

LA CRISE DU CORONAVIRUS ET NOTRE COMPORTEMENT EN MATIÈRE DE MOBILITÉ : PRÉSENT ET AVENIR

Le coronavirus a frappé notre pays au début de cette année. Ce virus et les mesures prises en vue d'en endiguer la dissémination ont affecté notre comportement en matière de mobilité. Les Belges se sont déplacés moins et autrement. En témoignent les autoroutes et les transports publics, visiblement désaffectés. Mais il a fallu du temps pour que le relevé de ces changements soit dressé. Le Service public fédéral (SPF) « Mobilité et Transports » a, en juin 2020, obtenu, de la part de 2000 répondants, des données relatives à leur mobilité au cours des diverses phases de l'introduction et de l'assouplissement des mesures de restriction.

Dans le souci d'une interprétation de niveau universitaire de l'apport de ces répondants et d'une recherche des leçons que les décideurs politiques pourraient en tirer, le secrétariat du Conseil central de l'économie a consulté sept professeurs d'université dont les travaux portent sur la mobilité selon des angles d'approche différents. Ces professeurs ont également été invités à tourner leur regard vers l'avenir. Le présent article résume leurs considérations et décrit leur conception de la façon dont les décideurs politiques devraient saisir l'opportunité de la crise actuelle pour réaliser l'ambitieux transfert modal qu'ils poursuivent. Les interlocuteurs sociaux pourraient utiliser les conseils des professeurs comme input pour leurs futurs conseils en matière de mobilité à l'intention des décideurs politiques. L'article peut se lire comme la suite de "[Les déplacements domicile-travail en Belgique](#)", qui a été publié en mai 2020 et qui esquissait la mobilité telle qu'elle prévalait avant la crise du coronavirus.

Le secrétariat du CCE tient à remercier les professeurs [Cornelis](#), [De Borger](#), [Dobruszkes](#), [Hubert](#), [Keseru](#), [Lauwers](#) et [Proost](#) d'avoir accepté de participer aux interviews. Les comptes rendus intégraux des entretiens avec chacun d'entre eux sont disponibles sur le site du Conseil central de l'économie ou en cliquant directement sur leurs noms ci-dessus.

Le coronavirus a considérablement affecté les habitudes des Belges en matière de mobilité

C'est au mois de mars 2020 que sont entrées en vigueur les premières restrictions s'inscrivant dans la série de mesures de confinement. Ainsi les contacts sociaux ont-ils été limités, tandis que chacun était enjoint de faire du télétravail et que l'Horeca et les commerces devaient fermer leurs portes. Les déplacements des Belges, et en particulier des travailleurs, s'en sont trouvés modifiés. Le SPF « Mobilité et Transports » (2020) a constaté que, pendant le confinement strict du printemps, le nombre de jours durant lesquels les travailleurs devaient se déplacer a été ramené de 4,6 à 2,1 par semaine. Lorsqu'en juin, les mesures les plus contraignantes ont été levées, le nombre de jours où des déplacements étaient effectués est remonté à 4,3 par semaine. Selon le SPF, la légère baisse par rapport à la situation de départ (nombre de jours passant de 4,6 à 4,3 par semaine) était néanmoins encore suffisante pour avoir un impact notable sur la mobilité dans notre pays.

Les professeurs interrogés par le secrétariat du CCE constataient non seulement une baisse du nombre de déplacements sous l'influence de la restriction marquée des activités économiques et sociales mais aussi une réduction du nombre de kilomètres parcourus. En

d'autres termes, les déplacements étaient moins nombreux et plus circonscrits localement. Plusieurs professeurs ont d'ailleurs fait remarquer que notre attitude vis-à-vis de la mobilité a également changé : nombreux étaient ceux qui ne considéraient plus la mobilité comme un moyen de participation aux activités sociétales mais la concevaient comme un but en soi. Beaucoup de concitoyens ont redécouvert, surtout pendant les mois de mars et avril où les mesures étaient sévères, les joies de la bicyclette, de la promenade ou du jogging.

