

LE CORONAVIRUS ET NOS COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ – INTERVIEW AVEC LE PROFESSEUR ÉRIC CORNELIS

Éric Cornelis est professeur à l'Université de Namur.

Comment le coronavirus a modifié notre comportement en matière de mobilité

Quels ont été selon vous les principaux effets de la première série de mesures de confinement sur notre comportement de mobilité ?

Eric Cornelis (E. C.) : *Ce qui était le plus frappant, c'est qu'on n'avait plus besoin de mobilité puisqu'on ne pouvait plus bouger. On ne pouvait plus aller au travail, aux commerces, au resto etc. Par conséquent, la demande de mobilité a chuté et il y a eu une diminution des trafics. Puisque les gens n'avaient plus de déplacements domicile-travail à faire, ils avaient du temps libre en plus. Certains ont utilisé le temps libre qu'ils avaient gagné pour effectuer des déplacements récréatifs (par ex. faire une promenade, faire du jogging, faire un tour à vélo). Les gens avaient besoin de bouger vu qu'ils étaient toute la journée à la maison. Ils utilisaient des modes actifs de déplacement car il y avait aussi des limitations légales. Même si certaines personnes auraient préféré prendre leur voiture pour faire un tour, ils ne le faisaient pas car ils risquaient d'être arrêtés par la police.*

Asseoir le succès grandissant du vélo

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. Qu'est-ce qui explique selon vous le succès grandissant du vélo ?

E. C. : *Les gens étaient toute la journée à la maison. Ils préféraient utiliser des modes de déplacement actifs parce qu'ils avaient besoin de bouger et parce qu'ils avaient plus de temps libre qu'auparavant. Je tiens à préciser que l'usage du vélo a augmenté pour des déplacements récréatifs, mais pas ou peu pour d'autres types de déplacement.*

Comment faire en sorte que l'utilisation du vélo après la crise sanitaire reste plus élevée qu'auparavant, compte tenu des objectifs climatiques que notre pays doit réaliser ?

E. C. : *Augmenter la popularité du vélo nécessite davantage de cohérence dans les politiques et infrastructures pour vélo. Je m'explique à travers une comparaison entre Bruxelles et Grenoble. À Bruxelles, il y a certaines pistes cyclables qui s'arrêtent, puis redémarrent ; il y a des signalétiques qui sont différentes ; l'usage des couleurs est différent d'un endroit à un autre ; il y a des pistes cyclables de différentes largeurs etc. A Grenoble, par contre, il y a une sorte de code de conduite qui fait que la piste cyclable ne s'arrête pas, qu'elle est séparée des autres modes, qu'elle a la même largeur partout, il y a la même signalétique partout etc.*

Si l'on veut favoriser l'usage du vélo, il faut donner davantage de place au vélo et avoir le courage politique de donner moins de place à la voiture et donc de désavantager la voiture.

Infléchir le regain de popularité de 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 est plus faible que dans certains autres modes de transport. Lors du premier assouplissement des restrictions en mai, des embouteillages ont réapparu à plusieurs endroits, alors que juste avant la crise, un débat faisait 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 éviter un transfert modal inversé ?

E. C. : *Avant tout, je tiens à préciser que je ne suis pas contre la voiture. Je suis d'avis que chaque mode de déplacement a son sens, mais qu'il faut utiliser chacun des modes de la façon la plus rationnelle/écologique possible. Exemple. Si je vais acheter 5 sacs de ciment de 25 kg, je ne vais pas aller au magasin à vélo ou en bus. Par contre, si je vais acheter mes pistolets à la boulangerie qui se situe à moins d'1 km de mon domicile, ce n'est pas une bonne idée d'y aller en voiture.*

Je pense qu'il est difficile d'inverser le regain de popularité de la voiture tant qu'il n'y a pas de vaccin. Le coronavirus circule encore et toujours. Les gens ont peur d'être contaminés et n'aiment pas porter un masque. Dans la situation actuelle, la voiture apparaît pour plusieurs personnes comme la solution de mobilité idéale parce que dans la voiture, elles ne doivent pas porter de masque et sont sûres de ne pas être contaminées par quelqu'un d'autre.

