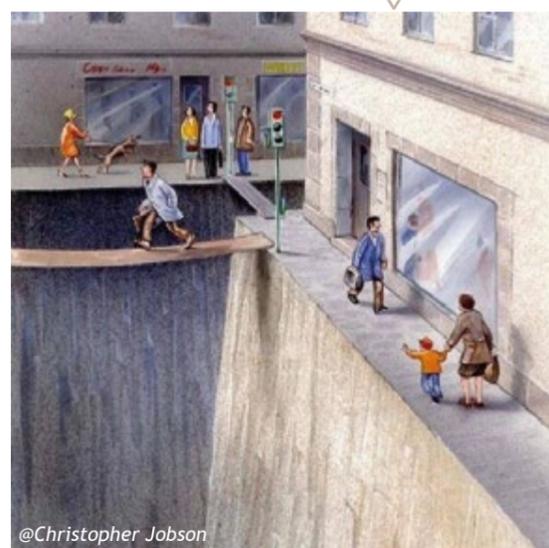
De nombreuses villes ont transformé leur centre-urbain en zones de rencontre ou piétonne, entérinant la priorité piétonne et cycliste sur l'ensemble de la voirie : Bruxelles, Rennes, Nantes, Poissy... A Talence (Gironde) et Grenoble les élus ont mis en place des «rues scolaires», exclusivement piétonnes aux heures d'entrée et de sortie des classes, etc.

C'est là une véritable opportunité de réfléchir à une transformation de ces espaces pour :

- rééquilibrer la place laissée aux différents usages et modes de déplacement, principalement les piétons et vélos : l'accélération de la mise en œuvre des schémas cyclables et la production de schémas piétons sont nécessaires. A court terme, les injonctions de distanciation physique posent le problème de files d'attente sur des trottoirs normés en France à 1m40 de large ;

- en parallèle, travailler sur la bonne place de la voiture : la refonte des politiques globales de stationnement et la réduction du stationnement sur voirie sont indispensables. Le critère de surface au sol, utilisé dans certains territoires pourrait être évalué ;
- activer plus fréquemment le levier de l'expérimentation et tester/légitimer la créativité citoyenne : l'échec des aménagements cyclables provisoires installés dans de nombreuses villes puise sa source dans la méthode «à la française» de fabrication de l'espace public, peu participative et s'interdisant le droit à l'erreur ;
- développer l'offre en transports collectifs : hiérarchisation et amélioration de la fiabilité, poursuite des aménagements en sites propres pour augmenter la vitesse, développement des lieux d'intermodalité dans tout le territoire ;
- réfléchir à leur modularité spatiale et/ou temporelle : tous les usages ne se superposent pas et la ville de Barcelone, dès 1999, a par exemple mis en place des voies multi-usages suivant les horaires (réservées aux bus et livraisons aux heures de pointe, à la circulation en heure creuse). Là encore, les exemples d'urbanisme tactique dont certains sont présentés ci-après montrent des possibilités multiples ;
- satisfaire les besoins de la logistique urbaine : la place du e-commerce dans les modes de consommation est de plus en plus forte. Les réflexions autour de la logistique du dernier kilomètre, des hubs urbains et des espaces de livraison devront avancer. L'outil «zone de faibles émissions», créé par la Loi d'Orientation de Mobilités, pourrait être mobilisé dans ce cadre.

La place du piéton en ville aujourd'hui



Planifier et mettre en œuvre l'urbanisme des proximités

Le Forum Vies Mobiles¹, think tank de la SNCF a conduit une enquête permettant d'évaluer les impacts sur la mobilité et les modes de vie des français pendant le confinement. Plusieurs enseignements sont à tirer de ce travail :

- il n'est pas possible de séparer politique de l'emploi et politique de mobilité : chaque semaine, les personnes en emploi consacrent près de 12h à leurs déplacements contre seulement 7h chez les personnes hors emploi et ils parcourent respectivement près de 500 kilomètres contre un peu plus de 200 kilomètres. Le travail est donc extrêmement discriminant en termes de pratiques de mobilité ;
- une réorganisation des modes de vie et de nouvelles priorités : les français sont soulagés par le ralentissement que la situation engendre (44%). Le temps récupéré sur les déplacements quotidiens qu'on ne fait plus (et dont on ne veut plus) permet d'en consacrer davantage à d'autres activités. 39% des Français souhaitent consacrer moins de temps aux déplacements en général et même, pour 48% des actifs, moins de temps aux déplacements pour le travail ;
- un souhait plus marqué de vivre loin des grandes villes : sans surprise, ce sont les habitants des grandes agglomérations qui ont le plus souffert de la situation. La crise sanitaire confirme ainsi le caractère problématique des cadres de vie densément peuplés et la menace d'un «exode urbain» à l'encontre des politiques de lutte contre l'étalement urbain en vigueur depuis quelques décennies ;
- cette même enquête montre 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 de proximité, en contact avec la nature ;

