

« La route, c'est la vie » : repenser notre mobilité pour l'après COVID-19

Rapport

Mai - Juillet 2020

Auteurs : Juliana González[1], Pauline Hosotte[2], co-auteur : Emmanuel Cledat [3]

[1] Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL (juliana.gonzalez@epfl.ch)

[2] Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL (pauline.hosotte@epfl.ch)

[3] Laboratoire de Topométrie de l'EPFL (emmanuel.cledat@epfl.ch)

La recherche sur le vécu de la crise COVID-19

Le citizen think tank intitulé « *La route, c'est la vie* » : *repenser notre mobilité pour l'après-COVID-19* s'inscrit dans le cadre d'une recherche collective sur les conditions de logement et de bien-être durant le (semi-)confinement causé par la pandémie COVID-19. Cette recherche a été menée par divers laboratoires et institutions suisses de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne¹ et de l'Université de Lausanne². Basé sur des méthodes traditionnelles et expérimentales d'enquête, combinant les données récoltées grâce à une enquête en ligne, une application mobile et des entretiens, ce projet vise à approfondir la compréhension de la crise COVID-19. A travers un apprentissage individuel et collectif, des stratégies de gestion de la situation de crise ainsi que des scénarios et recommandations pour « l'après-COVID » et les futures crises seront développées. Pour atteindre ces objectifs, la démarche associe donc trois perspectives et points de vue : un premier point de vue scientifique, un deuxième point de vue citoyen, et finalement, une perspective collective d'apprentissage mutuel et de coproduction.

Comment la rupture dans nos routines, liée au Covid-19, peut-elle participer à une mobilité plus durable ?

Les premiers résultats du crowdsourcing de l'application mobile ont montré que 76% des répondants souhaite réduire la mobilité automobile. Par ailleurs, 48% souhaite réduire les voyages et le tourisme. Pourtant, la situation initiale de chacun varie largement. En effet, parmi les aspects pouvant inciter à l'utilisation de la voiture, on trouve que 85% des répondants possède une voiture. Malgré que 27% habitent en centre-ville et 17% habitent en périphérie, plus d'un tiers des répondants habite à la campagne (36%). Ces individus habitent principalement en famille : en couple avec enfants pour 34% des répondants et en couple pour 25%. Seul 9% déclare habiter uniquement avec leurs enfants, une situation qui tend à aller de paire avec la possession d'une voiture selon le lieu de résidence.

La volonté semble être à la réduction de la mobilité automobile au profit d'une mobilité plus durable, qui puisse parfois même être virtuelle plutôt que physique ; d'ailleurs, l'accroissement de la flexibilité dans le travail et l'apprentissage ressort pour 87% des répondants. La mobilité quotidienne est donc au cœur des préoccupations,

¹ Les laboratoires de sociologie urbaine (LaSUR), de relations humain environnement dans les systèmes urbains (HERUS) et IDIAP

² L'institut de psychologie (IP)

³ Aussi appelées « sciences citoyennes », « sciences collaboratives » ou « citizen science ».

⁴ Bücheler, T., & Sieg, J. H. (2011). Understanding Science 2.0: Crowdsourcing and Open Innovation in the Scientific

tant est présente la conscience de son importance en tant que liant entre les différentes sphères de la vie et les activités qui la compose (Gumy et al., 2016). D'un point de vue sociologique, les modes de vie des individus se composent d'une série d'activités se déroulant dans l'espace et dans le temps. Ces activités sont le reflet de tout ce qui donne sens à la vie des individus (Pattaroni, 2013) et certaines peuvent être très ancrées dans le quotidien, d'où la difficulté à modifier les comportements qui y sont associés. L'opportunité de la crise COVID-19, si elle existe, réside donc dans la rupture à laquelle la population est confrontée. La suppression des déplacements liés au travail ou à l'école, ainsi que la réduction du « périmètre » de vie pour une partie importante de la population suisse peut engendrer des changements profonds dans leurs comportements de mobilité.

La méthode participative : nous sommes tous les experts de notre quotidien

La diversité des modes de vie, des rythmes et projets de vie également, a engendré autant de réactions différentes pendant la crise. Pourtant, il y a bien une conséquence qui fût visible pour tous : la baisse considérable du trafic automobile sur nos routes. Ce phénomène, appelé *évaporation du trafic* et habituellement relevé lors de travaux sur la voirie, de piétonisations de rue ou autres réductions de la capacité routière, aura été d'autant plus flagrant pendant le (semi-)confinement que les routes sont restées là, vides à la vue de tout un chacun. La structure de la démarche participative engagée s'est appuyée sur les types de changement de comportement auxquels est rattachée l'évaporation du trafic. Au nombre de cinq, ces changements peuvent être 1) un *report d'itinéraire* vers d'autres axes routiers libérés de leur congestion habituelle, 2) un *report modal* vers des modes de transport individuels plus adaptés aux déplacements de proximité, 3) un *report horaire* pour effectuer un déplacement en heure de faible affluence, 4) un *report de destination* pour limiter les distances parcourues ou encore 5) un *renoncement au déplacement* si celui-ci n'est plus possible ou nécessaire (qu'il soit lié au travail, aux loisirs, ...). Il peut évidemment tout aussi bien s'agir d'une combinaison de ces types de reports.

Le « citizen think tank », ou groupe de réflexion citoyen, de cette démarche s'inscrit dans le cadre des méthodes de sciences participatives³, dans lesquelles la participation volontaire d'individus non-chercheurs-professionnels dans le domaine scientifique en question permet de produire des connaissances scientifiques, avec ou sans le soutien de chercheurs⁴. Le cadre du think tank permet notamment de générer des idées originales, qui sont particulièrement précieuses lorsqu'une situation de crise est généralisée, impliquant une visibilité sur le futur réduite pratiquement à la journée. Comment envisager le futur, si ce n'est avec tous ceux qui font le présent ? Telle est la question qui a justifié l'organisation de ces ateliers en deux phases, toutes deux riches malgré le format distancié imposé.