Actuellement, il y a des gens qui ont peur de prendre les transports en commun par crainte de contamination. Dès qu'il y aura un vaccin, il y aura probablement plus de gens qui vont reprendre les transports en commun. Passer de la voiture au vélo n'est pas possible pour tout le monde non plus. Pensons notamment aux navetteurs qui travaillent à Bruxelles. Pour une grande partie d'entre eux, les distances à parcourir sont trop grandes pour être effectuées à vélo.

On doit espérer que la situation que nous vivons aujourd'hui est transitoire. D'un point de vue politique, il n'est selon moi pas avisé de se focaliser sur des solutions visant à résoudre un problème transitoire de court terme ; il est selon moi préférable de voir les choses sur le (plus) long terme.

Vous semble-t-il opportun d'introduire une taxe kilométrique pour les voitures particulières à un moment où les revenus des citoyens sont sous pression ?

E. C. : C'est bien connu que la façon la plus facile de modifier le comportement des gens, c'est d'agir sur leur portefeuille car c'est là où ça fait mal. Indépendamment du fait que nous vivons pour le moment une crise économique et que certains citoyens ont des revenus moindres, le problème de la taxe kilométrique est une question d'équité sociale. Une taxe kilométrique uniforme voudrait dire que les personnes qui ont de l'argent et un gros SUV pourront continuer à rouler en voiture autant qu'ils le veulent, alors que ce n'est pas le cas par ex. pour des petits ouvriers possédant une petite/ancienne voiture.

Une taxe kilométrique est quelque chose qui doit être bien réfléchi et assorti d'une série de mesures d'accompagnement. Il faudrait éviter que la taxe kilométrique pénalise les personnes qui habitent dans des zones mal ou pas desservies par les transports en commun, ou qui ont des horaires décalés, et qui ne peuvent donc pas faire autrement que de prendre leur voiture. Une taxe kilométrique devrait aussi tenir compte du fait que quelqu'un qui roule 5 km en voiture à la campagne pollue moins que quelqu'un qui roule ces 5 km en ville. Si l'on introduit une taxe kilométrique, il faut prévoir des alternatives à la voiture et des solutions pour les personnes qui vont devoir payer la taxe. Il faudrait aussi utiliser les recettes de la taxe pour améliorer les transports en commun. Il faut le cas échéant aussi être conscient du fait que l'adhésion du public à une telle mesure n'est pas la même partout : la mentalité des citoyens diffère d'un pays à l'autre.

Je pense qu'on pourrait instaurer une taxe cordon – comme elle existe à Londres, Oslo, Singapour et Stockholm- qui s'appliquerait à la zone à faible émission à Bruxelles et , en même temps, prévoir des parkings relais (ou P + R) où toute une série de services sont offerts aux automobilistes (par ex. lavage de voiture, casiers pour se faire livrer son colis Amazon, etc.) dans le but de les encourager à garer leur voiture sur le parking relais et donc interrompre leur trajet pour ensuite embarquer dans un autre moyen de transport (par ex. un bus, tram ou métro) pour se rendre dans la zone.

Offrir quelque chose aux automobilistes en contrepartie des désagréments qu'ils subissent (par ex. interrompre leur trajet ; passer de leur voiture à un autre moyen de transport etc.) est une mesure qui fonctionne bien en Allemagne. Le développement de parkings relais avec des services pour automobilistes comme en Allemagne est d'après moi un exemple à suivre en Belgique.

Si l'on introduit une taxe cordon, il faut être conscient que l'impact de la mesure sur l'usage de la voiture peut changer dans le temps : au moment où la « cordon charge » a été introduite à Londres, l'utilisation de la voiture a fort chuté ; aujourd'hui, l'utilisation de la voiture y augmente (elle n'a pas encore atteint le niveau d'avant l'instauration de la « cordon charge ») car toute une série de déplacements (professionnels) ont quelque part incorporé le coût de la « cordon charge » dans leur prix de revient .