L'expérience du confinement et des restrictions spatiales de mobilité (1km, sortie d'1h à pied) ont permis aux individus de réapprendre la proximité voire même de redécouvrir les avantages et inconvénients de leur quartier/village en matière de services et cadre de vie : commerces et activités, loisirs, espaces publics... Ces résultats invitent à réfléchir au principe d'urbanisme des courtes distances dans les territoires et à l'inscrire plus fortement dans les documents de planification dès aujourd'hui.

L'urbanisme de proximité doit permettre le retour de fonctions servicielles dans les quartiers et les villages : transformer la place du village en lieu d'activités et de services, relocaliser l'emploi et l'activité en cœur urbain, soutenir le commerce de proximité, améliorer le maillage en espaces verts et aménités, ceci permettant de limiter le besoin de se déplacer en mode motorisé. Ces nouvelles centralités doivent également s'accompagner d'infrastructures modes doux plus modulables permettant de les relier entre elles ainsi qu'aux différentes fonctions urbaines. Une méthode d'identification des itinéraires modes doux à planifier, plus participative, est importante. L'expérimentation peut permettre de lever des inquiétudes ou d'identifier des freins avant la mise en œuvre d'aménagements durables.

Cette proximité doit continuer à s'inscrire au sein des différentes échelles de planification - c'est le sens du travail en cours dans le territoire bisontin :

- au sein du schéma de cohérence territoriale (SCoT) par le développement d'une armature territoriale forte permettant d'identifier les centralités à conforter et des bassins de proximité,
- au sein des documents d'urbanisme local (PLUi), permettant l'inscription d'espaces de projets et d'emplacements réservés permettant une maîtrise foncière des lieux stratégiques ;
- d'une manière générale, être retranscrit de façon plus ambitieuse dans les différents schémas sectoriels et stratégiques publics (Programme local de l'habitat, Plan Climat Air Energie Territorial, Stratégie économique...) et principalement dans les Plans de mobilité.

Concept de la ville du 1/4 d'heure illustré



« La Ville du quart d'heure, c'est quoi ? C'est la ville des proximités où l'on trouve tout ce dont on a besoin à moins de 15 minutes de chez soi. C'est la condition de la transformation écologique de la ville, tout en améliorant la vie quotidienne des Parisiens » Anne Hidalgo, 13 janvier 2020.

¹ forumviesmobiles.org

Urbanisme tactique, quésaco ?

La notion d'urbanisme tactique a ré-émergé avec la crise sanitaire, notamment pour justifier la création d'aménagements cyclables temporaires en préparation de la période de déconfinement.

A l'opposé - ou en complément - de l'urbanisme stratégique dominant en France et centré sur la planification de la ville à long terme et aux réflexions généralement «top-down», l'urbanisme tactique emprunte à la sémantique militaire son caractère réactif, exploitant une opportunité à très court

terme. Cette notion trouve sa source dans plusieurs expérimentations locales de réappropriation ou de changement rapide de destination des espaces publics, étalées de 1970 aux années 2000, notamment à Bogota (Ciclovía), San Francisco (Park(ing) Days), Paris, New York... Le terme «tactique» est issu des recherches de Mike Lydon¹, urbaniste américain. Des éléments de bibliographie sont à trouver ci-après.

¹ Mike Lydon et al., *Tactical Urbanism, Street Plans*, 2012 - street-plans.com/research-writing/

L'évolution de Times Square à New York



© New York City Department of Transportation, Nina Munteanu, Dave Schlabowske

«Hacking» de l'espace public

L'urbanisme tactique se définit comme «une action à court terme provoquant des changements à long terme». Cette action suit plusieurs principes :

- une très petite échelle territoriale (une place, une rue...);
- une approche phasée : éphémère au lancement puis transitoire ou provisoire, puis pérenne ;
- une volonté d'expérimenter, de modifier les usages en place ;
- un faible coût ;
- une approche citoyenne, participative et concertée.

