

GRANDS TÉMOINS

COVID-19 & MOBILITÉ : QUELS IMPACTS ?

Comment la crise sanitaire que venons de traverser et la crise économique dans laquelle nous entrons modifie-t-elle notre rapport

à la mobilité? Afin de tenter d'apporter un éclairage aux questions que chacun se pose, nous avons décidé dans ces pages spéciales intitulées « COVID-19 & Mobilité: quels impacts? » de redonner la parole à quelques "Grands Témoins" qui s'étaient déjà exprimés dans la revue au cours des cinq dernières années. Dans cette rubrique *Grands Témoins* que vous connaissez bien, et qui est conçue comme un espace de réflexion interdisciplinaire, des personnalités faisant autorité dans leur domaine (sociologue, prospectiviste, historien, scientifique, économiste, philosophe, urbaniste, architecte, géographe, anthropologue...) nous livrent régulièrement leur vision de la mobilité.

Après les témoignages de Georges Amar, Éric Lebreton, Carlos Moréno, Antoine Picon, et Pierre Veltz, que vous avez pu découvrir dans le précédent numéro (TEC 246 juin 2020), cinq nouveaux Grands Témoins: **Jean-Marc Offner**, directeur de l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine; **Alfred Peter**, urbaniste et paysagiste; **Dominique Rouillard**, architecte et docteur en histoire de l'art; **Michel Lussault**, géographe et **Mathieu Flonneau**, historien, spécialiste d'histoire des mobilités ont accepté de nous faire partager leur analyse des événements, leur vision de l'après-crise, les conséquences à moyen terme sur la recomposition du paysage des mobilités ou sur l'urbanisme de demain, leurs craintes, mais aussi leurs espoirs!

Francis Demoz
Rédacteur en chef

Jean-Marc Offner est directeur général de l'agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine (a'urba), et préside le conseil stratégique de l'École urbaine de Sciences Po.



JEAN-MARC OFFNER

Quels seront, selon vous, les impacts de la crise sanitaire que nous venons de traverser sur l'urbanisme de demain ?

Les temps du confinement et des distances contraintes (ni trop près ni trop loin) ont d'abord rappelé l'importance de ce qui fait aujourd'hui tenir les systèmes urbains : la logistique, la gestion des flux physiques et numériques permettant l'accès aux ressources vitales. Ces *lifelines*, ce sont des réseaux techniques, fiables, mais aussi des hommes et des femmes, dont la société semble avoir découvert les mauvaises conditions de travail. Des caissières et des chauffeurs routiers mieux payés ? Ou une automatisation progressive de leurs tâches ? Ou moins d'activité marchande ? Le débat reste à poser, mais, entre porteurs d'eau et chiffonniers, il scande l'histoire urbaine. La crise sanitaire met par ailleurs en exergue la mission première de l'urbanisme : réguler les distances ; arbitrer entre sédentarité et mouvement, entre proximité et connectivité. Cela donne l'occasion aux promoteurs de modèles de pousser leurs pions : la ville dense, efficace par sa concentration d'équipements, mais à rendre plus aimable ; la *città diffusa*, productrice de maisons avec jardins plébiscités, mais captive de déplacements carbonés à réduire. D'autres en appellent

à la démétropolisation. Soulignons que la résilience a surtout besoin de diversité et qu'il faudra trouver des formes originales d'articulation entre agencements territoriaux et mobilité. La transformation des usages de la ville a aussi été l'occasion de mobiliser une boîte à outils méconnue : l'urbanisme temporaire (tactique, transitoire) en jouant sur des mutualisations et des rythmes de fréquentation. Cela va des places de stationnement libérées pour permettre l'extension des files d'attente des piétons devant les commerces au décalage des heures d'embauche pour écrêter les pointes de trafic dans les transports collectifs. Souhaitons que les institutions en place, plus à l'aise avec l'investissement que la gestion, trouvent une place pérenne pour ces démarches prometteuses.

Penser la ville de demain, c'est précisément le cœur de votre dernier livre « Anachronismes urbains »⁽¹⁾. Il faut, selon vous, se séparer de croyances d'un autre âge, lesquelles sont-elles ?