Êtes-vous favorable à des pistes susceptibles de contribuer à rendre la conduite plus lente et plus difficile (par exemple des zones à faible vitesse, des zones à faible émission, l'utilisation variable de l'espace public) ? Pourquoi ?

E. C. : Je suis plus en faveur de mesures de ce style-là que d'une interdiction totale de la voiture dans certaines zones, et ce, notamment pour permettre à certains publics cibles de continuer d'aller dans la zone en voiture. Je pense ici aux personnes âgées qui ont pas mal de difficultés pour se déplacer en bicyclette ou en transports en commun en raison du fait que les aménagements ne sont pas toujours

là pour qu'elles puissent utiliser ces modes de déplacement. Si pour cette partie de la population, on coupe l'accès à une zone en voiture, ça veut dire qu'elle ne pourra plus du tout y aller. Le vieillissement de la population est quelque chose dont on ne tient pas ou trop peu compte dans les politiques de mobilité.

Je suis favorable à des zones à faible vitesse à condition qu'elles aient du sens et que ces zones ne deviennent pas des zones de transit. Instaurer une zone à faible vitesse dans la Rue de la Loi n'a pas de sens ; par contre, instaurer une telle zone dans le pentagone à des endroits où il y a plus de densité d'habitation et de magasins, est une bonne mesure. Les zones à faible vitesse ne peuvent pas devenir des zones de transit, mais des zones où l'usage de la voiture est conditionné et sert à faire quelque chose à l'intérieur des zones (par ex. faire des achats, rendre visite à des amis, ...).

Encourager de nouveau l'usage des transports publics

Le grand perdant en termes de mobilité semble être les transports en commun. À l'heure actuelle, l'utilisation des transports en commun est encore nettement inférieure à ce qu'elle était avant le début de la crise du coronavirus. Pourtant, les transports en commun présentent de nombreux avantages.

E. C. : Il est difficile de savoir comment l'utilisation des transports en commun va évoluer : est-ce qu'ils vont retrouver le taux de fréquentation d'avant la crise du coronavirus ou est-ce que leur taux de fréquentation va rester inférieur à celui de la période pré-corona ? En Suisse, l'université polytechnique de Zurich a fait un monitoring de l'usage des différents modes de déplacement, de semaine en semaine. Il ressort de ce monitoring, qu'il y a un retour à la normale en Suisse, sauf pour les transports en commun.

Quelles actions entreprendriez-vous pour encourager à nouveau l'utilisation des transports publics ?

E. C. : Il faut distinguer les mesures que les sociétés de transports en commun pourraient/devraient prendre et celles qui pourraient/devraient être prises en dehors d'elles.

Je trouve que les sociétés de transports en commun devraient réfléchir davantage aux implications pratiques des mesures qu'elles mettent en place pour pouvoir respecter les mesures de sécurité. Je m'explique à travers deux exemples. Exemple 1. Dans les bus TEC, la porte de devant a été condamnée pour séparer le chauffeur des voyageurs. Ces derniers sont obligés de monter dans le bus par l'arrière, d'aller vers l'avant pour valider leur titre de transport et puis de retourner à leur place. Ils doivent donc croiser tous les autres voyageurs pour pouvoir retourner à leur place, ce qui fait qu'ils ne peuvent pas respecter la distanciation sociale. Exemple 2. On ne peut plus payer en cash au chauffeur. Il y a des distributeurs automatiques de tickets, mais le problème est que dans les zones rurales il n'y en a pratiquement pas. Comment le voyageur peut-il alors payer ? La STIB par exemple a pris une bonne mesure pour faire face à ce problème : elle a prévu des boîtiers pour payer sans contact avec une carte bancaire dans ses véhicules.

