

RÉFLEXIONS SUR LA PÉRIODE POST-COVID

La crise sanitaire vient questionner nos modèles et pratiques, et pose avec une acuité particulière la question de l'après. Si certaines certitudes et croyances sont ébranlées, un champ des possibles s'ouvre en parallèle. La Direction Conseil et Aménagement de SYSTRA a souhaité explorer cet horizon, en adoptant une posture analytique fondée sur l'observation et la réflexion.

SYSTRA est un groupe d'ingénierie spécialisé dans la mobilité. Notre métier consiste à accompagner les acteurs du territoire, les acteurs publics et privés et les opérateurs pour :

- Concevoir et délivrer des projets de transport ;
- Aider à orienter des actions, choix d'investissement sur les politiques de mobilité ;
- Participer à l'aménagement des territoires en proposant un équilibre entre la préservation de l'environnement, l'usage raisonné des espaces et la promotion de l'engagement des citoyens.

Notre action englobe deux dimensions : stratégique (aménagement durable du territoire), et technique (l'infrastructure bien conçue, qui doit tenir ses promesses durant tout son cycle de vie). Notre champ d'action est le monde, avec la réalisation de systèmes de transport sur tous les continents.

Nous avons une responsabilité face à l'aménagement du territoire, face à des décisions qui peuvent impacter sa trajectoire - qualité de vie, attractivité économique, développement urbain - et qui s'inscrivent dans le temps long.

Chez SYSTRA, nous fabriquons ainsi des outils de mobilité... à une période où tout s'est arrêté, où le mot d'ordre est de ne plus se déplacer ! La crise de la mobilité est un sujet consubstantiel à la crise sanitaire ; à l'échelle planétaire, la circulation accélérée des flux participe à la propagation des agents porteurs.

Or, la mobilité est un vecteur de développement économique, d'interactions sociales, de modes de vie. Comment réfléchir, dans ce contexte, en portant un regard au-delà de l'instant présent qui nous condamne à ne plus bouger ? Sans ignorer l'importance de repenser à un « minimum viable de mobilité »¹, le besoin de mobilité existera toujours. L'homme est par nature mobile.

Après une première étape d'arrêt quasi-total, plusieurs périodes vont se présenter à nous : le déconfinement, sorte de retour progressif à la mobilité, puis l'après, ou plutôt le "vivre avec". Les enjeux de ces deux grandes périodes sont distincts : gestion des flux pour le premier ; refonte du modèle actuel dans une perspective de plus grande durabilité pour le second, sans perdre de vue l'objectif d'un modèle global plus vertueux sur le plan écologique.

Avec la crise du COVID, qu'observons-nous ?

La mise à l'arrêt de notre système global a de nombreux effets : expérience accélérée du télétravail et des interactions à distance, décroissance du trafic routier, réduction de l'offre de transport public, fragilisation des nouveaux services de mobilité partagée, avions cloués au sol... avec toutes les conséquences sur la viabilité économique, mais aussi sur la baisse des émissions de CO₂ et

¹ Gabriel Plassat : <http://lafabriquedesmobilites.fr/articles/mobilite-minimum-viable/>

l'amélioration de la qualité de l'air². Avec la distanciation physique, la crise révèle l'allocation de l'espace et le prisme avec lequel nous concevons nos rues et espaces publics.

Nous expérimentons, en accéléré, un test grandeur nature de la ville sans voiture, repliée sur ses habitants, sans passants ni touristes. Nous expérimentons une collaboration globale digitale qui vient au secours de ce que nous ne pouvons plus faire sur nos lieux physiques d'activité, la multiplication d'initiatives en faveur de la solidarité, la livraison à domicile, la découverte de notre environnement proche et le repli sur notre foyer, mais aussi, tout ce que l'humain recèle en matière de créativité, et in fine, *une nouvelle agilité des territoires*.

Citons à cet effet l'exemple des aménagements temporaires cyclables, des rues fermées aux voitures, de l'abaissement de vitesse pour la circulation automobile, mais aussi l'adaptation des transports en commun devenus un outil de solidarité. Tout ceci mis en place en un temps record dans différentes villes du monde entier.