Ces changements de comportement en matière de déplacements s'accompagnaient souvent, selon les professeurs, d'un choix de mode de transport différent de celui d'avant la crise du coronavirus. Certains modes de transport ont gagné en popularité alors que d'autres étaient moins utilisés. Mais quels sont précisément les modes qui ont été utilisés davantage ? Et que peuvent faire les décideurs politiques pour renforcer certaines tendances et en décourager d'autres dans le but de jouir d'une mobilité plus fluide et plus durable lorsque la crise du coronavirus sera passée ?

La popularité de la bicyclette fait un bond en avant

Le vélo avait déjà le vent en poupe avant la crise du coronavirus. Pendant et après les mesures de confinement, l'utilisation du vélo s'est encore intensifiée. Lors de l'enquête qu'a organisée le SPF « Mobilité et Transports » en juin 2020, 22 % des répondants déclaraient faire plus de bicyclette qu'avant le confinement. La popularité de la bicyclette semble donc avoir bénéficié d'une impulsion générée par la crise du coronavirus et par les mesures qui l'ont accompagnée.

Mais quelle est l'explication de cet engouement pour le vélo ? Selon les professeurs, l'explication réside dans la combinaison de plusieurs facteurs. D'une part, du fait des mesures de restriction, les gens se sont déplacés sur des distances plus courtes qu'avant la crise ; or la bicyclette est en elle-même un moyen de transport qui se prête fort bien aux parcours brefs. En outre, ce moyen de transport ne comporte qu'un risque relativement faible de contamination. D'autre part, des tendances longues restent bien présentes. Il s'agit de l'essor du vélo électrique grâce auquel la pratique de la bicyclette a beaucoup gagné en confort, aussi pour des distances plus longues. Cet aspect n'a certainement pas manqué d'intervenir.

Néanmoins, certains professeurs nuancent l'usage accru de la bicyclette. Le printemps a été exceptionnellement doux et ensoleillé et on ne peut s'empêcher de se demander si la tendance cycliste résistera au froid et à l'humidité de l'automne. En outre, nombre de sorties à vélo étaient de nature récréative et il n'est pas certain que les gens utiliseront (encore) davantage leur bicyclette à d'autres fins, comme leurs déplacements domicile - travail.

Amener plus de gens à pratiquer la bicyclette passe par une infrastructure cycliste de qualité

Il est en tout cas indiscutable que faire du vélo ne provoque pas de pollution atmosphérique, n'induit pas de changement climatique et que c'est bon pour la santé, ce qui rend les travailleurs plus productifs et moins susceptibles de tomber malades. Il s'agira donc de maintenir après la crise du coronavirus la dynamique positive dont bénéficie le vélo en ce moment. Comment les décideurs politiques peuvent-ils y parvenir ?

Presque tous les professeurs interrogés placent en haut de la liste des mesures de politique la constitution d'une bonne infrastructure cycliste dont l'aménagement de pistes cyclables et la construction d'abris pour deux-roues. L'exemple de Bruxelles où l'espace public a été redistribué en certains endroits au bénéfice de la bicyclette par la création de pistes cyclables temporaires a été avancé à plusieurs reprises. Là où la chose est possible, de telles interventions temporaires doivent acquérir, selon les professeurs, un caractère structurel ; et ailleurs aussi, il convient de réfléchir au développement plus poussé d'une bonne infrastructure pour vélos. Il s'agit tant de la construction d'un excellent réseau de véloroutes que de l'aménagement des centres ruraux et urbains favorable à la pratique du vélo.

Cette constatation est confirmée par le SPF « Mobilité et Transports » (2020). L'adaptation de l'infrastructure en vue d'éviter les situations conflictuelles vis-à-vis du trafic motorisé est, selon les répondants qui ont accru leur pratique du vélo et de la marche, la principale condition à la poursuite de leurs activités physiques après la levée des mesures restrictives (62 % des répondants). L'expansion de l'espace public dédié à la randonnée ou à la pratique du vélo est une autre condition importante.