Par ailleurs, il y a selon moi une série de mesures à prendre en dehors des transports en commun, pour permettre de lisser les pics de la demande de transports en commun et donc de minimiser les moments où le risque de contamination est élevé. Je pense notamment à la flexibilité des horaires de travail, ainsi qu'aux lieux d'implantation de toute une série d'entreprises : est-ce vraiment nécessaire que la majorité des emplois soient offerts à Bruxelles ? Il y a une série d'entreprises situées actuellement à Bruxelles qui pourraient être installées à d'autres endroits bien desservis par les transports en commun.

Si l'on introduit une différenciation tarifaire en vue d'une meilleure répartition des déplacements en transports en commun, il faut bien se rendre compte que ce sont les travailleurs ou les employeurs qui seront désavantagés par cette mesure : soit les travailleurs vont devoir payer plus (car ils doivent se déplacer pendant les heures de pointe), soit les employeurs vont devoir rembourser plus ».

Accroître l'offre de transports en commun nécessite des investissements à un moment où les moyens sont rares. Qu'est-ce qui pourrait selon vous constituer une alternative valable aux investissements dans l'offre de transports en commun ?

E. C. : En France, les entreprises comptant plus de 11 travailleurs doivent verser un montant (appelé « versement Mobilité »¹) qui correspond à un certain % de la masse salariale (à Paris et en Île-de-

¹ En vertu de la Loi d'orientation de la mobilité (novembre 2019) en France, le « versement transport » sera transformé en « versement Mobilité » à partir de 2021. Cette loi revoit toute la politique de mobilité en France (aussi pour les modes doux).

France, cela représente +/- 3% de la masse salariale ; ailleurs +/- 1%) aux autorités organisatrices de transport. Ce versement assure des revenus aux opérateurs de transports en commun. Les employeurs ne sont pas obligés d'intervenir dans les frais des déplacements domicile-travail comme en Belgique ; les travailleurs bénéficient de tarifs préférentiels des transports en commun grâce à ce versement.

Actuellement, les employeurs en Belgique interviennent dans les frais des déplacements domicile-travail en transports en commun, ils mettent des voitures de société à disposition d'un bon nombre de travailleurs etc. Avec une mesure comme le « versement Mobilité », les sociétés de transports en commun toucheraient de l'argent pour tous les travailleurs, même pour ceux qui disposent d'une voiture de société.

Promouvoir la multimodalité et la mobilité partagée

Quel a selon vous été l'impact de la crise sanitaire sur les déplacements multimodaux et la mobilité partagée ?

E. C. : *Les déplacements multimodaux, dont une partie est effectuée grâce aux transports en commun, ont diminué. Si l'on veut encourager la multimodalité, il faut mieux organiser et faciliter le passage d'un mode à un autre grâce à des intégrations tarifaires et billettiques, ainsi qu'en prenant exemple sur ce qui est d'application dans le domaine des chemins de fer en Suisse. Là, les correspondances entre trains sont optimisées. Chaque année, au mois de décembre, la SBB modifie ses horaires comme en Belgique. Contrairement à ce qui se passe dans notre pays, la SBB est obligée de diffuser les modifications d'horaires qu'elle envisage au grand public vers le mois de mai-juin. Le public a trois semaines pour remettre ses commentaires y afférents. La SBB doit tenir compte de l'ensemble des commentaires et y répondre (on va modifier, on ne va pas modifier ou on en tiendra compte la prochaine fois). La SNCB pourrait prendre exemple sur ce que fait la SBB en vue d'optimiser les correspondances entre les trains.*

Pour ce qui est de la mobilité partagée, je suppose que les locations de vélos partagés ont été plus nombreuses pendant le confinement, mais je ne dispose pas de données en la matière. Encourager la mobilité partagée nécessite aussi davantage d'intégration. Aujourd'hui, rien n'est intégré à ce niveau-là : si j'utilise un vélo partagé à Namur, je dois avoir un abonnement ; si j'utilise un Villo à Bruxelles, il me faut un autre abonnement etc.

La mobilité partagée n'est pas rentable en soi. Pour les sociétés de vélos partagés, ce ne sont pas les vélos partagés qui leur rapportent de l'argent, mais bien les panneaux publicitaires qu'elles installent sur la voie publique et pour lesquels elles se font payer par des entreprises qui veulent faire de la pub.