Citons encore l'exemple des applications numériques de déplacement, qui se recyclent pour nous donner l'indicateur de mobilité des villes dans le monde, faute d'usagers à conseiller. Citons enfin la réorganisation de l'activité commerciale, sur le modèle de la *ville du drive*.

Sur chacun des métiers de SYSTRA, divisés en trois grandes familles (conseil et études amont, design d'infrastructures et systèmes, AMO et suivi de chantier), nous observons les effets de la crise COVID-19.

Dans nos métiers liés au conseil et à l'aménagement du territoire, les convictions pré-crise de chacun sont questionnées. Le rôle de l'expert en ce temps de bouleversement est d'écouter, d'observer, et d'aider à façonner l'avenir. La crise amplifie la complexité des choix que font les décideurs au quotidien.

Une partie importante de nos métiers amont passe par collaboration avec nos maîtres d'ouvrage et par la connaissance fine des usages, pour proposer des solutions de mobilité adaptées à chaque territoire. Avec la crise sanitaire, si la capacité de collaborer à distance est bien là, grâce aux outils numériques, le maintien d'une relation forte et l'implication du maître d'ouvrage tout au long de l'étude restent des facteurs de réussite essentiels. En cela, la crise révèle un besoin de proximité, tant spatial que temporel. Les outils numériques et la digitalisation des activités nous permettent de réaliser une partie de nos activités à distance – ce qui était inenvisageable il y a dix ans. En revanche, le besoin de terrain reste entier pour produire des diagnostics pertinents.

Dans nos métiers liés à la conception détaillée d'infrastructures, c'est la nécessité de résilience qui est invoquée, et de plus de durabilité. La résilience, comprise comme la capacité d'un système à agir comme un ensemble capable de s'adapter à un stress extérieur en gardant ses fonctionnalités premières, prend ici tout son sens. Nous travaillons sur ces sujets depuis longtemps³, mais cette crise

² Entre début février et fin mars 2020, les émissions de CO₂ ont chuté de près d'un quart en Chine par rapport à 2019. De même, le Nord de l'Italie et les Etats-Unis ont commencé à enregistrer une baisse de leurs émissions de CO₂ et de la pollution atmosphérique. Ces baisses sont directement liées à la réduction drastique des activités industrielles, mais aussi au coup de frein donné à la mobilité des personnes, et en particulier au trafic aérien mondial.

³ <https://www.shop-etf.com/fr/high-speed-and-intercity-natural-risks>

sanitaire accélère nos démarches et ouvre de nouvelles réflexions sur l'adaptation de nos infrastructures, de nos villes et de nos territoires aux événements extérieurs.

Enfin, dans nos métiers liés aux travaux, cette crise renforce notre conviction de prioriser la santé et la sécurité des personnes intervenant sur site.... Dans ce sens, nous menons des réflexions sur des méthodes et outils innovants permettant de protéger les personnes tout en garantissant un bon déroulement des chantiers.

Plus globalement, cette crise replace au centre du débat la notion de « valeur », de ce qui compte, dans les choix d'investissement et de conception que nous prenons, sur le temps long.

Avec la crise sanitaire, quelles questions nous posons-nous ?

À court terme, nous réfléchissons à la question de la reprise des activités à la fin du confinement, où le risque sanitaire doit être géré. Pour les transports publics, il s'agit d'un énorme défi, la notion de distanciation physique s'opposant par essence avec le besoin de massification des flux, condition pour garantir un niveau de service attractif, ainsi qu'un minimum d'équilibre entre coûts et recettes d'exploitation. De nouveaux équilibres financiers vont devoir être trouvés, les recettes étant doublement pénalisées, du fait de la diminution drastique du trafic, mais aussi de la baisse du versement mobilité des entreprises.

Comment passe-t-on de l'époque du partage (autopartage, coworking, vélos et trottinettes en libre-service) à un monde où « *tout ce qu'on touche, tout ce qu'on partage, n'a plus sa place dans la ville confinée* »⁴?

De nombreuses idées fusent, pour répondre aux impératifs d'hygiène visant à *ne plus toucher* (ouverture des portes automatiques dans les transports publics, dématérialisation des titres de transport ou suppression de la validation, désinfection des espaces et des véhicules, auto-nettoyage des poignées de trottinette, ...); mais aussi aux impératifs de distanciation visant à *cohabiter sans danger* : solutions low tech (rubans adhésifs au sol, condamnation de sièges à bord des véhicules, port du masque...) ou solutions high tech faisant appel au digital (réservation de trajets, mise à disposition de l'information sur l'occupation des rames ...); sans parler des dispositifs de contrôle de la mobilité à l'échelle de l'individu pour rendre visible le virus ou sa contagion (tracking, reconnaissance faciale, prise de température, détection de toux suspecte..).

