

Aménagement du territoire, urbanisme et mobilité

Impacts actuels et potentiels de la COVID-19

Jean Dubé, Ph.D.

Plan de la présentation

- Rôles du TC dans les villes
 - Économique/Social/Environnemental
- Changements apportés par la COVID
 - Court/Moyen/Long terme
- Aménagement post-COVID
 - Importance d'arrimer aménagement et TC (via ses déterminants)
- Conclusion
 - Rôle des politiques publiques

Rôles du TC dans les villes

- **Économique :**

- Diminuer les **coûts sociétaux** des déplacements (externalités urbaines)
- Faciliter l'**appariement** résidence/travail (travailleurs moins riches)

- **Social**

- Procurer une **accessibilité** minimale (intégration)
- Favoriser la **mixité sociale** (diversités / particularités)

- **Environnemental**

- Diminution des **émissions de GES** (lutte aux CC)
- Favoriser l'**équité environnementale** (emprise spatiale / fonctions)

Changements apportés par la COVID

- Court terme :

- Stigma

- Sentiment d'**insécurité**

- Peur de la densité urbaine

- Transport en commun → voiture

→ Difficultés financières pour les sociétés de transport

- Télétravail

- **Expérience forcée** (pour la majorité) : appréciée par les uns, détestée par les autres

- **Impossible** pour plusieurs secteurs (**majorité des emplois – 2/3**)

- N'élimine pas la **totalité des déplacements** (moins de **50% liés au travail**)

→ Retour des déplacements à moyen terme?

Changements apportés par la COVID

- Moyen terme :
 - **Choc temporaire?**
 - Retour au travail
 - Nouveaux **horaires mixtes?**
 - Favoriser les modes actifs (complémentarité avec le TC)
 - Développement de **places publiques / rues partagées**
 - Consommation locale = rues principales/commerciales 2.0?
 - **Qualité de vie, sécurité** des espaces, **santé** des collectivités, ...
- Long terme :
 - Croissance urbaine
 - Rôle des **aménités**, des **infrastructures** et de la **concentration spatiale**
 - **Internet haute vitesse** ne représente pas une panacée / Rencontres de type **face-à-face**

Aménagement post-COVID

- Choix des « places publiques » **nécessite** une intégration avec le TC
 - ... arrimer les milieux de vie
 - intégrer **espaces publics** et **stations** (ouverture, sécurité)
 - favoriser la **marchabilité** et **mixité** (achat local, sécurité)
 - favoriser **confort** et **sécurité** des stations
 - ... avoir une voie dédiée
 - **fiabilité** et **fréquence** du service (assurer une utilisation accrue)
 - déplacement **rapide** et **prioritaire** (réelle alternative à la voiture)
 - ... avoir un attrait
 - service « **technologique** » dans les stations / à bord du TC
 - espace **confortable** et **convivial**
 - ... diminuer l'attrait de la voiture
 - Espace **piéton** et **sécuritaire**
 - Télétravail et nouveaux horaires → **Faible réduction** de la **PP**; **réduction** voiture/ménage?