Parmi les sept dogmes que je décrypte, deux font directement écho à la situation actuelle, tant sanitaire qu'écologique. D'abord, le périurbain. Dans ces injonctions paradoxales entre accès aux services et rejet de la grande ville « inhumaine », entre rééquilibrages territoriaux et arrêt de l'artificialisation des sols, les territoires périurbains restent un impensé. Malgré l'évidence de l'échec

de la lutte contre l'étalement urbain, le combat est censé se poursuivre, empêchant de concevoir un avenir durable pour ces espaces habités par un tiers des Français. L'enjeu est pourtant de « faire projet » dans le périurbain, d'y réinventer les logements, les mobilités, les centralités, les espaces publics. Ensuite les déplacements. En France, lorsque l'on parle mobilité (les espaces-temps d'un programme d'activité lié à un mode de vie), on répond déplacements (une origine, une destination, un motif). Et lorsque l'on parle politique de déplacements, on répond transport. Et lorsque l'on parle politique de déplacements, on répond offre de transport collectif. Affaire de structures institutionnelles et de cultures professionnelles... On néglige donc la marche, manière inégalée d'habiter le monde, cellule-souche de la mobilité. Et on ne s'intéresse pas à la « bagnole », alors que c'est bien dans l'évolution du système automobile lui-même que résident les solutions à une omniprésence délétère de la voiture individuelle. Les trams et les métros hier, le GPE et les RER métropolitains aujourd'hui, focalisent l'action publique au détriment des innovations nécessaires à la transformation de l'automobile en transport collectif (car partagé) et public (car régulé). ■

(1) - Anachronismes urbains. Jean-Marc Offner. Sciences Po Les presses (2020)

Retrouvez l'entretien que nous avait accordé **Jean-Marc Offner** dans la rubrique Grand Témoignage de la revue **TEC 236 de janvier 2018**. <https://atec-its-france.com/revue-tec/>

LA MISSION PREMIÈRE DE L'URBANISME : RÉGULER LES DISTANCES

Urbaniste, paysagiste, **Alfred Peter** développe des projets de mobilité d'envergure incluant toujours une dimension écologique forte. Très engagé dans l'émergence des villes durables, il a notamment été en charge du premier tramway de Strasbourg qu'il accompagne depuis son lancement il y a 25 ans.



ALFRED PETER

Quels seront, selon vous, les impacts de la crise sanitaire que nous venons de traverser sur l'urbanisme de demain ?

Le Covid-19 a ébranlé beaucoup de certitudes : il a mis en exergue certaines défaillances de nos milieux urbains que nous savions déjà peu adaptés aux crises comme celles liées au changement climatique, à diverses pollutions comme celle de l'air notamment. Il a mis le doigt sur d'autres fragilités : le métro bondé, le confinement dans l'ascenseur, l'open space. Il a révélé de façon cruelle un phénomène que je ressentais depuis un certain temps déjà : la densification rend les villes encore plus vulnérables. Fondés sur l'idée de bon sens consistant à s'entasser plus pour se déplacer moins, nous sommes en train de boucher les derniers trous dans le périurbain. Le rejet par les urbains est massif et le phénomène est devenu dans leur bouche « la bétonisation ». Le dernier privilège de la périphérie sur les centres-villes est donc en train de mourir : celui d'avoir de la place. Ce sentiment d'une relative distanciation n'est pas le paradis pour autant (sauf peut-être dans certaines banlieues chics) car souvent ces lieux sont occupés par des parkings, des friches, des lambeaux agricoles, des terres polluées. Mais ce sont des espaces disponibles pour construire le grand climatiseur urbain dont je rêve, et qui a besoin de fortes continuités naturelles pour guider l'air frais des périphéries forestières vers les centres qui étouffent.

Si la Covid pouvait porter un coup d'arrêt à cette folie du remplissage et obliger chaque ville à réaliser un « projet » climat, les 800000 victimes ne seraient pas mortes pour rien.

Bien sûr, on va me rétorquer : qu'en est-il de l'étalement urbain ? À nouveau, merci à la Covid. La concentration extrême de tout ce qui fabrique de la richesse dans les métropoles et son corollaire, le déclassement des villes moyennes a montré ses limites. Il y a des millions d'hectares déjà viabilisés dans ces villes qui attendent bras ouverts emplois, logements, services publics. Reprenons la main sur la logique néolibérale, pensons territoires, et planifions !