L'urbanisme tactique fait donc appel à la créativité citoyenne et à la souplesse des gestionnaires urbains pour réinventer des morceaux de ville, imaginer et pérenniser des usages différents. L'un des exemples les plus célèbres concerne Times Square à New York, renommé jusqu'en 2008 pour ses embouteillages, transformée en grande place parsemée de transats, et aujourd'hui de tables et chaises. La franchise «Park(ing) Day» - présente aujourd'hui dans de nombreuses villes à l'échelle mondiale - est née également de ces travaux. Les habitants, artistes, écoles et associations sont alors invités à se réapproprier, pendant 24h, les espaces de stationnements sur

voirie pour tout autre usage imaginable. Montréal - fer de lance de la démarche - voit ainsi près de 200 «cases» de stationnements transformées tous les ans dans le cadre de la semaine de la mobilité.

En France, «Paris Plage» est également une bonne représentation de l'urbanisme tactique. Plus localement à Besançon, les opérations «Samedis Piétons» sont à relever.

Park(ing) Day à Montréal



© Nina Munteanu, Dave Schlabowske

Plus d'informations sur : parkingdaymontreal.org

Coronapistes et urbanisme tactique

La crise sanitaire a vu l'émergence, à travers le monde, d'aménagements cyclables ou piétons se revendiquant de l'urbanisme tactique et permettant de gérer, de manière sécurisée, la multiplication des flux généralement dus à la désaffectation des transports collectifs.



428 km

D'AMÉNAGEMENTS PROVISOIRES VÉLO ONT ÉTÉ RECENSÉS DANS 75 TERRITOIRES EN FRANCE

Si certaines de ces coronapistes sont toujours en place, beaucoup d'entre elles ont été démontées quelques semaines - voire jours - après leur mise en place pour diverses raisons (faible fréquentation, hostilité des automobilistes...).

Si les efforts des collectivités sont à saluer, il aura manqué, pour nombre d'entre elles, deux éléments :

- la méthode participative, fondement de l'urbanisme tactique, permettant une plus grande acceptation par les habitants ;
- une véritable approche par phase, du test très éphémère à l'imagination d'un aménagement transitoire servant un véritable projet à long terme.

Le développement de cette méthode de création de la ville autrement, pourrait être salutaire pour la sortie de crise sanitaire et la période de crise économique à venir.

D'une part, les citoyens, particulièrement en milieu urbain, ont réalisé l'importance démesurée de la surface dédiée à la voiture : la rue est ainsi devenue tantôt aire de jeux, lieu de concert, lieu de sociabilisation et de convivialité entre voisins mais également trottoir et piste cyclable étendue... Ces nouveaux usages spontanés sont une source d'inspiration pour des aménagements plus ou moins éphémères, participant à l'amélioration du cadre de vie et à un meilleur partage des espaces publics pour tous les usagers.

D'autre part, la raréfaction des deniers publics limitera les possibilités d'aménagements «classiques», souvent coûteux.

Aménagement temporaire vélo/bus



© AUDAB

“

Pour aller + loin...



Les 6 volumes proposés par Street Plans ^

L'Agence de Mike Lydon, Street Plans, propose une série d'ouvrages portant sur l'urbanisme tactique, élaborés à l'aide de nombreux contributeurs. Très illustrés et à forte vocation pédagogiques, au travers d'études de cas, les volumes 1 à 5 sont proposés en libre accès.

A retrouver ici : issuu.com/streetplanscollaborative

Les projets «tactiques» de l'agence Street Plans street-plans.com/tactical-urbanism-projects

”

Synthèse : agilité pour le court terme, méthode renouvelée pour préparer le long terme...

Se déplacer moins, se déplacer mieux

- Conseil en mobilité auprès des entreprises, des établissements scolaires et du grand public
- Sensibiliser à la pratique cyclable et à la marche à pied
- Réfléchir au besoin de se déplacer : place du télétravail, tiers-lieux proches du domicile
- Travail sur les horaires pour lisser la demande aux heures de pointe
- Adapter les offres publiques : bouquet de mobilité, développement de l'intermodalité

Rééquilibrer l'espace public et oser l'expérimentation

- Investir massivement dans les aménagements propices aux modes doux et en particulier le vélo
- Poursuivre les systèmes de priorités aux transports collectifs sur la voirie : sites propres, priorité aux feux...
- Réfléchir à la modularité des aménagements pour des usages multiples au cours de la journée, semaine, saison...
- Réduire le stationnement sur voirie et gérer les besoins de logistique urbaine
- Expérimenter avec les habitants à petite échelle et évaluer

Planifier et mettre en œuvre l'urbanisme des proximités

- Prendre en compte l'évolution des modes de vie
- Rapprocher lieux de vie et cadre de vie : réinvestir l'environnement proche et notamment les places de villages et de quartier
- Améliorer l'accessibilité des centralités
- Affirmer encore la proximité comme élément moteur d'amélioration du cadre de vie dans les documents de planification
- Mobiliser les leviers de l'expérimentation et de la participation des habitants

“

Pour aller + loin...