Malgré ce foisonnement, les questions demeurent.

Qu'est-ce que cette crise va réellement changer, ou peut changer ? De quelle façon ? Les changements seront-ils durables ou éphémères ?

Comment les engagements climatiques et les réflexions sur la neutralité carbone seront-ils réorientés à l'échelle mondiale par les constats de diminution des gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air ? Quelle influence sur la biodiversité et la nature dans la ville ?

L'économie du partage va-t-elle survivre ? Les transports collectifs, confrontés à une perte drastique de recettes sur une période indéfinie, seront-ils soutenus par les collectivités et les institutions (nationales et supranationales) à un niveau suffisant pour compenser le creusement du déficit d'exploitation ? Certains usagers se détourneront-ils des transports collectifs, et vers quel mode se

⁴ Cécile Maisonneuve, présidente de la Fabrique de la Cité

rabattront-ils ? Jusqu'où le lissage des flux dans le temps (écrêtement des pointes de fréquentation) pourra-t-il réellement aller ?

Jusqu'où le vélo, ou plus largement, les engins de déplacement personnel pourront-ils gagner dans les usages, sur les déplacements de courte distance⁵ ?

Pourra-t-on éviter un scénario dans lequel la voiture sera gagnante ? Les villes vont-elles pérenniser les espaces repris à la voiture ?

Allons-nous moins nous déplacer ? Que restera-t-il du télétravail, de ses effets réels sur la réduction des déplacements ?

Globalement, la crise focalise notre attention sur une échelle plus fine, et nous invite à repenser la question d'une économie de proximité. Il est donc possible que les décideurs eux-mêmes s'interrogent davantage sur les problématiques d'accessibilité locale à l'issue de cette période ; ce qu'a déjà initié, en France, la Loi d'Orientation des Mobilités, avec l'accent mis sur la mobilité du quotidien.

Les caractéristiques de l'épidémie modifient notre perception :

- des espaces publics : dans un contexte de distanciation, un déplacement s'envisage différemment dans un secteur dense, principalement desservi par de la voirie locale, aux trottoirs étroits, ou dans un secteur plus ouvert, irrigué par de larges avenues;
- du réseau de transport public, lieu de concentration par excellence, par opposition aux modes individuels qui garantissent une certaine continuité du confinement.

Ces perceptions, si elles perdurent, vont renforcer les attentes des usagers quant à la qualité et la convivialité des espaces dédiés aux fonctions de transport : lisibilité, propreté, fluidité des circulations... L'image des transports collectifs devra être revalorisée par d'autres moyens que l'amélioration de l'offre ou du niveau de service.

Enfin, il sera intéressant de suivre l'évolution post-confinement de deux formes de mobilité particulières : la mobilité liée à l'usage des services de livraison à domicile et la mobilité de loisir ou touristique.

En matière d'aménagement du territoire, une relocalisation des activités industrielles stratégiques et des circuits alimentaires est souhaitée. Les friches sont le support essentiel de cette relocalisation, au service de la concrétisation de *la ville productive*.

Sous un angle plus large, nous expérimentons avec le confinement un certain niveau de silence et une qualité de l'air améliorée. Comment va-t-on revenir à un niveau « normal » de ces nuisances ? Sera-t-on plus sensible à ces sujets dans le cadre des concertations à mener sur les projets d'infrastructures ou de bâtiments ?

Qu'allons-nous changer dans nos pratiques ? Comment proposons-nous d'agir ?

Si cette crise donne matière à penser, elle donne aussi une raison d'agir. Pour accompagner l'étape de transition jusqu'à celle de *"la vie avec"*, pour changer certaines pratiques dans les métiers de

⁵ A cet effet, voir les résultats de l'enquête réalisée par le Forums Vie Mobiles auprès d'un échantillon de 1500 personnes entre les 3 et 8 avril, en France : 38 % des personnes interrogées déclarent avoir pris conscience que leurs déplacements pourraient être faits davantage en proximité, à pied ou à vélo.

l'ingénierie et du conseil. En observant ce qui se passe maintenant, nous pouvons déjà tirer des premières leçons, imaginer de nouveaux champs d'analyse, renforcer certaines convictions.