La dimension écologique est essentielle pour vous, sort-elle renforcée de cette crise ?

En tout cas, je ne pense pas comme Michel Houellebecq que le monde d'après sera le monde d'avant en pire. Nous vivions depuis le XIX^e siècle avec cette certitude que notre structure institutionnelle fondamentale ne peut être maintenue que par une augmentation constante. Une société est moderne lorsqu'elle est en mesure de se stabiliser de manière dynamique, une société qui a besoin pour cela du

statu quo de la croissance (économique), de l'accélération (technique) et de l'innovation (culturelle). Le confinement a mis en évidence que cette fuite en avant n'est pas liée au fait que nous soyons biologiquement insatiables, mais au fait que nous essayons de gravir continuellement un escalier mécanique descendant. À chaque fois que nous marquons une pause, nous avons l'impression de décrocher. C'est la crainte du décrochement qui a progressivement substitué la peur à la promesse. Il faut espérer que la pause mondiale inédite imposée par la pandémie permette une véritable inflexion de trajectoire ; ce fol espoir d'un monde d'après, délesté des choses inutiles. Mais, depuis quelques semaines, ce moment de répit pour la planète est sérieusement écorné par des plans de relances à tous crins. Pour faire comme avant ? Pour donner raison à Michel Houellebecq ? Je suis un incorrigible optimiste, et crois discerner que l'imaginaire collectif n'est plus guidé uniquement par la peur d'un déclassement lié à un univers féroce concurrentiel. Je rêve peut-être, et les deux années qui viennent seront un test pour vérifier si le curseur s'est un peu déplacé et si de nouvelles marges de manœuvre s'ouvrent à nous. Comptez sur moi pour m'engouffrer dans cette brèche et donner corps aux projets « d'écologie festive » pour entretenir cet espoir. ■

COMPTEZ SUR MOI POUR DONNER CORPS AUX PROJETS « D'ÉCOLOGIE FESTIVE »

Retrouvez l'entretien que nous avait accordé **Alfred Peter** dans la rubrique Grand Témoignage de la revue **TEC 235 d'octobre 2017**. <https://atec-its-france.com/revue-tec/>

Dominique Rouillard, est à la fois architecte, docteure en histoire de l'art, professeure à l'École nationale supérieure d'architecture Paris-Malaquais, directrice du Laboratoire Infrastructure, Architecture, Territoire (LIAT) et co-fondatrice de l'agence Architecture Action.



DOMINIQUE ROUILLARD

Quelle analyse, l'« historienne de l'infrastructure » que vous êtes, fait-elle de la crise que nous venons de traverser ?

Durant le confinement on ne s'est plus déplacé, mais les images de cette immobilisation, elles, ont beaucoup circulé. Images de boulevards, de rues et de places, d'autoroutes, de gares, déserts, une pléthore d'infrastructure non pas hors d'usage, mais sans usage. Chacun a voulu réaliser un cliché pour obtenir la vision de scènes de film, qu'on sait rendues possibles habituellement par arrêté préfectoral interdisant la circulation ! Des images sidérantes donc, mais d'une certaine façon aussi « déjà vues ». Nous avons trouvé une ville du XIX^e siècle, quand la photographie ne parvenait pas à capter le mouvement, le déplacement des chevaux, des calèches, de tous les véhicules qui déjà encombraient les voies et que la littérature ou la peinture

confinement a révélé combien la ville s'était remplie de mouvements, de bruits, d'occupations. Les films en noir et blanc des années 50 ou 60 peuvent rappeler également ce temps en suspens du confinement - les boulevards, les quais de la Seine, les Champs-Élysées, la campagne française - filmés par la nouvelle vague, quel calme. Le paysage du confinement a également donné une vision différente des fictions négatives ou post-apocalyptiques qui elles aussi « vident » les lieux de la présence des humains, car dans ces scénarios se lisent les marques d'une tragédie - guerre, cataclysme, ère post-atomique. C'est pourquoi on peut dire que l'activité suspendue des images de cartes postales de la ville du XIX^e siècle et la ville du Covid rappellent, mais aussi préfigurent ce qu'il en est d'un paradis urbain.

