Samuel Besnard

Samuel Besnard

Maire-adjoint, Cachan
Président, CAUE 94

> *Les transports en commun sont des éléments essentiels du développement. Les métropoles, les régions, les communes, les établissements publics de coopération intercommunale, voire la solidarité nationale, doivent accompagner la capacité de « soutenabilité » des opérateurs de la mobilité.*

Délégué au développement urbain et métropolitain, aux grands projets et aux espaces publics à la Ville de Cachan, dont il est maire-adjoint, **Samuel Besnard** est également investi au sein du Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement du Val-de-Marne, qu'il préside. Il est aussi **vice-président du syndicat Autolib' Vélib' Métropole** (SAVM) et **du syndicat intercommunal de la périphérie de Paris pour l'électricité et les réseaux de communication** (SIPPEREC), qui accompagne les collectivités adhérentes sur les questions de l'énergie et du numérique.

CHIFFRES-CLÉS

2,6 Md€
C'est le déficit d'exploitation des TC (avant le 2e confinement).

2,7 millions
de trajets en Vélib' en nov., dont 60 % en vélo à assistance automatique.

174,96 km
de pistes cyclables temporaires en Île-de-France (décembre 2020).

Sources : Samuel Besnard ; Blog.velib-metropole.fr ; Observatoire-coronapistes.velo-iledefrance.fr.

LIENS UTILES

- Observatoire de la mobilité en Île-de-France
- Observatoire des coronapistes en Île-de-France
- Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement du Val-de-Marne

OBSERVATIONS SUR LA MOBILITÉ DE LA MÉTROPOLE PARISIENNE

Du règne de l'immobilité...

Les mesures de confinement ont mis à l'arrêt autant que possible nos déplacements et ont modifié nos activités. Cela a des effets sur **les usages des vecteurs de mobilité** que sont la voiture, les transports en commun (TC), les modes actifs (marche, vélo) et les engins de déplacement personnels (trottinette...). Au sein de la métropole, pendant cette période, l'usage de l'automobile et la fréquentation des TC ont chuté, avec une diminution du service des TC. **Le déficit d'exploitation entraîne un retard des investissements,** qui impacte l'amélioration et le développement du réseau de TC.

... à celui de la bicyclette

Le phénomène de report a bénéficié au vélo. Pendant le confinement, **Vélib' a assuré une continuité de fonctionnemment** (24 h/24) et a renforcé son activité pour les stations près des hôpitaux. La pratique s'est ensuite fortement développée comme alternative aux TC. Des aménagements provisoires relevant de **l'urbanisme tactique** (coronapistes) ont été réalisés, entraînant un nouveau partage de l'espace public qui relève d'une volonté politique. Portée par l'effet VAE (vélo à assistance électrique), **la « vélorution » est en marche,** y compris en petite couronne. Est né ainsi le projet RER V' (collectif Vélo Île-de-France).

Le retour de la voiture ?

Est-ce le retour en grâce des modes de transport individuels qui, en réduisant le contact avec autrui, rassurent ? À terme, **l'afflux potentiel des voitures** rime avec bouchons, pollution (atmosphérique et sonore) et stress urbain, soit des éléments que l'on voudrait écarter de la vie métropolitaine. Or, non seulement les impacts dramatiques de la pollution sur la santé sont la cause de décès et de cancers, mais **les maladies respiratoires** qu'ils engendrent représentent **des facteurs de comorbidité à la Covid-19.**

Perspectives

En prévision d'éventuelles autres épizooties, **certaines évolutions sont souhaitables** afin de mieux y faire face : « démobilité », télétravail, usage de modes de transport alternatifs, décalage des horaires de bureau pour désengorger les heures de pointe. Mais **certaines solutions pourraient fragiliser l'équilibre économique des TC,** au détriment des usagers et des territoires. Cela souligne l'importance de **la capacité de « soutenabilité »** des opérateurs de la mobilité, de la métropole, des régions, des communes... et de la solidarité nationale.