La première phase a permis de rencontrer les participant-e-s, chacun-e représentant la socialisation⁵ qui fait de lui-elle l'expert-e de son quotidien, passé et présent, et de son projet de vie futur. Ces citoyen-ne-s-expert-e-s ont ainsi partagé leurs expériences en termes de mobilité, et les changements vécus par rapport à celles-ci pendant la crise dans toutes les activités contraintes et libres qu'ils réalisent plus ou moins quotidiennement (figure 1). Par le biais d'un tableau blanc interactif (en ligne), la discussion a ensuite pu évoluer vers l'échange de projections et l'identification d'axes thématiques pour la mobilité post-crise. A cette occasion, la vision des participant-e-s a pu être plus clairement définie, cadrant par exemple le référentiel spatio-temporel de chacun-e :

³ Aussi appelées « sciences citoyennes », « sciences collaboratives » ou « citizen science ».

⁴ Bücheler, T., & Sieg, J. H. (2011). Understanding Science 2.0: Crowdsourcing and Open Innovation in the Scientific Method. *Procedia Computer Science* 7, 327–329.

⁵ Soit le processus qui permet à un individu de construire son identité, grâce à l'assimilation de normes et de valeurs auxquelles il se retrouve confronté dans son environnement, son éducation, sa culture et ses expériences de vie ; et ce tout au long de celle-ci.

que signifie la courte/moyenne/longue distance ? et le court/moyen/long terme ? En cette période particulière, l'hypothèse que le référentiel des distances, souvent défini en tranches de temps de trajet depuis un point d'ancrage, soit largement modifié s'est avérée correcte. Les notions de frontières (communales, cantonales, régionales voire nationales) étaient également impactées, particulièrement en rapport avec les activités de loisirs. Enfin, ce premier atelier, auquel cinq personnes ont participé avec motivation et conviction, s'est achevé par la détermination des enjeux majeurs et facteurs clés pour une mobilité post-crise plus durable.



Figure 1 – « Garder le rythme quotidien », nous a-t-on recommandé ...

Deux semaines plus tard exactement s'est déroulé le deuxième atelier, ou la deuxième phase du citizen think tank. Celui-ci s'est focalisé sur l'évaluation de trois scénarios prospectifs, en termes de probabilité de réalisation, de préférence, mais aussi de contenu. Formulés par les organisatrices des ateliers, ces scénarios sont basés sur les apports des citoyen-ne-s-expert-e-s collectés lors du premier atelier. Lors du second, l'utilisation du tableau blanc a de nouveau permis d'établir un fil de discussion, alimenté au fur et à mesure de la séance, afin de reproduire au maximum l'ambiance d'un groupe de travail en présentiel. Pour cela également, la discussion a ponctuellement été étayée de données, connaissances et exemples pertinents concernant la réduction de mobilité physique pendant le (semi-)confinement. Déjà riche, la génération d'idées et la critique des scénarios post-crise s'est vue augmentée par la participation d'un sixième citoyen-expert lors du second atelier.

Évalué à l'issue de cette seconde étape, le recours à méthode du *citizen think tank* a été largement validé. Pour la plupart des participant-e-s, faire partie de ce groupe de réflexion est inspirant et permet d'exprimer des idées, mais également de découvrir de nouveaux points de vue. Le format de discussion est perçu comme étant une bonne occasion de travailler pour le bien commun, ce qui pour certain-e-s peut même relever du défi. L'association faite avec la technique du scénario constitue également un avantage aux yeux des citoyen-ne-s-expert-e-s car, en plus de stimuler la réflexion sur ce qui est souhaitable pour l'avenir, cette technique provoque une réflexion et introspection par rapport à nos propres pratiques et à la possibilité de s'engager pour contribuer aux changements sociétaux à l'avenir.

Les scénarios : la rupture dans nos routines, qu'allons-nous en retenir ?

La construction des scénarios s'est réalisée en trois étapes successives. L'analyse des discours des citoyen-ne-s-expert-e-s, premièrement, s'est appuyée sur les composantes de l'évaporation du trafic (figure 2).

Ce phénomène, comme décrit plus haut, s'est révélé aux yeux de tous. S'il semble avoir eu pour conséquence de donner du souffle à certain-e-s (y compris la planète, selon quelques perspectives), il révèle en tout cas les changements de comportements de mobilité (parfois profonds) qui ont opéré pendant la crise et l'injonction à l'immobilité qui l'a caractérisée.

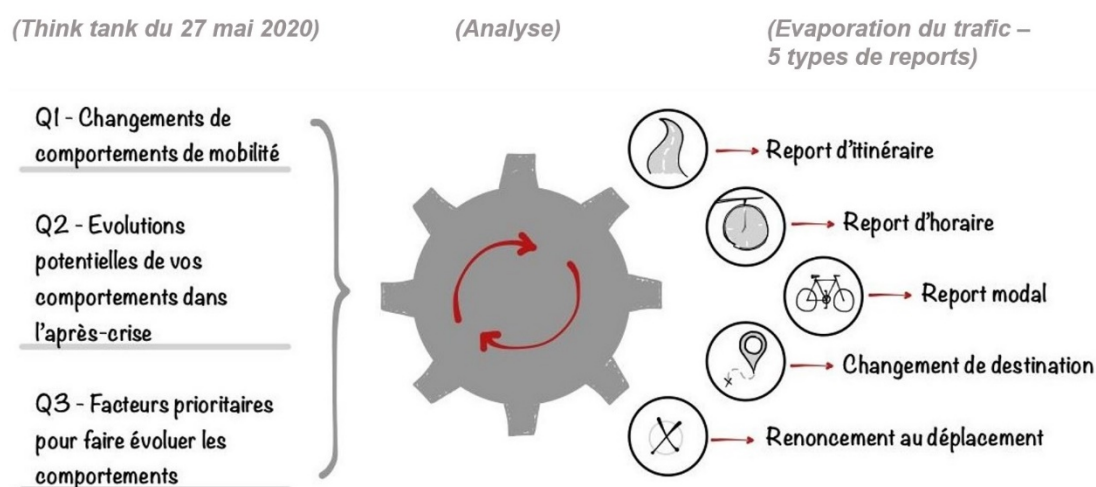


Figure 2 - Première étape de construction des scénarios : l'analyse des discours

Sur la base de cette notion théorique offrant une structure des reports comportementaux, la deuxième étape a permis d'organiser et regrouper les facteurs prioritaires établis à l'issu du premier atelier (figure 3). Afin d'affiner la formulation des facteurs, c'est une étude précise des discours des participant-e-s qui a été réalisée, supportée par le tableau interactif co-construit avec ces derniers et l'enregistrement réalisé à cet effet.