Que dit la convention citoyenne pour le climat ?

Les résultats de la convention citoyenne pour le climat affichent plusieurs propositions allant dans ce sens et la préparation d'une loi, reprenant ces travaux, a été annoncée par le Président de la République pour la fin de l'été 2020 notamment :

- Aménager les voies publiques pour permettre de nouvelles habitudes de déplacement avec la création de parkings-relais, la restriction de circulation en centre-ville pour les véhicules polluants, la réduction de la vitesse en agglomération à 30km/h, l'augmentation des fonds dédiés aux aménagements vélo, la création de ZFE (zones de faibles émissions) plus systématique ou encore l'augmentation des dotations de l'état en faveur des transports urbains.
- Créer les conditions d'un retour fort à l'usage du train au-delà des voies à grande vitesse notamment en encadrant mieux les tarifs et en réduisant la TVA sur les billets.
- Impliquer les entreprises et les administrations pour penser et mieux organiser les déplacements de leurs salariés ou agents en renforçant les plans de mobilité en les rendant obligatoires pour toutes les entreprises et en favorisant des nouvelles modalités d'organisation du travail.
- Inclure des citoyens dans la gouvernance des mobilités au niveau local comme au niveau national

”

Note méthodologique

Les bases des traitements et analyses statistiques présentés ici ont été initiées par l'AgAM, Agence d'urbanisme de l'Agglomération Marseillaise et mises gracieusement à disposition du réseau des agences membres de la FNAU. Nous les remercions chaleureusement. Les bases ont été réactualisées et un focus sur les territoires du quart nord-est a été produit en fonction de la disponibilité des données.



© Cerema

Apple

Tendances de mobilité par compilation des demandes d'itinéraires sur l'application Plans d'Apple (1 milliard de terminaux actifs). Trois modes possibles : la marche, les transports collectifs et la voiture. Tous ces modes ne sont pas disponibles dans toutes les régions. Les données ne sont pas redressées démographiquement. Référence pour la base 100 : recalibrage sur valeur moyenne des jours ouvrés du 15/01 au 30/01 (méthodologie utilisée par l'AgAM).

Source des données : <https://www.apple.com/covid19/mobility>

Covoiturage

Le registre national des preuves de covoiturage est une plateforme technique, en cours de développement, permettant par l'ensemble des opérateurs de covoiturage, volontaires, de faire converger et d'attester les trajets effectués par leurs utilisateurs. Référence pour la base 100 : nombre de trajets moyens enregistrés les jours ouvrés sur la période du 15/02 au 29/02.

Source de données : <http://covoiturage.beta.gouv.fr/>

Google

Tendances de mobilité par interprétation de "l'historique des positions", fonction potentiellement activée par les utilisateurs des services Google. Association de cette localisation à un motif de présence sur site par algorithme propriétaire. Référence pour la base 100 : valeur de la médiane, pour un jour donné, calculée sur la période du 03/01 au 06/02.

Motif achat - lieux retenus : marchés alimentaires,

magasins d'alimentation, marchés de producteurs, épicerie fines, parapharmacies et pharmacies, restaurants, cafés, centres commerciaux, parcs à thème, musées, bibliothèques et cinémas.

Motif travail - lieu habituel de travail

Résidentiel : lieu habituel d'habitation

Parcs - lieux retenus : les parcs nationaux, les plages publiques, les marinas, les parcs canins, les places et les jardins publics.

Source des données : <https://www.google.com/covid19/mobility/>

Moovit

Moovit a analysé les évolutions de la fréquentation des transports collectifs, par rapport à l'utilisation habituelle avant le début de l'épidémie pour 10 grandes agglomérations françaises (et plus de 100 réseaux dans le monde). Les résultats montrent le changement en pourcentage de la demande en matière de transport collectif basée sur la demande d'itinéraires.

Source de données : [transport.data.gouv.fr - www.moovit.com](https://transport.data.gouv.fr/www.moovit.com)

Vélo & Territoires

Cette analyse repose sur un échantillon national de 182 compteurs représentatifs de l'ensemble des compteurs partagés avec la Plateforme nationale des fréquentations (PNF). Le milieu d'implantation (urbain, périurbain, rural) est basé sur les définitions INSEE.

Source des données : <https://www.velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/>



Expertise



AGENCE D'URBANISME
BESANÇON CENTRE FRANCHE-COMTÉ

AUDAB
Agence d'urbanisme Besançon
centre franche-comté
03 81 21 33 00
contact@audab.org
www.audab.org