

LE CORONAVIRUS ET NOS COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ – INTERVIEW AVEC FRÉDÉRIC DOBRUSZKES, CHERCHEUR QUALIFIÉ FNRS

[Frédéric Dobruszkes](#) est chercheur qualifié FNRS à l'Université Libre de Bruxelles.

Comment le coronavirus a modifié notre comportement en matière de mobilité

Au début de cette année, notre pays a été frappé par le coronavirus. C'est au mois de mars que la première série de mesures de confinement est entrée en vigueur. Les contacts sociaux ont été limités, le télétravail a été encouragé, l'Horeca et les commerces ont dû fermer leurs portes. Quels ont été selon vous les principaux effets de cette première série de mesures (sur notre mobilité) ?

Frédéric Dobruszkes (F. D.) : *Ce qui a été spectaculaire à mes yeux, c'est que toutes les activités économiques et sociales ainsi que la mobilité ont été freinées, et ce sur une longueur très importante. Après les attentats à Bruxelles en 2016, les choses sont revenues assez vite à la normale. Dans ce cas-ci, les effets se sont déjà étalés sur six mois et se font encore et toujours ressentir au jour d'aujourd'hui : il y a actuellement encore beaucoup de gens qui font du télétravail, etc.*

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 ?

F. D. : *Il est difficile de dire à quoi le succès grandissant du vélo est dû car plusieurs choses se sont déroulées plus ou moins au même temps, du moins à Bruxelles : le confinement, l'installation de pistes cyclables temporaires (c.-à-d. l'application de l'urbanisme tactique) et l'achèvement de pistes cyclables dont la construction était déjà en cours avant le confinement.*

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

F. D. : *Il me paraît logique d'encourager des pratiques saines. Rouler à vélo est une pratique saine, car elle est bénéfique tant pour l'individu que pour la collectivité. Il existe différentes façons d'encourager l'usage du vélo.*

1° *Le (ré)aménagement des infrastructures : à Bruxelles, plusieurs routes ont été réaménagées de sorte que l'on puisse y rouler à vélo de façon sécurisée. Cela semble avoir eu un effet positif sur l'usage du vélo. Si l'on continue dans cette voie, on peut espérer que le succès du vélo devienne un phénomène structurel, et non pas seulement conjoncturel en liaison avec la crise du coronavirus.*

2° *Une prime à l'achat d'un vélo électrique. Beaucoup de gens ne rouleront pas à vélo si celui-ci n'est pas électrique, mais un vélo électrique coûte cher. Si l'on veut élargir la base sociale de l'utilisation du vélo, et en tout cas du vélo électrique, il faut peut-être introduire une prime à l'achat d'un vélo électrique dont les modalités sont bien réfléchies (notamment pour éviter des abus).*

3° *Un système de mise à disposition de vélos électriques par les employeurs, à l'instar du système des voitures de société. L'avantage est qu'un vélo électrique coûte nettement moins cher qu'une voiture : pour le coût d'une voiture de société, l'employeur doit pouvoir financer beaucoup de vélos électriques. Le problème est le profil social de ceux qui bénéficient aujourd'hui d'une voiture de société : ceux pour qui un vélo électrique est trop cher sont précisément ceux qui n'entrent pas en ligne de compte pour une voiture de société ou une alternative à celle-ci.*

4° *L'octroi d'une indemnité vélo. L'octroi d'une indemnité vélo peut aider à encourager l'usage du vélo, au moins sur le plan symbolique. Il n'y a pas de raison de ne pas être récompensé (voire même d'être financièrement moins favorisé ou remboursé) si l'on roule à vélo. Ceux qui roulent à vélo et qui sont en meilleure santé, coûtent sans doute aussi moins cher à la sécurité sociale.*

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 l'idée que le risque de contamination est plus faible que dans certains autres moyens de transport. Comment inverser le regain de popularité de la voiture et éviter un transfert modal inversé ?

F. D. : On peut espérer qu'on constatera la même chose qu'après les attentats à Bruxelles en 2016. Juste après ces attentats, un nombre important de gens disaient « Je ne prendrai plus jamais les transports en commun car c'est trop dangereux ». Six mois après, une grande partie de ces gens utilisaient de nouveau les transports en commun pour ne pas subir les embouteillages.