	(Facteurs prioritaires)	(Exemples des discours)
 → Report d'itinéraire	→ Intervention des autorités	→ Réduction de l'étalement urbain → Canalisation du trafic automobile
 → Report d'horaire	→ Flexibilité horaire	→ Souplesse et confiance de l'employeur → Souplesse des horaires d'ouverture des commerces
 → Report modal	→ Développement des infrastructures + Flexibilité d'usage + Incitations financières	→ Aménagements pour les modes actifs → Services à la mobilité → Subventions et aides modes doux et TP
 → Changement de destination	→ Intervention des autorités	→ Valorisation vie de proximité → Education sur les ressources territoriales (locales)
 → Renoncement au déplacement	→ Flexibilité horaire	→ Extension des mesures comme le télétravail

Figure 3 - Deuxième étape de construction des scénarios : la formulation des facteurs prioritaires

Enfin, et sur cette base, les variables clés des scénarios ont pu être identifiées, constituant la troisième et dernière étape de leur construction (figure 4). Ces quatre variables regroupent et comprennent tous les facteurs prioritaires sous les termes suivants :

- 1) *la flexibilité* (temporelle et spatiale),
- 2) *l'incitation financière* (subventions, aides, exonérations, etc.),
- 3) *l'infrastructure* (vecteur nécessaire à chaque mode transport ainsi qu'à leur cohabitation), et
- 4) *l'intervention des autorités* (à diverses échelles politiques, pour inciter ou non certains comportements).

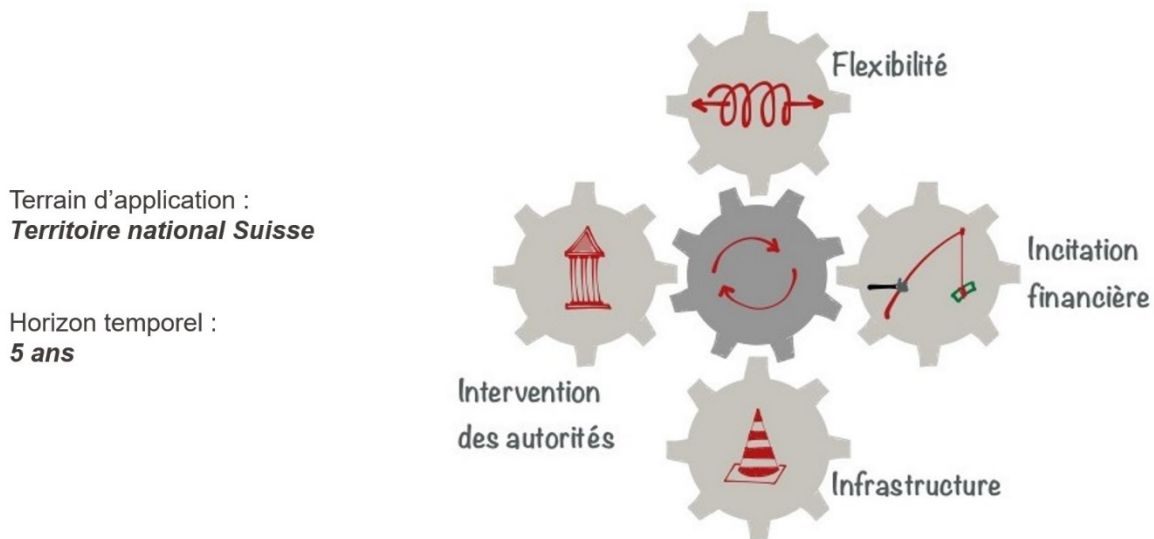


Figure 4 - Troisième étape de construction des scénarios

Ainsi, le cadre des scénarios était posé. En faisant évoluer l'intensité de chacune des quatre variables clés pour intervenir sur les types de reports de trafic possibles, les trois scénarios ont été créés, représentant trois images contrastées de futurs post-crise en termes de mobilité. Plus que des images, chacun présente une vision future de la société, et raconte une histoire dans laquelle l'équipe de l'atelier s'est immergée.

La première histoire (figure 5) est celle du monde économique qui reprend le dessus. « Tous azimuts sur l'avant-crise et la croissance économique ! », dit ce scénario. Le cadre est placé : il faut que la consommation reprenne, et de plus belle qu'avant la crise pour pallier aussi rapidement que possible les pertes économiques subies à l'échelle nationale. Pour cela, une véritable injonction à se déplacer - seul et en voiture, pour des raisons de santé publique - est prononcée par les secteurs public et privé. Pour impulser cette consommation, les enseignes doivent rouvrir aux horaires de forte affluence, tandis que les écoles et systèmes de garde d'enfant étendent leurs horaires pour permettre à la population active de retourner travailler selon des horaires complets. Comme garantie de production et d'efforts de la population active, l'absence de flexibilité dans les horaires s'étend à la pratique du télétravail ; qui se retrouve à faire un pas en arrière. La consommation de masse, elle passe également par l'incitation à consommer dans les grandes enseignes et à faire appel aux grosses entreprises, car celles-ci ont du poids dans l'économie et le pari est pris qu'elles peuvent la relancer (au détriment des petites structures, dans un premier temps). Mettons donc tout le monde sur les routes, locaux et touristes étrangers amadoués autant que possible. Exit les mesures temporaires pour les modes doux et les projets d'infrastructure liés à la mobilité non-automobile sont remis à plus tard.

