

# QUELLES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN POUR LE MONDE D'APRÈS ?

**Guillaume GONTARD**

- ▶ Sénateur Ratt. CRCE de l'Isère
- ▶ Vice-président de la commission de l'Aménagement du territoire et du Développement durable



**L**a crise actuelle bouleverse nos repères, nos vies et aura des impacts durables sur les hommes et les territoires. La mise en sommeil de l'économie, des rues, des transports a des répercussions profondes sur notre mobilité, ou en l'occurrence notre démobilité. Elle a révélé que l'on peut vivre et surtout travailler en se déplaçant beaucoup moins. Ces habitudes, notamment de télétravail, seront sans doute perpétuées. Le confinement a aussi favorisé une baisse massive des émissions de CO<sub>2</sub> et d'oxyde d'azote. Cette qualité de l'air devra être préservée.

Dans ce contexte, quelle sera la mobilité de demain ? Avec l'impératif de distanciation, on s'inquiète de voir les transports publics abandonnés au profit de l'automobile. Comment l'éviter ? En développant des alternatives durables comme la marche et le vélo auxquelles beaucoup aspirent, et en redynamisant les transports en commun, notamment grâce à la gratuité.

Le vélo paraît être la solution tout indiquée pour favoriser la distanciation et rompre avec la sédentarité du confinement. La mobilité est un puissant outil d'aménagement. Source de pollution atmosphérique, sonore et de congestion, la voiture a également façonné l'espace et ravagé nos villes en favorisant l'étalement urbain et la consommation de masse dans les grandes surfaces. Le vélo et la marche proposent un rapport différent à la distance, à l'espace et donc à l'urbanisme. Ce raccourcissement des échelles est indispensable pour redynamiser nos centres-villes et faire vivre nos petits commerces, cafés et restaurants mis à l'arrêt par

la crise. Au-delà de ses vertus écologiques, il favorise la résilience des territoires, le dynamisme des tissus économiques locaux et le développement des circuits courts.

C'est le moment de développer les infrastructures cyclables : réseaux sécurisés de pistes connectées, fermeture d'axes urbains aux voitures, piétonisation des centres-villes, stationnements sécurisés. Ce qui est vrai en zone urbaine l'est également en zone rurale, le vélo électrique permettant de démultiplier les distances. Les collectivités locales sont nombreuses à déployer cet « urbanisme tactique ». Gageons que toutes ces initiatives temporaires seront pérennisées. Pour cela, il faut épauler les collectivités.

Je salue l'annonce du Gouvernement qui propose 20 millions d'euros pour développer la pratique du vélo après la crise, mais je lui demande de faire beaucoup plus. Avec la loi d'orientation des mobilités (LOM), le Gouvernement a prévu 50 millions d'euros par an pour le développement du vélo mais les associations estiment qu'il faudrait quatre fois plus, demande dont je m'étais fait le relais

**« Alors que 60 % de nos déplacements quotidiens font moins de cinq kilomètres, le vélo et la marche sont incontournables en complément des transports en commun »**

lors des débats au Sénat. Sachant que 12 milliards d'euros sont dépensés annuellement pour l'entretien des routes, 200 millions d'euros paraissent raisonnables, d'autant que le vélo génère des bénéfices : 150 milliards d'euros par an en externalités positives sur l'environnement et la santé. Alors que 60 % de nos déplacements quotidiens font moins de cinq kilomètres, le vélo et la marche sont incontournables en complément des transports en commun.

La mobilité est multiple. On est tour à tour piéton, cycliste ou usager des transports publics, voire les trois lors d'un même trajet. Avec la crise, la distanciation dans les transports en commun devient un défi majeur. Même si les estimations quant à la baisse de fréquentation des transports ne sont pas alarmantes, dans certains territoires cela aggravera leur désaffection. A l'instar de Dunkerque, Niort ou Châteauroux, la gratuité des transports, qui favorise le retour des usagers, peut alors être une solution. Quand les bus tournent à vide, les recettes de billetterie ne sont pas difficiles à compenser. Autre bénéfice, la gratuité favorise également la revitalisation des centres-villes, provoquant le même effet vertueux que les mobilités douces.

La crise nous fait repenser la mobilité et sa finalité. La mobilité concentre tous les défis sociaux, écologiques et économiques. Pour bâtir le monde d'après, le vélo, la marche et les transports en communs sont les leviers d'un modèle économique résilient, d'un projet urbain viable et d'habitudes de vie responsables. ●