Si 20% de la population continue à faire du télétravail, il y aura moins d'embouteillages qu'auparavant et les gens seront peut-être moins découragés de prendre la voiture. Si par contre, on revient à la situation pré-corona avec beaucoup de présentiel et d'embouteillages, je suppose que les gens vont revenir aux transports en commun quand la situation sanitaire sera sous contrôle. Aujourd'hui, je peux comprendre que les gens aient peur de prendre les transports en commun, mais, si dans six mois il y a un vaccin ou des médications très efficaces, il n'y aura rien qui les empêchera de reprendre les transports en commun.

Si l'on veut encourager le passage de la voiture aux transports en commun et/ou au vélo, ce n'est pas une bonne idée de développer les infrastructures routières. Plus on les développe, plus on facilite le trafic routier et plus on risque d'avoir encore plus de gens qui prennent la voiture.

Êtes-vous en faveur de zones à faible vitesse ?

F. D. : Je suis en faveur de zones à faible vitesse ne fût-ce que pour une question de sécurité routière. Si l'on roule plus lentement, il y a plus de sécurité, l'espace public est mieux partagé (les enfants peuvent jouer sur le trottoir, voire même sur la rue) et il y a moins de bruit. Il y a aussi l'aspect symbolique qui joue. Le fait de signaler que l'espace public n'est pas dominé par la voiture, qu'il est là pour tout le monde, pour tous les usagers de la mobilité est quelque chose de très important.

Êtes-vous favorable à des zones à faibles émissions ?

F. D. : Pour ce qui est des zones à faibles émissions, j'ai une certaine réserve. Quand on installe des zones à faible émission, on pénalise potentiellement les pauvres (qui ne peuvent pas se permettre d'acheter une nouvelle voiture) et les personnes âgées (qui trouvent que ce n'est pas/plus nécessaire d'acheter une nouvelle voiture). Les personnes aisées financièrement peuvent s'acheter de nouvelles voitures conformes aux zones de basse émission. Parmi les voitures qui ne sont pas exclues, il peut cependant y avoir des SUV qui consomment beaucoup d'énergie et sont très dangereux en termes de sécurité routière. Ce qui m'ennuie, c'est que l'on n'exclut pas ces voitures qui appartiennent à des personnes aisées financièrement, mais bien les voitures anciennes, certes très polluantes, mais qui appartiennent aux gens qui ne peuvent pas s'acheter une nouvelle voiture mais qui en ont besoin pour aller travailler (par ex. des personnes qui travaillent à l'aéroport, doivent charger et décharger des avions dès 5h du matin et ne peuvent pas se rendre en transports en commun à l'aéroport).

Lorsque l'on prend des mesures qui sont environnementalement souhaitables pour la collectivité, il faut s'assurer de ne pas créer des inégalités sociales supplémentaires. Mais je trouve aussi qu'il ne faut pas utiliser l'argument des inégalités pour ne pas prendre de mesures nécessaires sur le plan environnemental.

Pour éviter de créer des inégalités sociales supplémentaires, on pourrait imaginer des systèmes dérogatoires pour des personnes socialement défavorisées. On pourrait par ex. dire « Si votre revenu imposable est inférieur à x euros, vous avez droit à 2 ou 3 années en plus pour vous adapter à la zone de faible émission, ou vous avez droit à une prime si vous pouvez démontrer que vous avez vraiment besoin d'une voiture pour une raison valable (par ex. rejoindre un emploi à des heures ou des lieux dépourvus de transports en commun) ». Attention cependant au fait que parmi les personnes ayant un revenu imposable inférieur à x euros figurent non seulement des personnes pauvres, mais également des personnes riches et des rentiers (c.-à-d. des personnes qui ne travaillent pas et ont néanmoins beaucoup d'argent). Ces dernières n'ont pas de revenu imposable mais bien un patrimoine. Il est vrai que les personnes pauvres ont souvent de vieilles voitures, mais elles ont le moins de voitures et sont donc plus dépendantes des transports en commun, de la bicyclette et de la marche pour se déplacer.