La deuxième histoire (figure 6) expose une société qui se repose davantage sur ses lauriers : « où en étions-nous, déjà, avant la crise ? reprenons- donc à cet endroit ». Ainsi, la société reprend petit à petit son fonctionnement « normal » d'avant-crise, chacun et chacune comme il.elle le peut ou le souhaite. Selon une politique des petits pas, les projets d'infrastructure redémarrent - même ceux qui visent une mobilité plus soutenable, surtout présents en centre-ville - même si le secteur public reste frileux vis-à-vis de l'utilisation des transports en commun. Cette prudence, s'entend également à la flexibilité temporelle et spatiale. Peu de choses sont retenues du recours généralisé aux pratiques de télétravail et de flexibilité horaire dans les déplacements ;

une prudence reste de mise et ces pratiques sont canalisées par les employeurs, sans que le cadre législatif soit modifié à ce sujet. Finalement, tout redevient comme avant, y compris les frontières qui s'ouvrent et permettent de réaliser des achats, des loisirs et des vacances plus ou moins loin.

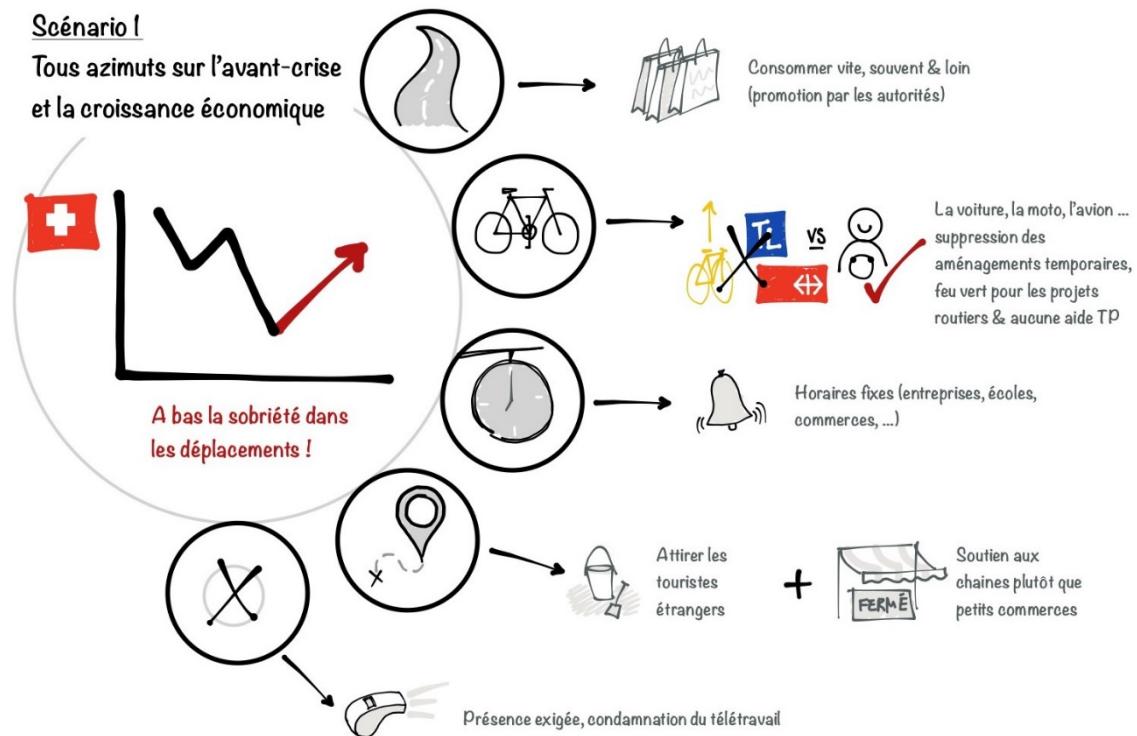


Figure 5 - Premier scénario pour la mobilité post-crise : « Tous azimuts sur l'avant-crise et la croissance économique »

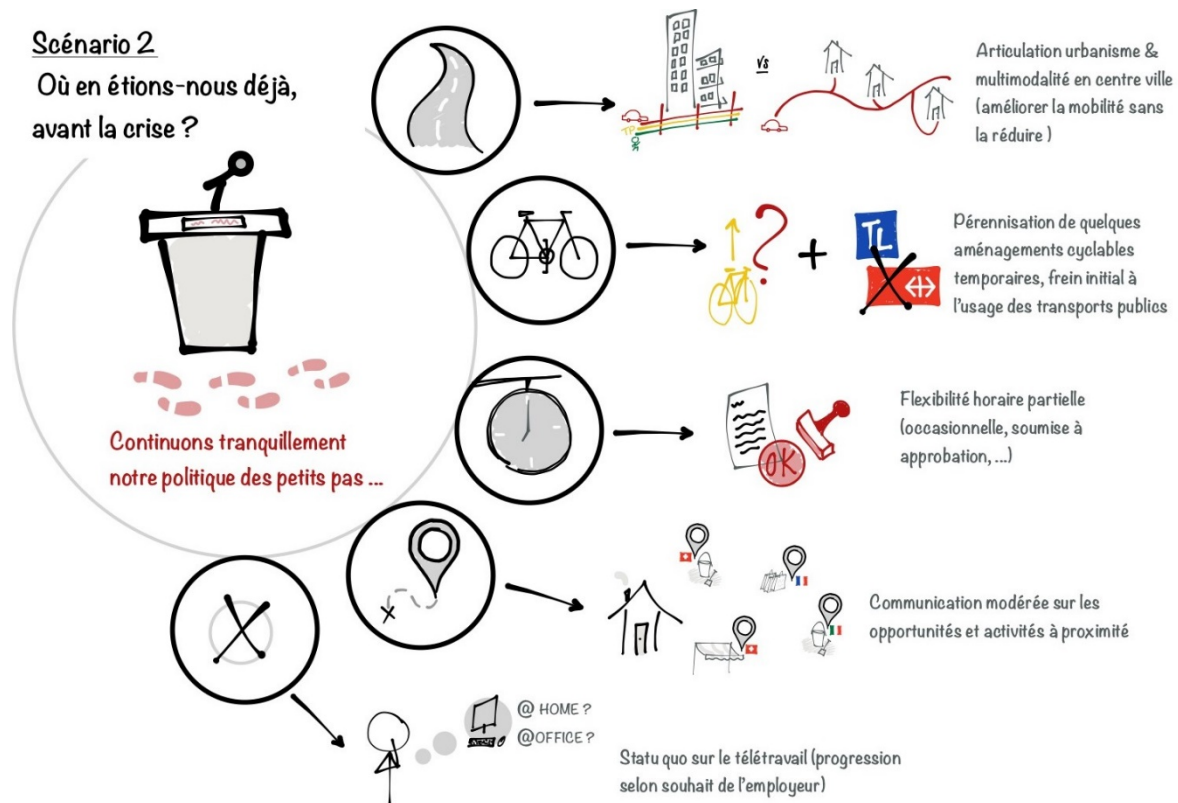
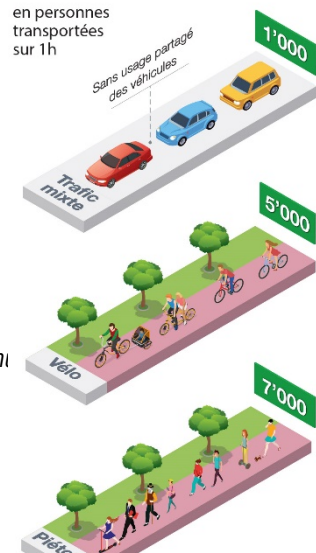