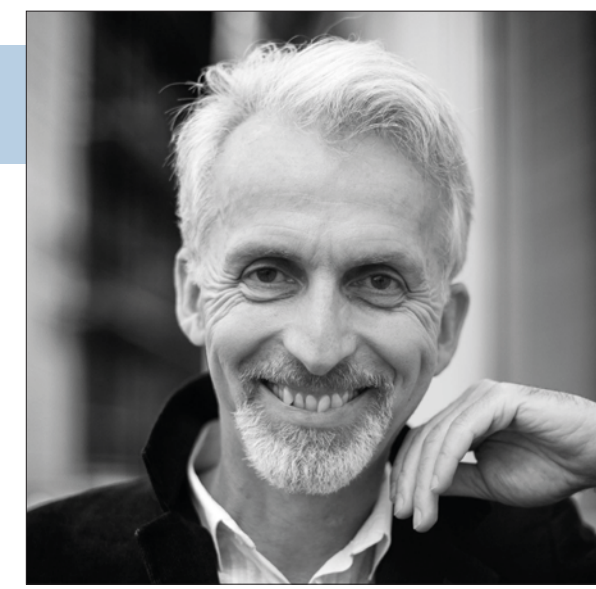
Dans votre dernier livre « Le projet Hub : l'architecture des nouvelles mobilités »⁽¹⁾. Vous vous êtes penchée sur « la transformation du hub des mobilités du futur proche », pouvez-vous nous expliquer ? En quoi les événements que nous venons de traverser peuvent-ils ou non accentuer cette transformation ?

Nous avons pensé trouver au Japon le futur de la gare, parce qu'elles y sont surdéveloppées et qu'elles utilisent une technologie digitale personnelle, paramètre décisif de l'intermodalité et de l'interopérabilité. Or, cette gare du futur n'existe pas. La gare japonaise, la meilleure du monde, est une gare

du passé. Ici comme ailleurs, on n'a pas pris la mesure de la pluralité des modes de déplacement et de connexions qui est d'ores et déjà possible, accessible. Ainsi, dans un futur proche, plus de trente modes de transport et avec leurs usages multiples pourraient potentiellement être amenés à se croiser dans les hubs, bouleversant la compréhension de l'intermodalité, laquelle ne pourra plus se limiter aux distinctions antérieures et aux interconnexions entre cinq ou six modes (train, tram ou métro, véhicule privé, taxis, bus, vélo, piéton). C'est néanmoins au Japon, en extrémité le réel, que l'on a trouvé des terrains de réflexion féconds pour anticiper et simuler les hubs des mobilités futures. Quant à savoir quel sera l'impact de la Covid sur cette transformation, je dirai qu'elle a produit un urbanisme de l'émotion, un urbanisme affectif. Les décisions en matière d'urbanisme et d'infrastructure seront sans aucun doute marquées de manière profonde par l'expérience du confinement, et pourraient accélérer la venue d'autres manières de vivre et bien sûr de se déplacer, avec par exemple la demande de ville à « seulement » 5 minutes, accessible à partir de tous les modes de déplacement écologiques existants. La Covid est le support pour leur développement et donc pour leur interconnexion maximalisée, afin de rapprocher l'organisation spatiale des hubs de l'espace virtuel et ubiquitaire de nos smartphones. ■

(1) - Le Projet HUB. L'architecture des nouvelles mobilités. Dominique Rouillard / Alain Guilheux. MétisPresses (2020).

Géographe, **Michel Lussault** est professeur d'études urbaines à l'Université de Lyon et directeur de l'École urbaine de Lyon.



MICHEL LUSSAULT

Quelle est l'analyse du géographe sur la crise que nous venons de traverser ?