Certains professeurs franchissent un pas supplémentaire et estiment que des encouragements financiers tels qu'une indemnité vélo ou encore, une prime à l'achat d'un vélo (électrique), ou la mise à disposition des travailleurs de vélos (électriques) à l'instar des voitures de société convaincraient plus de personnes à opter pour la bicyclette.

Enfin, la perception qui entoure le vélo joue aussi un rôle important. Le climat belge n'a pas la meilleure réputation et empêche certaines personnes de se déplacer à vélo. Ça peut valoir la peine de convaincre, par des campagnes d'information, les cyclistes potentiels que la météorologie est acceptable la plupart du temps ou qu'il y a des solutions à la pluie et au froid. L'accent peut également être mis sur les avantages de la bicyclette en termes de confort, de flexibilité et de santé. Les initiatives durant lesquels les employeurs permettent aux employés de se familiariser avec les vélos électriques, ou des actions visant à apprendre à circuler à vélo, telles que Bike Experience, peuvent aussi se révéler utiles.

Le coronavirus pousse davantage de navetteurs à prendre la voiture

À l'instar du vélo, la voiture a gagné du terrain pendant la crise du coronavirus, en partie en raison de la perception selon laquelle le risque de contamination y est plus faible que dans certains autres modes de transport. Le SPF « Mobilité et Transports » (2020) a constaté que la part des répondants se rendant en voiture au travail ou à l'école est passée de 56 % avant le confinement à 65 % pendant la période où les mesures ont été les plus strictes. Après les assouplissements initiaux, cette part était encore et toujours de 64 %. Lors de cette première détente en mai, des embouteillages sont ainsi réapparus à plusieurs endroits, alors qu'avant la crise, un débat faisait précisément rage sur la réduction de la part modale de la voiture, notamment dans le cadre des objectifs climatiques que notre pays s'est engagé à respecter. Comment inverser le regain de popularité de la voiture et contrer le transfert modal inversé ?

Tant que le coronavirus circulera, il sera difficile, selon les professeurs, de contrecarrer l'élan de la voiture. Les professeurs soulignent qu'il faut espérer que la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui aura un caractère temporaire. Il serait selon eux peu judicieux de ne plus rechercher des solutions à long terme aux problèmes urgents des embouteillages et de l'environnement auxquels l'usage de la voiture concourt.

Une combinaison de mesures afin de lutter contre un transfert modal inversé

On se tourne alors hâtivement vers une mesure qui rend l'usage de la voiture plus cher, à savoir la taxe kilométrique sur les voitures particulières selon l'exemple de la taxe d'application aux camions. La majorité des professeurs consultés y voient certes des avantages mais à la condition essentielle que l'objectif de la taxe soit explicité clairement : il s'agit de réduire l'encombrement des routes (ainsi que les dégâts environnementaux, sociaux, économiques et les accidents) provoqué par l'utilisation de la voiture. Une taxe kilométrique doit faire en sorte que l'usage de la voiture soit plus avantageux pour ceux qui roulent moins. En outre, les déplacements en voiture ne devraient pas être plus chers sur autoroute que sur les voies secondaires car c'est surtout sur ces routes que les voitures mettent les cyclistes en danger et provoquent des nuisances acoustiques et environnementales chez les riverains.

Dans le prolongement de ces considérations, certains professeurs soutiennent qu'il serait plus sensé d'introduire un péage dans les zones qui souffrent le plus de la densité excessive du trafic et disposent par ailleurs d'une offre de transports publics fréquente et valable que d'instaurer une taxe kilométrique sur tout le réseau routier. Si le choix devait se porter sur un péage, il conviendrait, selon l'un des professeurs, de s'intéresser aux bonnes pratiques qui se voient en Allemagne. On y a prévu des parkings de dissuasion où différents services sont offerts, tels que le lavage des véhicules ou la possibilité de recevoir des colis via des distributeurs. De cette façon, les automobilistes se voient offrir des contreparties au désagrément de l'interruption de leur voyage et sont encouragés à poursuivre leur trajet en empruntant un autre moyen de transport que l'auto.