Figure 6 - Deuxième scénario pour la mobilité post-crise : « Où en étions-nous, déjà, avant la crise ? »

Enfin, la troisième histoire (figure 7) raconte un monde où chacun-e doit participer, et chacun-e est responsable des caractéristiques de ses déplacements et leurs impacts en termes sociaux, de santé publique, environnementaux et économiques, principalement. Lors du citizen think tank, mais aussi dans les médias et autres canaux de communication active ou passive, ce précepte était omniprésent : nous sommes tous responsables ! Finalement, que ce soit volontairement ou par l'impulsion et l'intervention publique, ce futur est celui qui utilise la crise comme tremplin. Il tire parti, autant que faire se peut, de la rupture profonde subie pendant le (semi-)confinement pour « mettre le paquet » sur la réduction de la mobilité physique et l'engagement envers une mobilité durable. La flexibilité spatiale (télétravail) et temporelle (horaires d'activités) y est plus qu'encouragée par le secteur public, dont l'intervention surpasse la volonté du secteur privé sur cette variable clé. La volonté de redessiner les villes (et pourquoi pas le reste du territoire) pour contraindre et restreindre la mobilité automobile se traduit par la pérennisation et le développement d'infrastructures liées à la mobilité douce et aux transports en commun, ces modes désignés vertueux pour la santé et l'environnement. Moins consommatrice d'espace, cette mobilité, dont l'objectif affiché est d'améliorer la qualité de vie des citoyen-ne-s, crée simultanément des opportunités pour développer l'ancrage du bassin de vie dans la proximité. Un ancrage qui, d'ailleurs, est déjà relativement répandu en Suisse. Dans le canton de Vaud, par exemple, 50% des déplacements réalisés sont inférieurs à 3 km (soit 10-12 minutes à vélo). Le potentiel d'utilisation des modes actifs est donc important, et la volonté du canton va dans ce sens : encourager l'usage du vélo et de la marche à pied, pour acheminer plus de monde dans un même espace⁶ (cf. figure 8 ci-dessous). Il est à noter que le partage de l'espace public

Capacité d'écoulement théorique d'une voie

en personnes transportées sur 1h



⁶ Transitec Ingénieurs-Conseils SA. *Faciliter les déplacements à vélo, pour une mobilité durable*. DGMR. Juin 2020

est un enjeu d'autant plus critique dans un contexte de crise sanitaire. En effet, pour respecter les distances de sécurité et sanitaires, la somme de l'espace nécessaire par individu (soit un rayon d'environ 1 mètre autour de chacun) est grand, et peut se trouver grignoté par certains usagers qui choisissent un mode de transport plus consommateur d'espace (par personne, comme la voiture). Cela réduit d'autant l'espace disponible pour les autres usagers, avec les conséquences sanitaires qui en découlent.

Qu'il s'agisse de loisirs, de vacances, d'activités professionnelle ou associative, toutes les sphères de la vie seront touchées. Notons que, selon les modes de vie de chacun·e, les répercussions de cette vision future seront vécues soit comme de véritables contraintes pour les projets de vie, soit comme opportunités tant attendues pour ceux-ci.

Figure 8 - Capacité théorique d'écoulement d'une voie (Source : Transitec).

Les « techniques de scénario » employées pour décrire des images d'un futur post-crise permettent de répondre à trois questions fondamentales à propos du futur (Börjeson et al., 2006) : *Que va-t-il se passer ?*, *Que pourrait-il se passer si ... ?* et *Comment atteindre un objectif spécifique ?*. Les catégories de scénarios se distinguent ensuite par leur angle d'approche de ces questions ; ce sont donc trois modes de pensée qui sont discernés : le *probable*, le *possible* et le *préférable* (Dreborg, 2004). En sus de cette catégorisation, il est important de caractériser la structure du système en question (soit les frontières de celui-ci et les connexions entre ses composantes) ainsi que de distinguer entre les facteurs internes et externes d'influence (c'est-à-dire les facteurs contrôlables ou non par les acteurs du système). La flexibilité spatiale, par exemple, est ici un facteur interne lorsque le choix revient à l'employé de recourir ou non au télétravail, tandis qu'il est externe si le choix n'est pas proposé à l'employé mais défini par la loi.

