

/ De nouvelles routines multimodales

Huit villes passées à la loupe pendant la crise sanitaire pour Trans.Cité.

L'année 2020 marque un changement de cap lié à l'apparition du Covid et à la période de confinement. Une situation inédite d'une telle ampleur et d'une telle durée suscite forcément un bousculement fort de nos habitudes. Vécue comme une remise en question de nos façons habituelles de nous déplacer, cette crise est apparue aussi comme une fenêtre d'opportunité pour en créer des nouvelles. Quelles sont ces nouvelles routines ? Pour le savoir, à la demande de l'association Trans.Cité¹, une équipe de chercheurs a interrogé entre juin et octobre 2020 plus de 800 usagers des transports publics, automobilistes et adeptes des modes actifs, afin de mieux comprendre leurs sensibilités et les besoins émergents qui guident leurs changements de comportement en matière de déplacements². Les huit territoires d'étude comprenaient des métropoles, des villes moyennes et des territoires diffus en milieu périurbain et rural (Nantes, Grenoble, Rouen, Mulhouse, Valence, Montauban, Lamballe Terre & mer, Montmorency).

Les tendances qui se dégagent tendent à privilégier les mobilités individuelles, avec un retour à la voiture, mais aussi et surtout l'essor spectaculaire de la marche, des micromobilités et du vélo. Les transports publics risquent au contraire de souffrir d'une désaffection à plus long terme dans une France post-Covid. Au-delà des sensibilités individuelles, la posture qui sera adoptée par les collectivités en faveur des diverses mobilités sera décisive : une posture proactive en faveur des modes actifs pourra à terme se révéler bénéfique pour les transports publics, en capitalisant sur les synergies naturelles à ces modes, alors qu'une posture qui accepterait passivement le retour de la voiture individuelle se révélera à terme contre-productive pour les transports publics. /

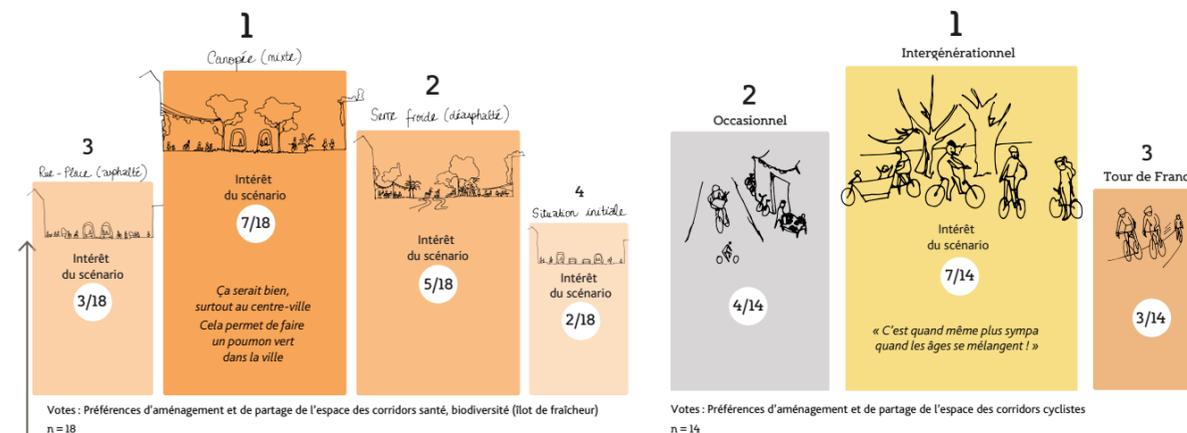
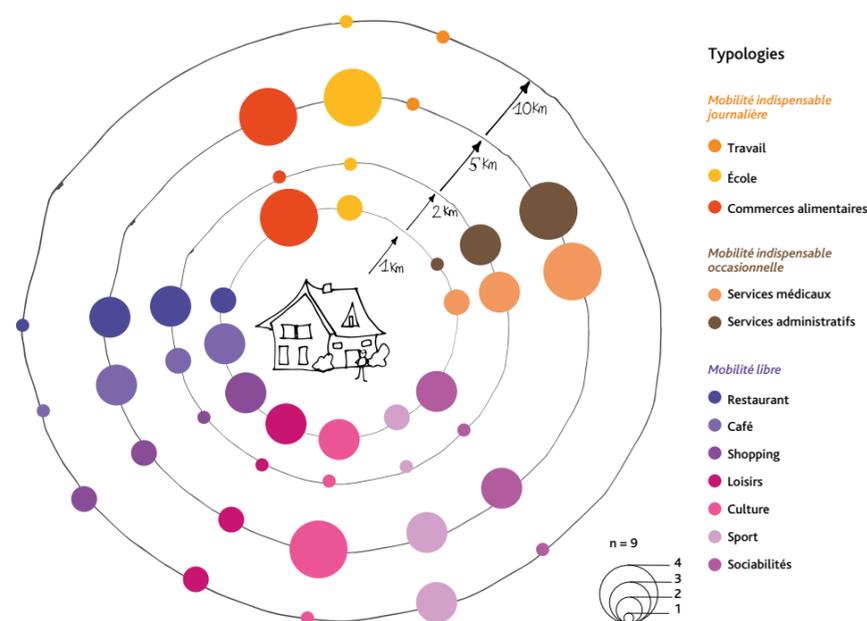
① Trans.Cité, association loi 1901 créée en 1986, est un lieu d'échanges, de débats, un trait d'union entre élus et professionnels du transport associés à Transdev, sur le rôle des mobilités dans la ville et l'aménagement du territoire. L'association regroupe des collectivités et des réseaux.
② Les résultats complets de l'enquête Trans.Cité peuvent être téléchargés sur <https://transcite.eu/fr>