Bon nombre de professeurs soulignent aussi les écueils de l'introduction d'une taxe kilométrique à charge des voitures particulières. Une telle taxe pèse proportionnellement plus sur le budget des automobilistes à faible revenu et peut donc entraver leur mobilité, ce qui pourrait renforcer l'inégalité sociale. Le second piège peut consister du fait que les décideurs politiques hésitent à agir en raison d'un manque de soutien à la mesure parmi la population. Il ne peut y être remédié que par la mise en place d'un système efficace dont les résultats sont bien perceptibles. À Londres et à Stockholm par exemple, l'enthousiasme était fort mitigé avant l'introduction d'un tel système mais après sa mise en place effective, celui-ci a subitement bénéficié de l'engouement des navetteurs. Une autre difficulté potentielle réside dans l'accord de coopération qui doit être passé entre les Régions. Et certains experts soulignent enfin que, si l'ère de la pandémie du coronavirus ne semble pas propice à l'évocation de l'introduction de la taxe kilométrique sur les voitures particulières parce que les revenus de nombreux citoyens sont sous pression, elle ne peut pas non plus être une raison de faire l'impasse sur cette taxe car son implémentation promet d'être un travail de longue haleine. L'un des professeurs suggère dès lors de procéder par étape et d'élargir, préalablement à une introduction généralisée, la taxe kilométrique des poids lourds aux camionnettes et aux véhicules utilitaires de type 'pick-up'.

L'argument selon lequel il faut qu'il y ait des alternatives valables à la voiture avant toute introduction d'une taxe kilométrique sur les voitures particulières n'est par ailleurs pas fondé

selon plusieurs professeurs. Notre pays dispose du réseau ferroviaire le plus dense d'Europe et notre capitale est pourvue d'un réseau de métro bien développé. En d'autres termes, il y a une base solide en termes de transports publics. Certes, cette base doit peut-être encore être renforcée mais les recettes de la taxe kilométrique pourraient, selon les professeurs, y pourvoir. Cependant, la taxe kilométrique ne suffira pas à elle seule à éviter un transfert modal inversé. La politique de transfert modal doit en effet reposer sur une stratégie dite 'push' et 'pull'. Il s'agit d'une combinaison de mesures 'poussant' l'automobiliste vers des modes de transport plus durables et de mesures rendant les modes durables 'attractifs'.

Les déplacements en voiture peuvent être rendus moins attrayants financièrement par une taxe kilométrique ou un péage. Ils peuvent aussi perdre de leur attrait par des obstacles pratiques tels que la création de zones à basses émissions ou à vitesse réduite ou par l'instauration d'une utilisation variable de l'espace public (par ex. permettre l'accès à certaines rues aux voitures pendant les jours ouvrables mais pas pendant le week-end).

Les zones à vitesse réduite et l'usage variable de l'espace public peuvent compter sur l'appui de pratiquement tous les professeurs interrogés. Ces interventions améliorent en effet indéniablement la sécurité de nos routes, veillent à une meilleure répartition du domaine public entre les usagers de la mobilité et réduisent le bruit.

Les zones à basses émissions suscitent en revanche une plus grande prudence parmi les experts : dans la pratique, elles touchent surtout les automobilistes les moins nantis qui, souvent, ne peuvent pas s'offrir de nouvelle auto plus propre et les automobilistes âgés qui, en général, n'éprouvent pas le besoin de remplacer leur véhicule.

Les transports publics souffrent d'une image négative du point de vue de la santé

Les avancées de la voiture et de la bicyclette décrites ci-dessus se sont effectuées essentiellement au détriment des transports publics. La part des travailleurs effectuant leurs déplacements domicile-travail en transports publics est passée de 25 % à 11 % durant le confinement ; elle est légèrement remontée lors de l'assouplissement des mesures (jusqu'à 14 % ; SPF « Mobilité et Transports » (2020)). La baisse de l'offre de transports publics pendant le premier confinement et la peur des risques sanitaires seraient des explications possibles à cette évolution.