Dans la catégorie du *probable*, c'est-à-dire des scénarios dit « prédictifs », se trouve le deuxième scénario. Ce type de scénario permet aux acteurs de la mobilité de planifier et s'adapter sur la base d'un futur envisagé. Le scénario *possible*, dit « exploratoire », est le premier. C'est un scénario relativement général qui dépeint ce qu'il se passera si nous réagissons à la crise d'une certaine manière. Enfin, le scénario *préférable*, dit « normatif », peint un futur où l'objectif d'une mobilité plus durable est clair, mais nécessite des changements car la situation actuelle fait partie du problème. Dans ce dernier cas, l'horizon temporel est souvent plus long que dans les deux précédents. Si la catégorisation des scénarios tout juste présentée a guidé leur construction, le second atelier a toutefois servi à remettre en question cette typologie, à travers l'évaluation de chaque histoire par les participant·e·s.

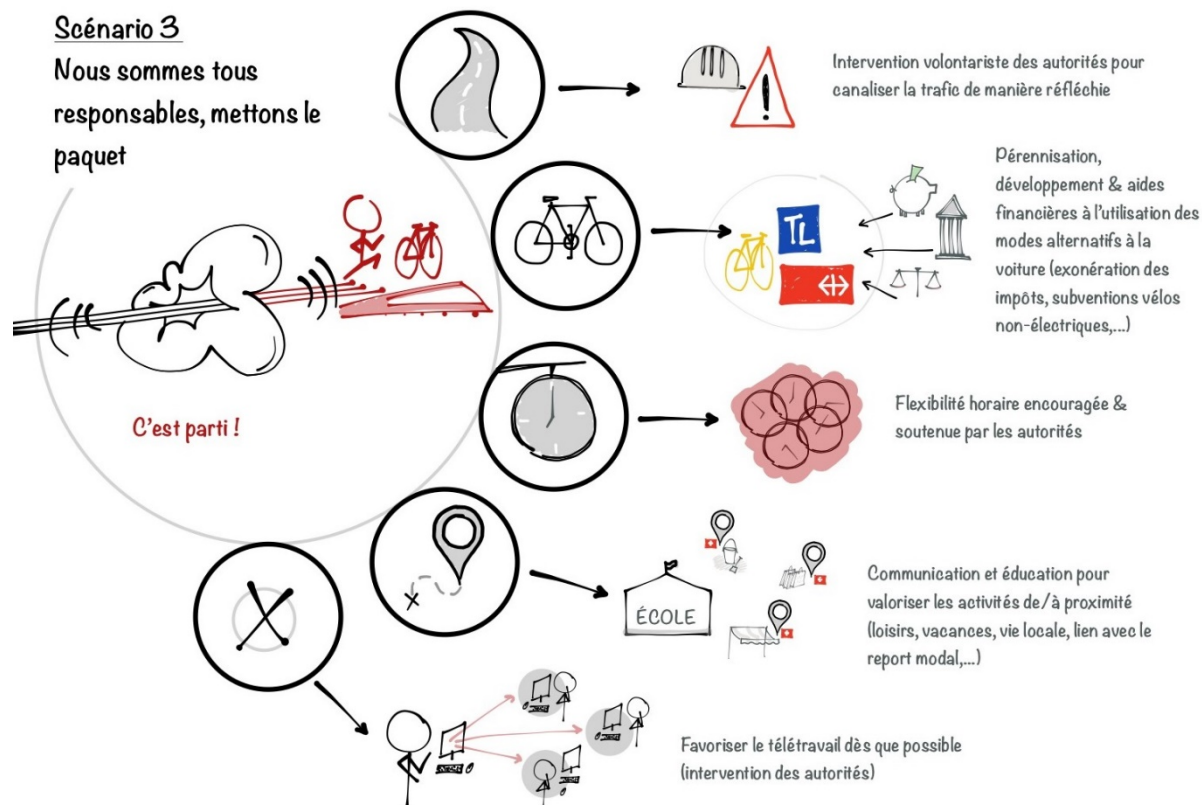


Figure 7 - Troisième scénario pour la mobilité post-crise : « Nous sommes tous responsables, mettons le paquet »

Les scénarios : qu'en disent les citoyen·ne·s-expert·e·s ?

Le scénario le plus probable. Entre l'opportunité de la rupture et la crainte du pas en arrière.

Plusieurs niveaux de réflexion alimentent le choix du scénario le plus probable, chacun étant déterminé par la socialisation de l'individu. C'est ainsi que, au cours de la discussion, deux visions distinctes du futur ont émergé. Il y a, d'une part, une réflexion axée sur la **crainte** ; celle des conséquences du redémarrage des activités. En Suisse comme ailleurs sur le continent Européen, le retour progressif « à la normalité » est déjà palpable, et cela provoque un sentiment de peur vis-à-vis des priorités en matière d'action, notamment. Des engagements politiques en faveur du secteur aéronautique, des mesures plus contraignantes vis-à-vis de la distanciation sociale pour le train que pour l'avion, un retour à la voiture au quotidien, entre autres, font craindre des répercussions négatives d'un point de vue écologique selon certain·e·s participant·e·s. Les aides pour le secteur aérien, par exemple, s'élèvent à un total de 1,875 milliards de francs sans contreparties (soit env. 215 francs par habitant⁷). Si le principe d'aide étatique en soi n'est pas remis en question, c'est en fait le manque d'exigences concernant l'impact environnemental qui fait débat au sein des politiques⁸. D'autre part, la discussion a mis en exergue le caractère unique de l'épisode de crise lié à COVID-19. Le deuxième axe de réflexion est donc celui d'un **moment charnière**, où la prise de conscience des effets néfastes de nos modes de vie et la mise en place rapide de mesures d'adaptation à la situation sont centrales. Du jour au lendemain, une variété d'habitudes bien établies se sont vues bouleversées par l'assignation à la proximité. Redécouverte de la vie de quartier, aménagement des horaires de travail, loisirs de proximité, renoncement aux déplacements professionnels non-

⁷ Population Suisse à la fin du premier trimestre 2020 : 8'619'259 résidents permanents (OFS, 2020).

⁸ RTS, 6 mai 2020. Le Parlement vote une aide à l'aviation sans contrepartie environnementale.