La crise sanitaire a montré que certaines concertations pouvaient se poursuivre par la voie numérique. Cela sera-t-il satisfaisant ? Nous prévoyons d'en faire un retour d'expérience à partager avec nos maîtres d'ouvrage.

Certaines agglomérations nous ont déjà contactés pour réaliser une enquête visant à apprécier les freins et appréhensions des usagers à reprendre les transports publics après le confinement.

La distanciation physique est un phénomène sur lequel nous avons décidé d'investiguer, en utilisant nos outils de modélisation. Parmi les initiatives engagées :

- L'identification de "lignes de désir cyclables" sur un territoire donné, sur la base d'un potentiel d'usagers des transports collectifs reportés sur le vélo (approche sortie de crise) mais aussi des flux routiers courte distance (approche pérennisation) ;
- L'effet de la distanciation sur les flux de passagers, dans les espaces du métro.

Un *hackathon* réalisé par les équipes australiennes de SYSTRA a fait ressortir plusieurs idées de nouveaux services. Ces idées s'appuient sur la technologie et sur l'évolution des critères de design afin de prendre en compte les nouvelles contraintes imposées par l'urgence sanitaire et la résilience.

Plus généralement, la crise du COVID crée une rupture à même de générer des changements de comportement durables, qu'il serait intéressant d'analyser finement par des études de la demande et des pratiques modales. Le déconfinement offre aux collectivités un créneau stratégique pour promouvoir de nouveaux usages, notamment pour les déplacements de courte distance, réel gisement pour la marche et les engins de déplacement personnel (vélo, trottinette, hoverboard...). Le « temps de reprise » ou durée avant le retour à la normale en termes de fréquentation et donc de revenu, est une autre interrogation qui peut motiver des besoins d'enquête spécifiques.

Le confinement aura également forcé l'expérience de mesures dites de gestion de la demande, principalement liées au télétravail. Cela peut mener les collectivités comme les entreprises à vouloir structurer leur démarche pour mieux organiser ses flux.

Parmi nos convictions renforcées, plusieurs lignes se dessinent.

- Celle d'intégrer la question de la résilience, de la durabilité et de l'efficacité énergétique de façon bien plus accrue dans nos analyses et méthodes de conception, avec une approche globale systémique à l'échelle des territoires. Aussi, nous allons développer davantage l'analyse des vulnérabilités – environnementales, sociales, sociétales – dans les projets que nous concevons. La conception de systèmes modulables et adaptables à ces trois enjeux nécessite par ailleurs de bien prendre en compte leur interdépendance.
- Celle de mieux utiliser le foncier des friches dormantes, support potentiel de certaines relocalisations de production, et de densification urbaine dans le périurbain.
- Celle de développer encore les méthodes collaboratives et intégratives, pour réintroduire du lien dans nos projets, et plus d'horizontalité dans les rapports entre le politique, le citoyen et l'expert.
- Celle de développer l'ingénierie environnementale, l'écoconception, d'être force de proposition dans l'agenda neutralité carbone des territoires et participer à "décarboniser" massivement la mobilité.
- Celle de faire du développement des infrastructures de transport public et ferroviaire un levier pour la relance économique verte et respectueuse de l'environnement.

En synthèse, cette situation inédite constitue un moment unique de respiration intellectuelle, pour réfléchir au-delà de la crise, du court terme, dans un monde où le changement climatique est le plus grand enjeu du siècle.

SYSTRA continuera, plus que jamais, d'être aux côtés des acteurs du territoire afin de les aider à mieux imaginer les infrastructures et aménagements résilients, durables et adaptés aux nouveaux besoins qui ne manqueront pas d'émerger.

Contacts à la Direction Conseil et Aménagement de SYSTRA :

Maud Bernard, Directrice en charge de la capitalisation, de l'innovation et de la communication
mbernard@systra.com

Pascal Brostin, Directeur
pbrostin@systra.com

Joan Serrano, Directeur adjoint
jserrano@systra.com