Conclusion

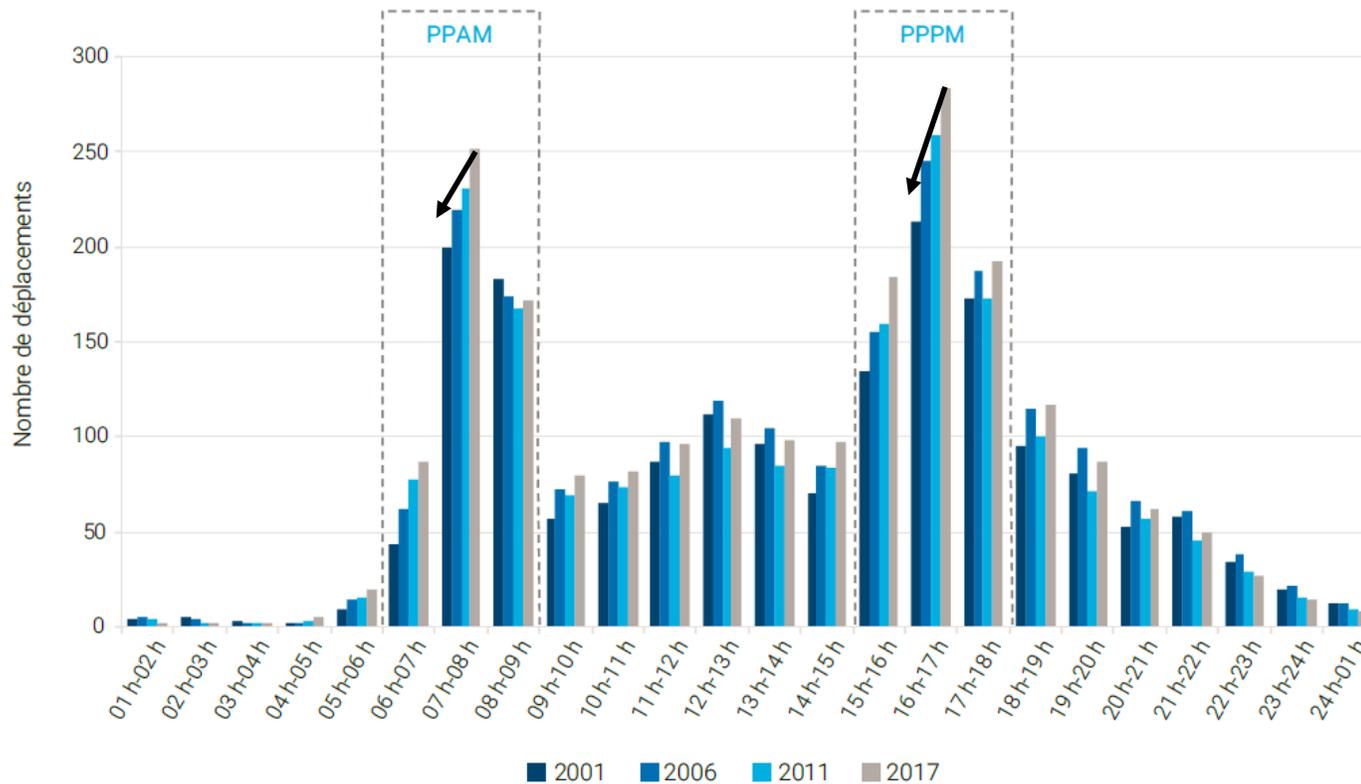
- Situation post-COVID?
 - **Sentier de dépendance**
 - Difficile de sortir d'une trajectoire
 - crise (choc) peut être un excellent moyen d'y arriver
- Une vision de long terme
 - **Expansion urbaine** entraîne des **coûts** importants
 - Défi : **internaliser** partie/totalité de ces coûts (autrement assumés par la société)
 - **Voiture n'est pas une solution** à l'expansion urbaine (c'est la cause)
 - Loi de la **congestion** routière (Duranton & Turner, 2011)
 - Développer une **alternative** arrimée avec l'aménagement « partagé »
 - **Politiques publiques** → favoriser bien-être **individuel et collectif**

Annexe

Télétravail et nouveaux horaires

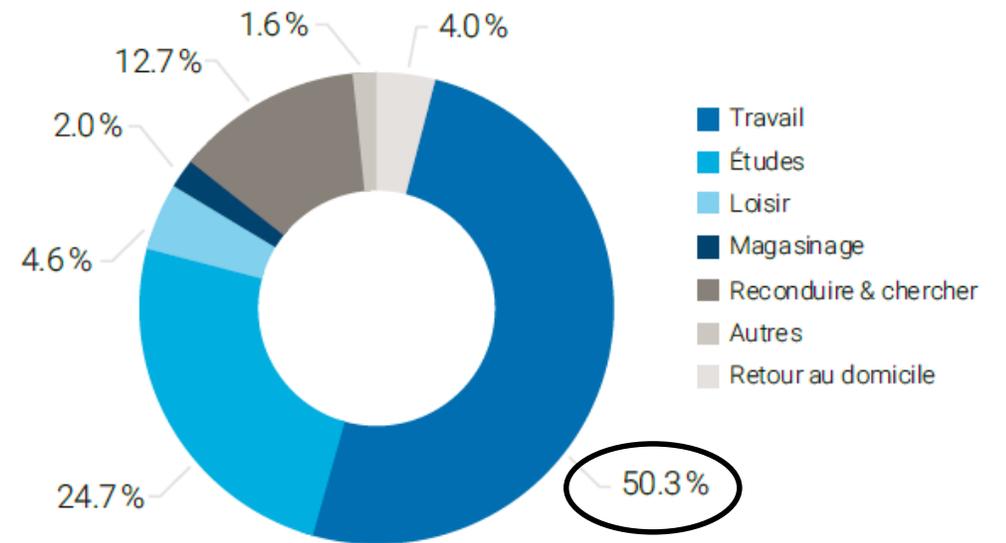
Impact sur la période de pointe (PP)

Figure 6 : Distribution horaire des déplacements (2001-2017) – Territoire comparable



Source : Enquêtes OD

2017 - PPAM



$$(1/3) \times 50,3\% = 16,7\%$$

↳ 46k en PPPM

↳ 42k en PPPM

(Niveau supérieur à 2001)