On ne sera donc pas surpris d'entendre les professeurs dire que la sécurité doit être la principale priorité des autorités publiques et des opérateurs de transports publics, et ce en vue de restaurer la fréquentation des transports publics. Les opérateurs de transports publics doivent eux aussi veiller à ce que les voyageurs encourent le risque de contamination le plus faible possible lorsqu'ils empruntent les transports publics, par exemple en évitant que les véhicules ne soient bondés ou en prévoyant du matériel roulant supplémentaire. Les décideurs politiques doivent s'efforcer de faire disparaître l'idée que les transports publics sont un grand foyer de contamination par le COVID-19. Ils peuvent par exemple lancer des campagnes d'information et de sensibilisation ou ne pas dissuader d'utiliser les transports en commun dans les protocoles qu'ils élaborent dans le cadre de la stratégie de relance.

L'amélioration permanente de la qualité comme incitant à l'usage des transports publics

Des actions vigoureuses seront nécessaires pour faire en sorte que les voyageurs soient, à long terme, plus nombreux à opter pour les transports publics. La clé du succès est, selon les professeurs, l'amélioration de la qualité. L'intégration plus poussée des différents modes serait une façon d'accroître l'attrait des transports publics. Les professeurs estiment donc qu'il vaudrait la peine de mettre à profit l'enthousiasme actuel pour la bicyclette pour amener plus de gens à prendre les transports publics. On peut ainsi tabler sur la combinaison train – vélo ; mais il faut alors que des vélos partagés soient disponibles à proximité des gares, que les abris pour ceux-ci puissent être agrandis si le succès est à l'appel et que les possibilités de garer son propre vélo soient étendues. La SNCB a déjà entamé des démarches dans cette direction, ce que les professeurs saluent.

Toutefois, en ce qui concerne l'amélioration de la qualité et ce en quoi elle devrait consister, il n'y a pas vraiment de consensus. Certains voient cette amélioration dans l'élargissement de l'offre et le relèvement de la fréquence tandis que d'autres estiment qu'il s'agit là d'une stratégie trop chère et inapte à faire revenir les gens vers les transports publics.

Les professeurs suggèrent non pas de consentir d'importants investissements en accroissement de la capacité mais bien de mieux étaler l'offre de transport sur la journée, ce qui améliorerait déjà grandement la qualité. Aux Pays-Bas, des écoles et de grandes entreprises ont conclu des accords avec les opérateurs de transports publics incluant l'adaptation des horaires scolaires et de travail afin de réduire l'affluence pendant les heures de pointe. Il faudrait qu'une telle chose soit aussi possible en Belgique. Par ailleurs, le télétravail (voir ci-après) et les horaires flexibles peuvent libérer nos déplacements des contraintes horaires fixes et contribuer ainsi à lisser la demande de transport aux heures de pointe.

La modulation de la demande de pointe par la différenciation tarifaire ne fait pas l'unanimité parmi les experts en mobilité. Selon certains professeurs, une augmentation des prix pendant les heures de pointe serait une façon efficace de répartir la demande de transports publics au cours de la journée. Une telle augmentation, combinée à d'autres mesures telles que la taxe kilométrique intelligente sur les voitures particulières, peut déboucher sur une réduction de l'encombrement sur l'ensemble du réseau de transport. D'autres considèrent qu'une telle différenciation tarifaire - tout comme un système de réservation obligatoire - aurait surtout un effet dissuasif au détriment des transports publics ou serait une source d'inégalité sociale, les travailleurs ne pouvant se déplacer en dehors des heures de pointe et les employeurs n'ayant pas la possibilité de se limiter aux heures creuses se verraient involontairement imposer des tarifs majorés. Ils qualifient dès lors la différenciation tarifaire d'indésirable. Un troisième groupe d'experts envisage une issue possible à cette discussion dans une baisse des tarifs durant les heures creuses au lieu d'un renchérissement aux heures de grande affluence, à condition toutefois que l'offre de transports publics reste bonne (du point de vue de la fréquence et de la fiabilité) pendant les heures creuses.