Il faudrait selon moi revoir le type de concession que les villes concluent avec les sociétés de vélos partagés, de sorte que ces dernières aient un intérêt financier (pour leur cash flow) à ce que les gens utilisent régulièrement leurs vélos. Il faudrait aussi raccourcir la durée de ces concessions, de sorte que les sociétés de vélos partagés aient intérêt à ce que leur business de vélos partagés fonctionne suffisamment bien pour être reprises comme contractantes la prochaine fois. À Grenoble, par exemple, les concessions sont conclues pour une période de 4 ans, à Bruxelles pour une période de 27 ans.

Pour ce qui est des trottinettes partagées, je ne parviens pas à comprendre le « business model » des sociétés de trottinettes partagées (parfois, il y a des capitaux chinois là derrière). Sur le plan environnemental, les trottinettes partagées ne sont pas idéales : ce n'est pas leur utilisation qui pollue, mais bien leur fabrication et les déchets (leur durée de vie moyenne est peu élevée). De plus, on ne peut pas oublier qu'à un moment donné on ne pouvait plus les utiliser à certains endroits car on les trouvait un peu partout sur la voie publique, dans des canaux/fleuves.

Les avantages et inconvénients du télétravail en termes de mobilité

Lorsque l'épidémie a commencé, le télétravail s'est rapidement répandu. En outre, il ressort de plusieurs enquêtes que le télétravail restera un facteur permanent après la crise du coronavirus. Cela réduira la demande de mobilité domicile-travail, mais pourrait tout aussi bien inciter les gens à habiter plus loin de leur lieu de travail et à faire une navette plus longue, ou avoir pour effet que la capacité routière libérée soit utilisée pour des déplacements de loisirs. Lequel de ces effets sera selon vous le plus important ? Et devons-nous dans ce contexte encourager davantage le télétravail ?

E. C. : *Avant tout, il convient de préciser de quel type de télétravail on parle : s'agit-il du télétravail au sens strict du terme (c.à.d. travailler chez soi à domicile) ou du travail dans des espaces de coworking qui sont mieux situés d'un point de vue mobilité que le lieu de travail lui-même ?*

Il faudrait selon moi réaliser une étude qui fait le bilan complet du télétravail. Le télétravail au sens strict du terme a certes des avantages (il permet notamment de gagner le temps qu'on perd dans les déplacements domicile-travail), mais aussi des inconvénients, entre autres, au niveau psychologique (rester chez soi et ne pas rencontrer des collègues n'est pas bon pour la santé mentale). De plus, le télétravail au sens strict du terme ne permet pas de traiter tous les travailleurs sur un même pied d'égalité. Je pense notamment aux travailleurs dont la fonction ne se prête pas au télétravail (un cuisinier dans un resto par ex. ne peut pas faire du télétravail au sens strict du terme) et aux travailleurs transfrontaliers. Ce sont des accords bilatéraux entre administrations fiscales/États qui déterminent le nombre de jours de télétravail par an autorisé. Deux collègues qui travaillent au Grand-duché de Luxembourg par ex., l'un belge et l'autre français, n'auront pas droit au même nombre de jours de télétravail par an.

Le télétravail au sens strict du terme ne représente peut-être pas un meilleur bilan énergétique total que le travail en présentiel. Grâce au télétravail, la consommation d'essence et de diesel diminue, mais la consommation de gasoil de chauffage augmente. Si on doit chauffer un immeuble avec 1000 personnes, on consomme moins de gasoil de chauffage que si 1000 personnes doivent chauffer leurs 1000 maisons.

Le bilan mobilité que le télétravail représente dépend de la façon dont le temps gagné (c.-à-d. le temps qu'on perdait pour effectuer les déplacements domicile-travail) est utilisé. Si ce temps est utilisé pour effectuer des déplacements pour autres motifs, ce n'est peut-être pas bénéfique d'un point de vue de la mobilité durable. Un exemple : quand je travaille en présentiel, ma fille se rend à l'école à pied ou à vélo ; par contre, quand je fais du télétravail, je la conduis à l'école en voiture.