Il est important de concilier les solutions aux problèmes environnementaux et aux inégalités sociales. Les manifestations des gilets jaunes en France en sont la meilleure preuve. Ces manifestations étaient

le résultat du fait qu'une mesure environnementale (à savoir, une forte augmentation du prix du diesel) a été prise sans tenir compte de la spécificité des personnes socialement fragilisées, exclues du marché foncier et vivant dans les périphéries¹. Pour ces gens qui ne peuvent pas s'acheter de logement en ville, le vrai défi est de rester rattaché à la société et de pouvoir aller travailler et mener une vie sociale. En lointaine périphérie française, une voiture est indispensable.

Il faut aussi garder à l'esprit que les zones à basse émission sont de nature à améliorer la qualité de l'air pour les gens qui habitent dans les villes. Force est de constater que les pauvres n'émettent pas beaucoup de pollution mais la subissent car ils vivent en ville (c.-à-d. dans des zones polluées). Les riches par contre polluent plus mais habitent plus dans des zones peu polluées (en bordure ou en dehors des villes).

En résumé, paradoxalement, les zones de basse émission pénalisent vraisemblablement les classes sociales défavorisées malgré le fait qu'elles sont plus faiblement motorisées que les classes favorisées. Et en même temps, les classes défavorisées résident en milieu urbain, où elles sont donc victimes de la pollution de l'air et ont tout à gagner d'une réduction de la pollution atmosphérique.

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

F. D. : L'argumentaire que j'ai développé plus haut vaut aussi pour la taxe kilométrique. Dans les schémas de péage existants (Oslo, Londres, Milan, etc.), ceux qui habitent dans la zone de péage sont dispensés ou bénéficient de fortes réductions, pour des raisons électorales bien compréhensibles. À Londres par ex. les gens très riches qui habitent en ville paient très peu pour circuler en voiture. Étant donné qu'ils habitent en ville, ils peuvent pourtant facilement utiliser les transports en commun. Je trouve que si ces gens choisissent de prendre la voiture, ils devraient payer le prix. Des dérogations devraient cependant selon moi être accordées, mais sur une base sociale et non pas sur une base géographique. Si la motivation est l'environnement, le péage doit être pour tout le monde (c.-à-d. aussi bien pour ceux qui entrent dans la ville que pour ceux qui habitent dans la ville), sauf régime spécial pour raison sociale. Si par contre la motivation est une redistribution des richesses, il pourrait par ex. faire payer plus les automobilistes de Waterloo et ne pas moins ceux qui résident à Molenbeek.

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 l'éclatement de la crise du coronavirus. Pourtant, les transports en commun présentent de nombreux avantages. Quelles actions entreprendriez-vous pour encourager à nouveau l'utilisation des transports en commun ?

F. D. : Attendre le vaccin ou des médicaments contre le coronavirus est à mes yeux le moyen le plus efficace d'encourager les gens à reprendre les transports en commun.

Une action qui a été prise pour encourager à nouveau l'utilisation des transports en commun, est l'introduction du « Hello Belgium Rail pass » qui donne droit à 12 trajets gratuits jusqu'au 31 mars 2021. Le grand succès de ce pass est positif car cela veut dire qu'il y a encore un bon nombre de personnes qui veulent utiliser les transports en commun. Mais on peut se demander s'il n'aurait pas été mieux d'octroyer un tel pass aux personnes dont le revenu est inférieur à un certain seuil. Les personnes qui gagnent bien leur vie peuvent très bien se payer 12 trajets en train.

Pour attirer les gens vers les transports en commun, il faut non seulement rendre ces transports plus attractifs (c.-à-d. prendre des mesures « pull »), mais également des mesures plus contraignantes (c.-à-d. prendre des mesures « push »). Par exemple, les gens qui disposent d'une voiture de société roulent gratuitement en voiture. Ces gens-là ne vont pas utiliser spontanément les transports en commun, même si on les améliore.