Encourager la multimodalité, encadrer la mobilité partagée

Vu que les transports publics souffrent de la pandémie du coronavirus, il n'est pas surprenant que les déplacements multimodaux - qui combinent les transports publics et d'autres modes de transport - et la mobilité partagée soient également en recul. Les professeurs confirment cette assertion. Pourtant, ces types de déplacements connaissent avant la crise un succès croissant ; on peut dès lors escompter qu'ils retrouveront leur popularité dès que la pandémie aura été endiguée et que les transports publics reconquerront la confiance des voyageurs.

Un regain de succès des déplacements multimodaux après la crise serait déjà une bonne chose selon les professeurs interrogés. Les autorités publiques doivent continuer à encourager ce type de déplacements, notamment en garantissant les meilleurs transferts possibles d'un mode de transport à l'autre.

En revanche, les professeurs ne s'accordent pas tous à applaudir la montée de la mobilité partagée. Ce sont surtout les trottinettes électriques partagées qui sont parfois sous le feu des critiques. Selon les experts, de tels systèmes soulèvent des questions quant à la sécurité de leurs utilisateurs et les personnes qu'ils croisent, et aux conditions de travail des personnes employées au rechargement des batteries contre rétribution. D'un point de vue environnemental aussi, leur valeur est mise en cause. Les trottinettes n'ont en effet généralement qu'une durée de vie limitée et ne peuvent souvent pas être réparées ou recyclées.

Pourtant, on ne peut sans plus dénier toute valeur aux systèmes de mobilité partagée, et ce surtout dans le cadre de la tendance croissante de la 'Mobility as a Service' (MaaS) qui se manifeste depuis un certain temps déjà. L'un des professeurs déclare qu'une façon de dynamiser les transports publics et de gonfler de nouveau leurs parts de marché serait d'incorporer dans l'offre des opérateurs de transports publics des solutions de mobilité partagée soutenues par un personnel au statut non précaire et, si nécessaire, par une aide publique.

Les professeurs constatent que les autorités publiques aimeraient encourager la mobilité partagée mais qu'un cadre d'action politique ou des objectifs clairs leur font défaut. Bien des fournisseurs de mobilité partagée ne peuvent actuellement surnager financièrement que grâce aux subsides. Avant de pouvoir répondre à la question de savoir s'il faut subventionner les systèmes de mobilité partagée, les professeurs estiment que les décideurs politiques doivent donner une image claire des objectifs qu'ils veulent atteindre au moyen de leur politique de mobilité. Ainsi qu'un des professeurs l'a épinglé, chaque subside en faveur de la mobilité risque en effet de stimuler des déplacements.

Télétravail : aussi bien des avantages que des inconvénients

Lorsque l'épidémie du coronavirus a commencé, le télétravail s'est rapidement répandu. Il ressort de chiffres du SPF « Mobilité et Transports » (2020) que le nombre moyen de jours de télétravail par semaine a fortement augmenté lors de l'introduction du confinement, passant de 0,4 jour à 2,1 jours en moyenne par semaine. Durant l'assouplissement des mesures de confinement, le télétravail se pratiquait en moyenne pendant 1,7 jour par

semaine. Il est à remarquer que 21 % des travailleurs étaient encore en télétravail pendant 5 jours par semaine au début du mois de juin 2020. La majorité des personnes occupées (62 %) déclare en outre souhaiter faire plus de télétravail, et ce également après la crise du coronavirus.

Ce serait une bonne nouvelle pour la mobilité, déclarent les professeurs. Des études ont démontré que le télétravail génère des externalités positives, et ce par le biais d'une diminution des navettes pendant les périodes d'affluence majeure, lesquelles donnent lieu à la congestion la plus dense et à la pollution atmosphérique la plus forte.

Les professeurs interrogés reconnaissent également que le télétravail a potentiellement des effets pervers sur la mobilité. C'est ainsi qu'il est possible que les travailleurs combrent le temps qu'ils gagnent le matin et le soir par des déplacements récréatifs et provoquent ainsi un nouvel engorgement des systèmes de mobilité. À noter toutefois à ce propos que les déplacements à des fins récréatives sont généralement plus courts que les trajets domicile - travail et sont fréquemment effectués à pied ou à vélo.