→ Étude réalisée par Sonia Lavadinho, anthropologue urbaine, fondatrice du cabinet Bfluid, Marie-Emmanuelle Huillo, directrice déléguée Relations institutionnelles Transdev, Eileen Kandji et Axelle Valance, géographes-urbanistes, fondatrices du cabinet Les FMR, et Héléne Steinbach, urbaniste, Les FMR.

LES DYNAMIQUES DE PROXIMITÉ (LAMBALLE)

L'analyse des dynamiques de proximité en matière de déplacements dans un périmètre compris entre 1 km et 10 km met en avant les potentialités des modes actifs et détermine l'autosuffisance d'un territoire en termes d'aménités urbaines. Plus la pratique de la proximité est ancrée, plus les usages et les dynamiques de production/consumption pourront se développer à l'échelle locale. Cette accessibilité est déterminante pour tendre vers des modes de vie plus résilients et favoriser l'usage plus fréquent des mobilités actives sur le territoire.

Distribution des motifs de déplacement dans des rayons de 1, 2, 5, 10 km



LES SCÉNARIOS MODES ACTIFS CORRIDORS SANTÉ BIODIVERSITÉ/CYCLISTES (GRENOBLE)

Ces différents scénarios d'aménagements prospectifs explorent les préférences des usagers sur l'organisation des mobilités futures au sein des villes et des périphéries. L'offre de mobilité plébiscitée prône l'aménagement de cheminements piétons et cyclables connectés aux espaces de verdure existants ainsi qu'une cohabitation plus aboutie entre des modes doux diversifiés. Ces aspirations tendent vers un renforcement de la biodiversité, une réduction générale des vitesses et une multiplication des sociabilités lors des déplacements.

QUI EST L'AMI DE QUI? (VALENCE)

Les associations entre modes de transport illustrent les représentations mentales des usagers. Plus les modes sont imbriqués et reliés entre eux, plus la desserte entre les réseaux de transport et les usages des territoires est cohérente. Les connexions entre modes donnent un aperçu des comportements multimodaux du territoire avec la combinaison des modes actifs (marche, vélo, micromobilités) associée aux transports en commun. Ces perceptions sont symptomatiques d'un changement apparent des modes de déplacement (du réflexe monomodal à bi-multimodal).

Familles

Modes individuels

C'est un peu ceux qu'on utilise Personnel, seul
Aller plus vite, ne pas se poser de questions
J'évite d'aller sur la route à vélo, c'est trop dangereux avec les voitures qui roulent trop vite
Avoir accès à des véhicules électriques moins chers

Modes partagés

En famille Transports en commun
Choisir d'être dans le partage
Les modes partagés et collectifs sont complémentaires

Modes collectifs

Le train est trop cher
Métro Bus
Contraignant car pas le choix
Je n'ai plus confiance dans les transports en commun, leur état intérieur est dégradé

Une benne de téléphérique / Modes avec coques / Modes à l'air libre / La voiture décapotable / Le télésiège
Où on est enfermé, comme dans la voiture / Bateau, avion TGV / Moto, vélo / C'est plus sécurisant / Tout où on n'est pas enfermé dans un habitacle / Plus agréable que ceux avec coque / Le Segway / Le vélo, la marche / La trottinette