Le rôle des partenaires sociaux

Les interlocuteurs sociaux interprofessionnels forment également un maillon important dans le cycle politique. Par exemple, ils concluent leurs propres accords en matière de remboursement des frais de déplacement domicile-travail et rendent également des avis sur la politique de mobilité. À votre avis, comment peuvent-ils utiliser la crise du coronavirus comme une opportunité d'améliorer à terme la situation en matière de mobilité en vue de rendre la mobilité plus durable et multimodale ? Quelles recommandations peuvent-ils formuler aux décideurs politiques ?

E. C. : *Je suis d'avis que les interlocuteurs sociaux devraient investiguer des choses qui fonctionnent bien comme le « versement Mobilité » en France. Ils devraient avancer/travailler sur plusieurs mesures, et pas mettre toute leur énergie et donc avancer très loin dans une seule mesure.*

En vue de rendre ma mobilité plus durable et multimodale, plusieurs choses devraient être faites. J'en cite quelques-unes ci-après :

- *Revoir le régime fiscal des voitures de société*
- *Parcourir une check-list (avec différents critères, dont l'impact sur la mobilité) avant d'adopter des mesures fiscales et d'aménagement du territoire. Ce qu'il faut éviter, c'est adopter de telles mesures et devoir ensuite prendre des mesures pour compenser les problèmes de mobilité qu'elles génèrent.*
- *Encourager les entreprises à s'installer à des endroits accessibles en transports en commun et à prendre une décision d'implantation après avoir réfléchi à l'impact que celle-ci pourrait avoir en termes de mobilité (plus le lieu d'implantation est éloigné d'une gare, plus on encourage l'utilisation de la voiture)*
- *Trouver des solutions aux problèmes du passé, parmi lesquels les zonings industriels pas ou mal desservis par les transports en commun. Dans certains zonings à Namur, différents employeurs se sont mis ensemble pour financer une navette entre le zoning et la gare. En France, il existe toujours des services de transport organisé par les employeurs pour les déplacements domicile-travail de leurs travailleurs ; en Belgique de tels services sont devenus très rares.*

Si une entreprise va s'installer à un endroit qui est uniquement accessible en voiture parce que c'est avantageux pour elle, elle ne peut à mes yeux pas venir demander après aux sociétés de transports en commun ou aux autorités d'assurer un service de bus pour que les gens puissent s'y rendre en bus. Je suis d'avis que ce n'est pas aux autorités publiques ou aux sociétés de transports en commun, mais aux entreprises elles-mêmes de payer pour corriger les décisions qu'elles ont prises à leur propre avantage.

- *Réduire les droits d'enregistrement. En Belgique, les distances domicile-travail sont beaucoup plus importantes que par ex. en France car tout y est accessible de partout du fait de la petite taille de notre pays (« le paradoxe belge »). En France, si une entreprise se délocalise, les travailleurs choisissent un autre boulot ou déménagent. En Belgique, par contre, ils vont plutôt faire une navette plus longue. Les Belges sont très attachés à leur maison et déménagent peu. La hauteur des droits d'enregistrement en est une explication possible.*
- *Envisager une intervention patronale financière dans les frais de loyer. Exemple. Pour pouvoir effectuer ses déplacements domicile-travail en transports en commun, un travailleur doit déménager d'un endroit en dehors de la ville vers un endroit en ville. Le prix de l'immobilier et des loyers est plus élevé dans la ville qu'en dehors. Au lieu d'intervenir dans les frais des déplacements domicile-travail de ce travailleur, l'employeur pourrait lui payer la différence de loyer.*
- *Trouver des modalités qui facilitent la demande d'une indemnité vélo. Aujourd'hui, un bon nombre de travailleurs ne demandent pas une indemnité vélo car la démarche administrative à faire (noter les jours d'utilisation du vélo, le nombre de km parcourus à vélo etc.) est très lourde par rapport à la somme d'argent qu'ils reçoivent.*

Ce que la crise du coronavirus nous apprend quant à la politique de la mobilité

La question clé reste la suivante : le virus 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 ?