Réduire la capacité routière a du sens si l'espace récupéré est affecté aux transports en commun et/ou à la bicyclette. Si on enlève de la capacité routière, il faut offrir une alternative à la voiture aux usagers de la mobilité (par ex. un bus en site propre ou une piste cyclable protégée). Tout le monde est d'accord pour dire qu'il faut améliorer les transports en commun et qu'il faut donner davantage de place au vélo, mais il faut bien prendre de l'espace public quelque part, car cet espace est limité.

¹ Nota bene : en France, les pauvres vivent plus dans les périphéries ; en Belgique, ils vivent dans les villes.

Si l'on ne développe pas des alternatives à la voiture pour se déplacer en ville, le risque est que les habitants et les activités économiques aillent s'installer en périphérie. Si c'est le cas, les déplacements se feront d'office en voiture. Il faut donc faire en sorte que cela ne se produise pas.

Les alternatives ne doivent pas nécessairement être offertes à l'endroit où on enlève de la capacité routière. Une alternative pourrait par ex. être la construction d'un parking près d'une gare permettant aux gens qui habitent en périphérie de se garer tout près de la gare. Il est cependant avisé de bien réfléchir à ce qu'on fait des espaces autour des gares : est-ce qu'on y construit des parkings ou plutôt des immeubles à appartements qui vont créer de la vie, du commerce etc. ?

« Enlever de la capacité routière », « rendre les transports en commun plus attractifs » et « revoir la fiscalité automobile » constituent ensemble un package nécessaire pour attirer les gens vers les transports en commun. Ces mesures doivent être prises par différents acteurs à différents endroits : les Régions doivent être d'accord sur la politique à suivre, il faut des collaborations avec le fédéral etc. Pour que ces mesures portent leurs fruits, elles doivent être prises en même temps. C'est là où le bât blesse car les temporalités de réalisation ne sont pas toujours les mêmes : une piste cyclable temporaire par ex. peut être construite en une journée, alors qu'il faut peut-être 2 à 3 ans pour construire un parking autour d'une gare. De plus, le parking est plus cher que la piste cyclable.

Que pensez-vous d'un système de différenciation tarifaire pour mieux répartir les déplacements en transports en commun, pour lisser les pics de la demande de transports en commun ?

F. D. : Je ne suis certainement pas en faveur d'un système de différenciation tarifaire, et ce pour différentes raisons.

Tout d'abord, à qui allez-vous donner priorité pour circuler aux heures de pointe ? Est-ce que quelqu'un qui doit déposer ses enfants à l'école le matin doit être prioritaire par rapport à quelqu'un qui n'a pas d'enfants car l'heure à laquelle il prend le bus est conditionnée par l'heure à laquelle il doit déposer ses enfants à l'école ?

La seule solution est donc de différencier les prix selon les heures. Mais un tel schéma, plébiscité par de nombreux économistes et ingénieurs, est porteur d'inégalités sociales. Ceux pour qui le tarif n'est pas un problème (c.-à-d. ceux qui sont riches) pourront choisir à quels moments ils utilisent les transports en commun. Par contre, ceux pour qui le tarif est un problème (c.-à-d. ceux qui sont pauvres) et qui ne peuvent pas librement choisir les heures de leurs déplacements en transports en commun devront subir les tarifs plus élevés. Exemple : quelqu'un qui travaille à Brucargo et qui doit être sur place à 8h du matin ne peut pas dire « Je prends le train à 10h, car à ce moment-là le train est moins cher.

Selon moi, le droit de se déplacer doit être le même pour tout le monde.

S'il est vraiment nécessaire de réduire le nombre de personnes dans les transports en commun pendant les heures de pointe, il faut continuer à promouvoir le télétravail et se poser la question suivante : « Pour quelles activités la présence physique est-elle indispensable ? ». L'enseignement par ex. est quelque chose qui doit selon moi se faire en présentiel autant que faire se peut. Donc, s'il faut choisir qui peut être dans les transports en commun, il convient selon moi de donner la priorité aux étudiants et aux enseignants.

