

MIREILLE APEL-MULLER, DIRECTRICE DE L'INSTITUT
POUR LA VILLE EN MOUVEMENT – VEDECOM

« Constituer une "boîte à outils" pour la résilience urbaine »

Lancé pour documenter les innovations et mutations générées par le développement du véhicule autonome, le projet Hyperlieux mobiles de l'IVM est entré en résonance avec la crise sanitaire. *Propos recueillis par Julie Rieg*

Bus&Car Connexion : Selon vous, quels enseignements peut-on tirer de la crise sanitaire sur le plan de la densité ?

Mireille Apel-Muller : Cette situation inédite exacerbe les inégalités sociales, économiques et territoriales. D'un côté les zones très peu denses, où il a été impossible de respecter la règle du 1 km, de l'autre les quartiers urbains appelés « prioritaires », démunis de ces mêmes services et qui ont vu leur population s'entasser dans des transports raréfiés. Et puis le cas des centres urbains hyperdenses, propices à la circulation rapide du virus, qui risquent de perdre encore davantage leur attrait au bénéfice de quartiers d'habitat individuel avec jardins.

BCC : Quelles solutions observez-vous dans les territoires pour pallier ces difficultés ?

M. A.-M. : Au sein de l'IVM, nous avons étudié celles qui reposent en particulier sur les activités mobiles au-delà du pur transport de personnes ou de biens. Ces activités en mouvement existent partout dans le monde et se développent rapidement grâce aux technologies de l'information, mais la crise du Covid-19 leur a donné un élan supplémentaire (camion de l'épicier, bibliobus, foodtruck, cabinets médicaux sur roues...). Avec la crise, les magasins, les restaurants, la Poste réorganisent leurs systèmes de livraisons, notamment par le drive. Les paquebots et TGV deviennent des hôpitaux, des baraques à frites, des laboratoires mobiles. Des entreprises de transport sanitaire transforment des ambulances en cabinet de téléconsultation et de diagnostic. Toutes ces activités permettent de pallier une

carence dans les territoires de faible densité ou peu équipés. La plateforme d'échanges et de recueil d'expériences internationales de l'IVM en témoigne⁽¹⁾.

BCC : Ces solutions ont-elles vocation à être pérennisées ?

M. A.-M. : La crise du Covid-19 a permis d'accélérer des actions qui peinaient à voir le jour, comme le développement des pistes cyclables, des systèmes d'information de réservation et de paiement dématérialisés qui semblaient auparavant si compliqués pour les opérateurs de transport collectif, ou encore l'amélioration des règles d'entretien sanitaire des matériels.

Mais il ne sera pas possible, voire pas nécessaire, de les maintenir toutes. Cela est d'autant plus vrai pour la gestion des flux dans l'espace public, où les conflits d'usage vont reprendre entre les automobilistes, les cyclistes, les micromodes, les piétons. Si l'on veut que les espaces pour le vélo perdurent, il faut dès maintenant préparer de vrais compromis urbains, durables.

BCC : Cette crise nous a-t-elle permis de progresser en matière de résilience urbaine ?

M. A.-M. : D'autres crises vont certainement avoir lieu dans les années qui viennent. Ceux qui auront inventé des solutions et auront su les évaluer seront plus efficaces : adaptabilité des équipements dans l'espace public, réactivité des grosses entreprises de transport collectif qui auront saisi cette occasion pour moderniser non seulement leur matériel, mais aussi le contenu de leurs services ainsi que leur manière d'informer, soutien au télétravail... Les solutions qui ont fait leurs preuves vont constituer une « boîte à outils » pour la résilience, parmi lesquels des véhicules transformables, adaptables, « mobiles pour les immobiles ». À New-York, des bibliobus connectés apportent le WiFi dans des quartiers démunis. Il faut garder l'idée, l'inscrire dans la panoplie pour l'avenir. À l'IVM, nous allons co-construire des actions avec des territoires pour développer ces « hyperlieux mobiles » qui devront répondre autant aux urgences ordinaires qu'aux situations d'exception. ■

(1) www.mobilehyperplaces.com