E. C. : Je pense que nous allons +/- revenir à la normale comme en Suisse. Je pense aussi que nous allons revenir plus vite à la normale pour les déplacements quotidiens que pour les déplacements exceptionnels de plus longue durée (par ex. des déplacements en avion).

Il ne faut pas oublier qu'une partie considérable de la circulation en ville provient du transport de marchandises. Le retour à la normale de ce type de transport est lié au retour à la normale de l'économie. L'e-commerce est une réalité qui va continuer de grandir. Pour un certain nombre de biens, l'e-commerce va continuer de gagner du terrain. Pour acheter des biens alimentaires par contre, je me demande si les gens ne vont pas plutôt retourner aux magasins réels. La mesure dans laquelle l'e-commerce va prendre de l'ampleur dépend de plusieurs éléments, parmi lesquels : la plus-value que les commerces réels pourront apporter par rapport aux commerces en ligne ; le fait que les gens ne sont plus tout le temps à la maison. Quand les gens étaient tout le temps à la maison, ils étaient là quand le facteur ou le livreur venait livrer leur colis ; maintenant que plein de gens sont retournés au boulot, ils ne sont plus tout le temps à la maison, ce qui implique qu'ils devront repasser par la poste pour aller chercher leur colis. Cet élément va avoir pour effet certains d'entre eux vont se détourner du commerce en ligne.

Est-il réellement opportun de revenir à la situation pré-coronavirus ?

E. C. : Il est difficile de répondre à cette question. Il y a toute une série de groupes qui disent que la crise du coronavirus a fait prendre conscience à un certain nombre de personnes qu'il y a moyen de faire autre chose et autrement qu'avant la crise sanitaire. Mais ce « faire autre chose ou autrement » revient souvent à faire des choses plus difficilement et plus lentement. Est-ce que cette prise de conscience va pouvoir résister à la vague du retour à la normale ? On commence tout doucement déjà à observer un retour à la normale : certaines pistes cyclables temporaires ont déjà été supprimées, les gens sont de nouveau soumis à la pression du travail, doivent de nouveau conduire leurs enfants à l'école ou à la salle de sports etc. Est-ce que ce ne serait pas plus facile pour eux de revenir à la normale (par ex. de faire des courses au supermarché au lieu d'au marché local etc.) ?

Estimez-vous que la politique de mobilité devrait être repensée à court terme sur la base des conséquences observées depuis la crise du coronavirus, ou les responsables politiques devraient-ils attendre que la clarté soit faite sur le caractère permanent de ces conséquences sur la mobilité ?

E. C. : Il est difficile de répondre à cette question. J'estime que ça peut être dangereux de réagir sur quelque chose dont on ne sait pas si cela va rechanger dans le futur. Ce qui fait défaut en Belgique, c'est un monitoring des comportements de mobilité comme dans les pays voisins. Pour l'instant, nous disposons juste de données des opérateurs téléphoniques et des constats faits par des citoyens sur lesquels nous pouvons baser la politique de mobilité en Belgique. Ce n'est pas suffisant. Il existe aussi peu d'enquêtes régulières institutionnalisées dans notre pays. En Flandre, il y a des équipes de recherche dans les Steunpunten, donc des ressources y sont facilement mobilisables alors qu'en Wallonie il n'existe rien. Donc chaque fois, il faut mobiliser des ressources, passer des contrats, demander un budget etc. Tout cela prend du temps et a pour effet que finalement rien n'est fait.

Enfin, la mobilité est quelque chose de global, alors que les compétences y afférentes sont réparties entre les différents niveaux de pouvoir. Cet éclatement des compétences est aussi une difficulté de la politique de mobilité en Belgique. Exemple. Les limitations de vitesse sur le Ring sont différentes selon que le Ring est en Flandre ou en Wallonie.