L'exode de la ville est un second danger, plus réel, que recèle l'expansion du télétravail. Si les personnes se rendent moins souvent sur leur lieu de travail, elles seront peut-être enclines à chercher une résidence entourée de verdure et d'espaces ouverts, ce qui se solderait par des trajets vers le lieu de travail plus longs les jours où elles doivent malgré tout effectuer ce déplacement. Un tel effet a déjà été enregistré aux États-Unis mais en Belgique, il n'y a jusqu'à présent que peu de recherches en la matière. Selon les professeurs, le remède à cette fuite hors des villes est toutefois clair : une politique d'aménagement du territoire réfléchie visant à rendre la vie dans les villes attrayante et à limiter ainsi le plus possible les déplacements domicile - travail.

L'exode hors des villes et l'éventuelle augmentation des déplacements récréatifs ne contrebalancent cependant pas du tout les gains en termes de mobilité qui peuvent être engrangés grâce au travail à distance. Les experts considèrent donc que l'encouragement du télétravail est avisé du point de vue de la mobilité.

Néanmoins, l'impact sur la mobilité n'est pas le seul facteur à prendre en considération dans la problématique de l'encouragement ou non du télétravail. Le choix en faveur du télétravail a aussi des conséquences notamment sur la consommation énergétique, sur le bien-être psychosocial et l'équilibre entre le travail et la vie privée des travailleurs, et même sur l'activité socio-économique dans les villes. Certains professeurs soulignent en outre que toutes les fonctions ne se prêtent pas au télétravail et que certains travailleurs ne peuvent donc effectuer leurs tâches à domicile. C'est selon eux aux employeurs et aux travailleurs à trouver le juste équilibre et à passer des accords de télétravail clairs qui donnent satisfaction aux deux parties.

Qu'en sera-t-il après la crise ?

Le coronavirus tient notre société en son pouvoir depuis tout un temps déjà. Mais aura-t-il un impact durable sur notre comportement de mobilité, ou reviendrons-nous rapidement à la situation d'avant-crise lorsqu'un vaccin aura été déployé ?

Le SPF « Mobilité et Transports » a posé cette même question aux participants à son enquête. 27 % d'entre eux escomptent que la crise sanitaire de COVID-19 aura une influence à long terme sur la façon dont ils se déplacent. Et même si les répondants déclarent ne pas avoir l'intention de changer massivement de préférence pour un moyen de transport défini, les travailleurs disent souhaiter réduire le nombre hebdomadaire de leurs déplacements, et ce jusqu'à 16 % de moins par rapport à la situation antérieure à la crise. Ceci correspond à ce que prévoit l'un des professeurs interrogés qui s'attend à ce que, par rapport à la période antérieure, le volume des déplacements domicile - travail se contracte de 10 à 20 % après la crise en raison du télétravail. La promenade et la pratique du vélo sont d'ailleurs une exception à ce quasi statu quo. 40 % des répondants déclarent vouloir s'y consacrer davantage.

Un retour complet à la situation antérieure à la pandémie dans le domaine de la mobilité - avec ses embouteillages, sa pollution de l'air et ses rejets de gaz à effet de serre - n'est pas souhaitable selon les professeurs. D'ailleurs, cela ne se produira pas d'après eux : pendant le confinement, nombreux sont ceux qui ont en effet découvert les avantages des alternatives à la mobilité telles que le télétravail ou l'enseignement à distance. Ces alternatives seront encore utilisées après la crise, fût-ce dans une moindre mesure. En outre, les citoyens ont remarqué, surtout dans les villes, les effets positifs de la réduction des déplacements sur la qualité de l'air et sur les nuisances sonores. On peut s'attendre à ce qu'ils veuillent encore après la crise du coronavirus profiter de l'amélioration de leur cadre de vie.