[<https://www.rts.ch/info/suisse/11301083-le-parlement-vote-une-aide-a-l-aviation-sans-contrepartie-environnementale.html>]

indispensables, et bien d'autres éventualités sont (re)venues sur le devant de la scène. Il y a là de quoi générer un nouveau champ des possibles, et nombreuses sont les opportunités offertes pour l'avenir, décrètent les partisans de cet axe de réflexion.

Il ressort de ces deux visions que les scénarios 1 et 2 sont considérés plus probables que le scénario 3. En faveur du scénario 2, il y a les mesures d'ores et déjà mises en place. A l'échelle du canton de Vaud, pour que les voyages scolaires se fassent en train et uniquement à l'intérieur de la Suisse l'année prochaine, par exemple, pour remplacer les voyages habituellement réalisés à l'international et en avion. Voilà qui relève de l'intervention des autorités pour une mobilité plus durable. De manière similaire, concernant la flexibilité, le scénario 2 paraît probable dans la mesure où le télétravail s'est révélé techniquement faisable pour des grandes entreprises, ce qui permettrait de continuer à promouvoir cette modalité afin de réduire les déplacements superflus. Ces derniers, par ailleurs, ont été défini rigoureusement par les citoyen·ne·s-expert·e·s lorsque lié à la sphère professionnelle : *tout déplacement lié à une activité qui ne pourraient être réalisée autrement*. En revanche, la notion de superflu lorsqu'il s'agit de déplacements liés aux activités de loisirs, de vacances ou domestique, n'a pu être tranchée. Quelques-un·e·s ne souhaitent pas renoncer à cette liberté, ou cette contrainte acceptée de se déplacer, lorsqu'ils-elles partent en vacances accompagné. Le scénario 2 apparaît donc comme un scénario probable car il intègre de nouvelles considérations apparues pendant la crise, tout en gardant l'élan modéré de l'avant-crise en matière de développement d'alternatives à la voiture. Quant à la probabilité du scénario 1, elle reflète surtout la crainte de l'ensemble du groupe vis-à-vis des mesures de relance économique qui iraient à l'encontre d'objectifs environnementaux cruciaux. La crise sanitaire, couplée à la crise économique, pourrait engendrer un retour massif à la voiture et aux modalités de travail peu flexibles, ce qui représenterait une augmentation considérable de la mobilité automobile au détriment des transports publics ou des modes doux, pour ne citer que ceux-là. Cette dernière réflexion fait visiblement le lien avec la théorie des scénarios *exploratoires* qui, pour rappel, répondent à la question *Que pourrait-il se passer si ... ?* La condition, ici, est celle d'une intervention de cadrage forte de la part des secteurs public et privé.

A ce stade de la discussion, pendant l'atelier, un point important est collectivement souligné : la promotion du potentiel de changement induit par les nouvelles habitudes et la prise de conscience collective sont cruciales. Voilà que ressurgit de manière claire le deuxième axe de réflexion cité en ouverture. Malgré le sentiment prépondérant « *la tête dans le sable* », les mouvements à la marge, les nouvelles habitudes et plus globalement l'expérience de la crise pourraient être à l'origine d'un basculement de la masse critique vers des comportements plus vertueux (selon la définition généraliste) qui finiraient par avoir un impact sur le marché. « *Nous sommes tous responsables* », nous sommes tous acteurs de l'avenir.

Scénario le plus préférable. Entre l'apprentissage collectif, et une implication de chacun·e.

Contrairement aux choix divisés sur l'identification du scénario *probable*, celle du scénario *préféré* a été bien plus simple : le scénario 3 reflète globalement ce que les participants pensent être le mieux en matière de mobilité pour l'après COVID-19. La vision de ce scénario a été décrite (par les participant·e·s) comme celle qui permettrait d'utiliser la rupture liée à la crise de manière intelligente. Depuis la Conférence de Rio de 1992, presque 30 ans se sont écoulés sans que les objectifs importants en matière d'environnement aient été atteints. Au contraire, une augmentation des catastrophes naturelles et sanitaires sont observées, montrant la nécessité d'avancer rapidement. Pourtant, d'aucun·e·s affirment que la Suisse semble bien équipée pour atteindre le scénario 3. A la différence du climat politique européen, ou de certaines démocraties en Europe, celui de la Suisse témoigne d'une confiance importante des citoyen·ne·s vis-à-vis des partis politiques. Aujourd'hui, il existe toutefois en Suisse un clivage au sein des partis entre les membres de différentes générations. Ainsi, faire confiance aux jeunes pour les prochaines élections serait une manière d'accélérer la décarbonisation de la mobilité, et donc de se rapprocher du scénario 3.

Si certain·e·s participant·e·s se sentaient sensibilisés et plutôt bien lancés dans la direction du scénario 3 avant la crise, d'autres avancent le fait que, à une échelle sociétale, l'horizon temporel de 5 ans pour ce scénario semble intenable. Il faut du temps pour que des activités comme le tourisme international, pour laquelle les suisse·sse·s sont de ceux·celles qui parcourent le plus de kilomètres par année au monde, soient véritablement remises en question. Ce sont des activités où les efforts individuels nécessaires sont de taille à freiner le changement. Ainsi, dans la mesure où il s'agit d'opérer des changements à une échelle plus profonde, la pédagogie est apparue comme un élément essentiel pour continuer à sensibiliser les habitants, et ce dès le plus jeune âge.