Le Coronavirus Sars-Cov-2 est devenu en quelques mois un opérateur spatial d'une grande puissance « géopolitique », capable de traverser et de connecter des sphères d'activités très éloignées des siennes, car il tire parti des caractéristiques spatiales du monde urbanisé. D'abord, il prospère là où les concentrations de populations urbaines sont élevées et les liens sociaux intensément activés. La carte de son implantation ? C'est la carte des agglomérations urbaines. Et au sein même des villes touchées, nous pouvons constater que l'épidémie trouve des foyers virulents dans des lieux et des moments de rassemblement important : temples, églises, stades, carnivals, marchés couverts, entreprises, terrasses de café, lieux de fêtes et réunions familiales. Le coronavirus prospère là où la coprésence est marquée et, surtout, l'interaction sociale intense. C'est ce qui explique que vouloir le contrôler par le confinement radical des ménages, remet en question immédiatement l'urbanité, c'est-à-dire la vie relationnelle qui est au fondement de l'avantage comparatif de l'organisation urbaine. La géographie du virus suit celle de l'urbanisation planétaire et surtout emprunte les réseaux de liens que celle-ci installe. Il s'avère parfaitement adapté à la « mobilisation générale » qui est fondamentale dans notre système Monde, où tout et tout le monde circulent tout le temps, partout et par

tous les moyens. Ainsi, le virus est devenu très rapidement un voyageur planétaire, empruntant l'ensemble des modes de circulations possibles avec ses hôtes humains qui le transportent. En ce sens, il est normal que le tourisme s'avère un véhicule idéal de diffusion tant il s'est mondialisé - il contribue même à la mondialisation. Le Sars-Cov-2 a joué de ce que j'appelle l'hyperspatialité du Monde : tout opérateur spatial (toute entité qui se tient quelque part et/ou se déplace) au sein du système Monde est, en raison même de ce que la vie urbanisée suppose, potentiellement connectée et au contact d'un nombre indéfini d'autres.

LA GÉOGRAPHIE DU VIRUS SUIT CELLE DE L'URBANISATION PLANÉTAIRE

Dans un entretien accordé à la revue TEC en juin 2019, vous nous présentiez votre concept d'hyper-lieux et évoquiez l'idée de justice spatiale, vous disiez que « l'injonction à toujours être en mouvements et connectés peut et doit être amendée » ? Va-t-on aller selon vous vers moins de mobilité ?

Je crois que la crise souligne notre dépendance à la mobilité, qui nous est indispensable, mais aussi nous expose à des effets systémiques lorsqu'elle est perturbée. On voit comment ce virus a profité, par rapport au Sars 1 de 2002-2003, de l'incroyable croissance des circulations des êtres

humains, notamment aériennes : celles-ci ont doublé depuis 2005. Peut-être réalisons-nous mieux qu'il y a quelques mois que cette tendance n'est pas soutenable et pas seulement pour des raisons environnementales. De même, le confinement nous a fait prendre conscience, en restreignant les mobilités quotidiennes, à quel point l'automobile est consommatrice d'espace, de temps, et productrice de nuisances atmosphériques et sonores. La pandémie a provoqué chez certains habitants une prise de conscience de la nécessité non pas de supprimer les mobilités (se mouvoir librement est aussi une conquête particulièrement appréciable), mais de les raisonner, d'être plus attentif à leurs impacts. Je suis frappé de la vigueur des revendications à une autre allocation des espaces au sein des villes, afin de donner plus de place aux modes « doux ». On constate aussi le renouveau des réflexions sur les transports ferroviaires de moyenne distance, comme alternative aux déplacements aériens court-courriers. Ce sont des signaux faibles, certes, mais qui indiquent sans doute que nous entrons dans une autre phase. ■

Retrouvez l'entretien que nous avait accordé **Dominique Rouillard**, dans la rubrique Grand Témoin de la revue **TEC 240 de janvier 2019**. <https://atec-its-france.com/revue-tec/>

Retrouvez l'entretien que nous avait accordé **Michel Lussault** dans la rubrique Grand Témoin de la revue **TEC 242 de juin 2019**. <https://atec-its-france.com/revue-tec/>

Historien, spécialiste d'histoire des mobilités, de l'urbanisme et des routes, **Mathieu Flonneau** est maître de conférences à l'Université Paris I Panthéon-Sorbonne. Il est président de l'association T²M (Traffic&Transport to Mobility).



MATHIEU FLONNEAU

Quelle analyse, l'historien que vous êtes, fait-il de la crise sanitaire que nous avons traversée? Vous parlez de « choc d'immobilité »?