Enfin se pose la question de savoir si les politiciens doivent saisir l'opportunité de la crise pour redessiner à court terme la politique de la mobilité ou s'il vaut mieux qu'ils attendent que la clarté se fasse sur le caractère permanent ou non des changements de mobilité auxquels nous avons assisté pendant la crise.

La réponse de plusieurs professeurs à cette interrogation est limpide : ils estiment que la crise sanitaire constitue une excellente opportunité pour remodeler la politique de mobilité. Les crises créent en effet souvent les conditions nécessaires aux changements de comportement et celle du coronavirus pourrait être le catalyseur d'une plus grande durabilité des habitudes de mobilité. C'est avec raison que l'attention s'oriente en ce moment surtout vers les aspects sanitaires de la crise mais les politiciens feraient également bien de tourner d'ores et déjà leurs regards vers le futur car la politique de la mobilité devra, selon les experts, jouer un rôle essentiel à l'avenir dans l'amélioration de la qualité de la vie dans les villes et villages, dans la réduction des émissions de CO₂, et dans l'accroissement de notre prospérité.

Les décideurs politiques ont un rôle crucial à jouer dans ce domaine. L'attitude des citoyens - qui reviendront ou non à leurs schémas habituels d'avant la crise - sera en effet fortement déterminée, selon les différents professeurs, par la politique qui sera menée. À titre d'illustration, l'un d'entre eux fait référence à la crise pétrolière des années '70. Au cours de cette crise, les ventes de bicyclettes aux États-Unis ont dépassé celles des Pays-Bas. Toutefois, après la crise, les États-Unis n'ont pas assisté, contrairement aux Pays-Bas, à un basculement vers les déplacements à vélo parce que les décideurs politiques américains ne

se sont guère souciés des ventes accrues de bicyclettes et des changements de comportement quant à la mobilité tandis que les Pays-Bas en ont quant à eux tiré parti.

Les professeurs regrettent donc que, dans un certain sens, notre pays ait laissé passer cette occasion. Au moment où la circulation automobile était réduite et où les promeneurs et les cyclistes étaient demandeurs d'espaces supplémentaires, les politiciens auraient dû faire preuve de réactivité en lançant des formes expérimentales de mobilité comme l'aménagement de pistes cyclables temporaires. La plupart des profs sont d'avis qu'à l'exception des décideurs politiques de Bruxelles et et un certain nombre d'autres communes, les politiciens ont délaissé cette opportunité. Ceci est, selon l'un des professeurs, exemplaire de la politique quelque peu rigide en matière de mobilité dans notre pays où les changements dans ce domaine sont planifiés à long terme, pratiquement sans laisser de latitude aux expériences. Pourtant, l'expérimentation par le biais d'initiatives sur le plan de la mobilité est fructueuse, du moins si l'on a le courage de défaire ce qui se révèle être un échec. Mais une telle approche expérimentale va à l'encontre de notre culture politique actuelle. Ce n'est pas seulement « l'approche pop-up » qui fait défaut dans notre pays, c'est aussi le monitoring continue des déplacements ainsi qu'un cadre qui permettrait de faire face plus rapidement aux situations critiques ou aux besoins qui se signalent. Ce cadre existe aux Pays-Bas et en France sous la forme d'une sorte de menu comprenant des stratégies possibles en cas de problèmes ou de nouveaux besoins identifiés.

Les professeurs estiment en tout état de cause que la crise sanitaire ne peut être le prétexte au report sine die d'interventions indispensables à l'amélioration de la mobilité dans notre pays. Que l'on pense par exemple à une nouvelle politique des prix s'agissant des automobiles et des transports publics, à des investissements en infrastructures cyclistes et à une amélioration qualitative des transports publics. Pour pouvoir recueillir ultérieurement les fruits de ces interventions, c'est dès aujourd'hui qu'il faut agir.

Sources

SPF « Mobilité et Transports » (2020), Enquête BeMob : Impact du COVID-19 sur les habitudes de mobilité des Belges

Les interviews des sept professeurs peuvent être consultées via : [La crise du coronavirus et notre comportement en matière de mobilité.](#)