Si le masque est efficace, faut-il alors réduire le nombre de gens dans les transports en commun ? Je peux comprendre qu'il fallait réduire le nombre de personnes dans les transports en commun en mars-avril 2020, quand on n'était pas préparé à la crise du coronavirus et quand il n'y avait pas de masques pour tout le monde ; mais maintenant, on devrait être mieux préparé si une nouvelle vague du virus se présente. À un moment donné, la vie économique et sociale doit reprendre : les enfants doivent pouvoir jouer ensemble ; les étudiants doivent pouvoir se rencontrer à l'école/l'université et pouvoir discuter avec leurs enseignants ; les gens doivent pouvoir se rencontrer, aller au restaurant, etc. On ne peut pas oublier qu'il y a des gens qui souffrent du fait qu'ils ont peu ou pas de contacts. De plus, il y a beaucoup de gens qui ne se sont plus fait soigner et ont perdu plusieurs mois de traitement parce qu'ils n'osaient pas se rendre à l'hôpital ou chez le médecin. C'est dommage et triste pour les familles qu'il y ait des morts à cause du coronavirus, mais on ne peut pas arrêter toute la société et prendre le risque d'une crise économique et sociale encore plus forte qui peut tout aussi bien provoquer des décès. On observe déjà une augmentation du taux de pauvreté. Le lien entre pauvreté, mauvaise alimentation et problèmes de santé existe et est connu. Il faut mettre cela en équation aussi.

Promouvoir la multimodalité et la mobilité partagée

Est-ce que la crise sanitaire a influencé l'usage de la mobilité partagée ?

F. D. : *L'utilisation de la mobilité partagée a chuté pendant le confinement. Cela m'étonne un peu que les solutions de mobilité partagée n'ont pas eu plus de succès pendant le confinement quand il y avait moins de transports en commun car dans les grandes villes, ce sont quand même des alternatives aux transports en commun. De plus, il faisait beau, donc la météo jouait en faveur de l'usage des vélos et trottinettes partagés.*

Devons-nous encourager davantage la mobilité partagée ?

F. D. : *Je n'ai pas envie de recommander une politique basée sur des systèmes de mobilité partagée pour diverses raisons. Tout d'abord, l'utilisation de ces engins, en particulier de la trottinette partagée, est dangereuse : s'il fait noir, s'il pleut ou s'il y a un trou dans la rue ou le trottoir, vous pouvez tomber facilement et vous fracturer la tête, les bras etc. Des urgentistes ont témoigné dans la presse à ce propos. Par ailleurs, dans la configuration actuelle (qui peut bien sûr changer), les travailleurs qui rechargent les trottinettes ont des statuts précaires et sont très mal payés (ils sont payés par trottinette rechargée). Parfois, ils se battent physiquement pour saisir les trottinettes. Pendant l'hiver, quand quasi personne n'utilise ces engins, les travailleurs ne gagnent rien. C'est l'ubérisation des conditions de travail et de la société que je ne défends pas du tout. De plus, ces engins ne sont pas l'idéal d'un point de vue environnemental non plus : leur durée de vie est limitée ; il y a la question de l'origine de l'énergie, la question du recyclage des batteries, etc. Enfin, certaines concessions de mobilité partagée (par exemple le système Villo! à Bruxelles) se font sans subside public mais au prix d'un envahissement de l'espace public car des dispositifs publicitaires. Certains ont calculé que la Région de Bruxelles-Capitale aurait pu organiser elle-même le système de vélos partagés plutôt que d'en confier l'organisation à JC Decaux. Cela n'aurait pas coûté très cher et on n'aurait pas eu de la pub partout à Bruxelles. Personnellement, je préfère qu'on offre un réel service public plutôt que d'avoir des publicités partout.*

S'il devait y avoir une stratégie de mobilité partagée, je trouve que les sociétés de transports en commun devraient proposer des solutions de mobilité partagée en complément de leur offre, avec du personnel sous statut non-précaire et un financement public au besoin. Ceci pourrait aussi contribuer à redynamiser les transports publics et les aider à regagner des parts de marché.

Les avantages et inconvénients du télétravail en termes de mobilité

Il ressort de plusieurs enquêtes que le télétravail restera un facteur permanent après la crise du coronavirus. Devons-nous selon vous davantage encourager le télétravail ?