Bien que les opinions aient convergé vers ce troisième scénario comme choix de scénario *préférable*, certains éléments de mise en garde ont été soulevés pendant la discussion. De la crise, les entreprises auront tiré quelques enseignements, notamment le fait qu'elles peuvent faire des économies sur leurs charges de loyer ou leurs budgets de voyage quand elles ont recours au télétravail et/ou aux visioconférences. L'inquiétude qui pèse sur le scénario 3 est donc celle d'une flexibilité trop importante, qui impacterait négativement les conditions de travail de la population active, par exemple. La promotion du télétravail de manière plus significative pose alors des questions sur la séparation entre la vie privée et la vie professionnelle, l'allongement du temps de travail, ou encore la consommation d'énergie à assumer par les employés. Finalement, la réserve quant à ce scénario (et c'en est d'ailleurs tout l'enjeu) a été formulée : il ne faudrait pas que les mesures nécessaires à ce scénario soient implémentées au détriment d'une part de la population. Cette implémentation devrait, au contraire, encourager l'équité et l'égalité. Ainsi était ressenti le scénario répondant à la question *Comment atteindre l'objectif d'une mobilité plus durable ?*

Les défis et opportunités pour une mobilité plus durable

A plusieurs reprises, l'horizon temporel fixé à 5 ans a été remis en question. D'une part, les conséquences du changement climatique, déjà visibles aujourd'hui, demandent d'agir rapidement en matière de réduction des émissions de CO₂. Pour cela, l'horizon de 5 ans pourrait être suffisant pour faire avancer, lancer et cueillir les premiers résultats de nombreuses mesures, notamment à l'échelle des communes suisses qui s'apprêtent à renouveler leurs conseils municipaux. Néanmoins, d'autre part, il est bien difficile et ambitieux de prétendre planifier au-delà de 3 ans dans certains domaines d'activité. Il est possible qu'un exercice de prospective à 5 ans se contente de présenter une vision stratégique sur la mobilité sans vraiment mettre l'accent sur des objectifs souhaitables et atteignables à court terme. Dans d'autres domaines, notamment liés à l'énergie (nucléaire, hydraulique, etc.), au transport (ferroviaire, de masse, etc.) ou encore à l'aménagement du territoire, il est pensable, voire nécessaire, de planifier sur une vision à plus long terme. Or, un tel exercice à une échelle plus importante demande une concertation importante entre les acteurs concernés par la mobilité et les parties prenantes, ce qui n'est pas toujours évident. A cela s'ajoute, assurément, l'incertitude qui caractérise la crise actuelle, et pas seulement en Suisse. La croissance économique de la Suisse dépend de l'évolution de la crise économique dans d'autres pays également.

D'un point de vue de la mobilité en tant que telle, le défi consiste à éviter de revenir en arrière en matière d'automobilité, que ce soit par peur du virus ou justifié par des intérêts économiques. Pour éviter ce retour au « tout automobile » et viser le scénario 3, plusieurs éléments sont retenus.

En premier lieu et à l'unanimité, les modes actifs auraient le plus grand potentiel à faire valoir, après la crise. De la part des autorités, la sécurisation et le développement massif des itinéraires cyclables sont attendus. De la part des citoyen·ne·s, il serait nécessaire de dépasser certains clichés (comme la météo ou la topographie) au moment de choisir le vélo. Par ailleurs, il s'agit également de valoriser la marche à pied comme mode de transport à part entière. Et cela d'autant plus que la crise a été, pour une part non négligeable de la population,

l'occasion d'une (re)découverte des bienfaits et des atouts en termes d'accès de la marche. Les modes actifs sont, donc, associés non seulement à une mobilité décarbonée, mais également au bien-être physique et mental des citoyen·ne·s.

Ensuite, concernant les transports publics, l'implémentation du scénario le plus souhaitable présente deux grands défis. D'une part, la peur liée au virus risque de ralentir le report modal de la voiture vers les transports en commun initié avant la crise. Même si la fréquentation des transports publics remonte dans la plupart des cantons suisses, le risque qu'une part de la population, notamment les personnes à risque, se reporte plutôt vers la voiture persiste. D'autre part, l'immobilité forcée provoquée par la pandémie a durement impacté les finances des opérateurs de transports publics. Cela pourrait, sans intervention des autorités, avoir des répercussions sur l'exécution de grands projets de développement de l'infrastructure, notamment dans le cas ferroviaire.

Le lien avec le territoire compte également parmi les défis à relever pour atteindre le scénario 3, et se manifeste sous plusieurs formes. D'une part, les alternatives à l'usage individuel de la voiture, telles que le service d'autopartage Mobility, ne semblent pas encore assez développées en dehors des contextes urbains. Ces solutions sont manquantes pour les personnes qui dépendent de l'automobile dans un contexte de montagne, où ni les transports publics ni les modes doux concurrencent la voiture. Toutefois, des expériences sont en cours dans ces zones difficiles d'accès et la situation pourrait rapidement évoluer, impulsée correctement par ce moment charnière que constitue la crise. D'autre part, l'importance d'autres facteurs qui, pourtant détachés de la mobilité en apparence, induisent encore du trafic a été mise en exergue par les citoyen·ne·s-expert·e·s. Le choix de la localisation résidentielle, par exemple. En ce sens, l'articulation entre urbanisme et mobilité pourrait être une réponse à développer davantage dans les projets d'aménagement, quelle que soit leur localisation. Par ailleurs, d'un point de vue individuel, il apparaît nécessaire de réfléchir à nos modes de vie sous le prisme de l'accessibilité et des modes de déplacement.

Malgré tous les défis, que tous s'accordent pour déclarer nombreux et engageants, les opportunités sont plus que jamais présentes également. Une rupture, c'est un moment charnière de remise en question des habitudes, c'est une opportunité en soi. Avec pour cible une mobilité plus durable, l'opportunité d'améliorer la qualité de vie de tou·te·s est toute trouvée.

Références bibliographiques

Börjeson, L., Höjer, M., Dreborg, K.H., Ekvall, T., Finnveden, G. (2006). *Scenario types and techniques: Towards a user's guide*, Futures 38:7, pp 723-739.

Dreborg, K.H. (2004). *Scenarios and Structural Uncertainty*, Department of Infrastructure, Royal Institute of Technology, Stockholm, Sweden.

Gumy, A., Hosotte, P., Schultheiss, M.E. (2016). *Vulnérabilités temporelles et mobilités*, Environnement Naturel, Architectural et Construit, Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse.

Pattaroni, L. (2013). Mode de vie — Définition et enjeux. In *Dictionnaire Forum Vies Mobiles*.
[<https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mode-vie-1754>]