Je vous répondrai en évoquant un cliché insolite, il s'agit en fait de la vision d'une scène que des milliers d'automobilistes ont eue aux abords immédiats de l'A20 qui traverse le centre de la France le long de la zone aéroportuaire de Châteauroux-Déols. En cet endroit, le collapse est parfait pour expliciter ce que j'ai en effet pu évoquer dès les débuts de la crise sanitaire dans un entretien à *La Tribune* derrière le « choc d'immobilité » inouï qui commençait alors. Le prurit mobilitaire de notre époque et son imaginaire désordonné s'y reflètent. On aperçoit sur le tarmac de cet aéroport, une accumulation statique inattendue d'appareils appartenant à diverses compagnies - pas que *low cost* -, en service avant le confinement qui sont venus s'immobiliser des quatre coins du monde: des dizaines d'avions d'Aeroflot, d'Hong-Kong Airways, d'Azul, et certains anonymisés. Leur remisage constitue un moment figé qui renseigne surtout sur le mouvement que l'on croyait perpétuel du développement des vols commerciaux passagers mondiaux. Et au bout des pistes, fait totalement surréaliste en cet endroit, émergent à l'horizon de la champagne berrichonne, l'ensemble de la flotte des Airbus A380 de la compagnie British Airways, soit plus d'une douzaine de ces géants du ciel dont la rentabilité était de toute façon remise en cause

avant la crise chez Air France. De ce petit théâtre dont je pense enrichir un jour l'analyse, je retiens les porte-à-faux et la fragilité de ce que certains nomment hâtivement « le sens de l'histoire » que la rétention épidémique de la mobilité a révélé plus encore. J'y vois aussi la déconnexion matérielle, définitive et absolue entre la carte et le territoire qu'il y a quelques années la littérature d'un Michel Houellebecq, qui évoquait cette autoroute justement, avait si lucidement su mettre en évidence.

Comment selon vous l'industrie automobile doit-elle se repenser pour affronter l'après-crise?

Les lieux communs sur le « monde d'après » abondent. Je me garderai bien d'ajouter à ces facilités, mais, comme je l'avais dit, en termes industriels et surtout sociétaux, le virage est bien antérieur au tournant critique vécu

LES LIEUX COMMUNS SUR LE « MONDE D'APRÈS » ABONDENT

récemment. En effet, la crise, si violente soit-elle, n'a pour partie que fait office de révélateur et enfin, s'il est entendu qu'elle a bien eu lieu et que les plans de relance sont à l'agenda, il n'en est pas de même de la crise après la crise! Tout le monde le pressent, des recompositions désormais inévitables sont à l'œuvre. Ils se jouent cependant bien plus dans les nouvelles rhétoriques parfois déjà usées pour la mise en récit

de l'épisode. On aurait pu espérer un surcroît de sagesse et de réalisme dans la pertinence des indicateurs retenus; on assiste plutôt à de l'opportunisme qui ajoute à la disqualification a priori de la culture routière en général au prix de démagogues préjudiciables à une approche laïque du débat. Un « populisme éclairé » par des lumières vert teintées soutenues ajoute à la moralisation préjudiciable d'un débat pas toujours constructif dans lequel l'archaïsation forcenée et systématique de l'automobilisme semble être la caution de toutes les dérégulations. Dans ce contexte, et pour revenir sur l'image initiale, comment penser la présence à côté de l'aéroport du plus grand resto-routier de France, *L'Escale* des chauffeurs et de leurs poids-lourds qui ont fait vivre la société et joué les utilités sociales essentielles? Je reste donc en attente de nouvelles routines raisonnables qui, sans aucun doute, seront en marge - quoique massives! - par rapport aux chemins triomphants vertueux des grands projets éblouissants - mais tellement coûteux! - ou des grandes routes soyeuses pavées des meilleures intentions du monde. Je ne ferai donc preuve d'aucune originalité en pointant pour finir la permanence du risque politique à venir de fractures territoriales comparables à celles révélées par la crise des « gilets jaunes ». ■

Retrouvez l'entretien que nous avait accordé **Mathieu Flonneau** dans la rubrique Grand Témoin de la revue **TEC 241 d'avril 2019**.
<https://atec-its-france.com/revue-tec/>