F. D. : *Tout d'abord, il faut se poser la question : « Qu'entend-on par télétravail ? » Est-ce travailler au milieu du salon, sur la table de la salle à manger ? Est-ce obliger les enfants à se taire quand ils reviennent de l'école tant que la journée de télétravail n'est pas terminée ? Est-ce dire aux enfants « Faites comme si je n'étais pas là, même si je suis là, car je travaille à domicile », etc. ? Ou est-ce le fait de gagner en qualité de vie car on dispose d'un logement adapté et qu'on évite des trajets domicile-travail certains jours ?*

S'il faut oui ou non continuer à encourager davantage le télétravail est un choix de société. Personnellement, je suis d'avis que le télétravail en quantité limitée/raisonnable, choisi par le travailleur et dont les frais sont pris en charge par l'employeur (frais de chauffage, facture Internet, frais d'ordinateur ...) peut donner du confort aux travailleurs. Mais je suis contre du télétravail en grande quantité, généralisé et imposé. Je peux comprendre que pour certains travailleurs, venir au boulot cinq jours sur cinq est une contrainte et peut être pénible. Pour ces travailleurs-là, il y a un compromis à trouver entre le travailleur et l'employeur.

Cependant, du télétravail en très/trop grande quantité n'est pas bon pour la cohésion sociale des travailleurs, permet moins aux travailleurs de se défendre contre certains abus du patronat (ensemble sur le même site, on est plus fort qu'isolément chacun chez soi) et les empêche de prendre conscience du fait que d'autres collègues sont confrontés aux mêmes problèmes qu'eux. En faisant du télétravail, il est difficile de séparer vie privée et vie professionnelle car le lieu de résidence est devenu le lieu de travail. De plus, le télétravail peut conduire à une concurrence entre travailleurs : le travailleur qui se sent obligé de répondre encore le jour même à des emails, quelles que soit l'heure, va apparaître

comme plus performant qu'un travailleur qui y répond le lendemain matin. De ce dernier travailleur, on va croire qu'il travaille moins, qu'il est moins performant alors qu'il a juste pris part, en soirée, à la vie sociale et à la vie de famille à laquelle il a droit. En outre, le télétravail est aussi porteur de différentes formes de discrimination. Certaines fonctions ne se prêtent pas au télétravail. Il n'est pas donné à tout le monde de disposer d'un logement avec une pièce séparée permettant de faire du télétravail.

Le télétravail réduit la demande de mobilité domicile-travail. Qu'en est-il de son impact sur les déplacements pour d'autres motifs et sur le phénomène de « fuite de la population hors des villes »?

F.D. : Le télétravail peut conduire à davantage de déplacements récréatifs sur de plus courtes distances que les déplacements domicile-travail. Il peut aussi inciter certains à aller habiter en dehors des villes : en ville, un logement avec une pièce séparée permettant de faire du télétravail coûte proportionnellement plus cher. Autrement dit, le télétravail pourrait renforcer la tendance à la périurbanisation et donc à l'utilisation de la voiture car on sait bien que le taux de motorisation et l'utilisation de la voiture sont plus importants si l'on réside hors ville.

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

Le virus aura-t-il un impact durable sur notre comportement de mobilité ou reviendrons-nous rapidement à la situation d'avant la crise lorsqu'un vaccin aura été déployé ? Est-il réellement opportun de revenir à la situation pré-coronavirus ?

F. D. : Bien malin celui qui peut prévoir le futur ! Revenir à la situation pré-coronavirus n'est pas souhaitable selon moi car cela veut dire qu'on aura de nouveau beaucoup d'embouteillages, beaucoup de pollution atmosphérique et d'émissions de gaz à effet de serre. Mais on ne reviendra pas exactement à cette situation car il y a des gens qui ont découvert le télétravail, d'autres qui ont découvert le vélo, certaines pistes cyclables temporaires vont sans doute devenir permanentes etc.

Revenir à la situation pré-coronavirus n'est pas opportun, mais rester dans la situation actuelle ne l'est pas non plus. Il faudra trouver un juste milieu entre les deux et favoriser davantage le présentiel.