

### « Politiques de mobilité » : trois enseignements de la crise

Depuis plus de 50 ans, les politiques de mobilité sont conçues et organisées pour faciliter les déplacements des personnes ou des marchandises en organisant des services de transport, qui grâce aux progrès technologiques (la voiture pour tous, les transports rapides pour la vie quotidienne, l'avion pour le tourisme ...) ont provoqué une spectaculaire mutation de nos modes de vie : l'habitat périurbain dans des territoires à faible densité, le supermarché, la concentration des activités dans les métropoles, les lieux touristiques sur-fréquentés... Ces conséquences – non anticipées – suscitent aujourd'hui de nombreuses critiques, liées aux nuisances entraînées par un volume de déplacements qui s'accroît en proportion de la richesse nationale, alors que notre développement économique et social implique toujours plus d'échanges entre les personnes et les activités humaines. *La crise actuelle nous révèle quelques pistes pour remplacer le paradigme actuel de la mobilité par un système de pensée et d'action prenant en compte tous les paramètres qui peuvent affecter nos déplacements, au-delà de la géographie urbaine et de l'offre de transport.*

*Penser la mobilité autrement.* L'expérience de confinement à domicile que nous venons de vivre a prouvé que l'exercice d'une partie non négligeable de nos activités quotidiennes (telles que le travail à domicile, la culture sans aller à la bibliothèque ou au cinéma, la consultation d'un médecin...) pouvait s'exercer sans la nécessité d'un déplacement. Cette expérience montre ainsi que notre mobilité ne résulte pas seulement de nos possibilités de déplacements physiques, mais aussi de nos déplacements « virtuels », c'est-à-dire nos capacités à mobiliser toutes les ressources cognitives et techniques dont chacun peut disposer pour exercer ses activités quotidiennes, notamment lorsque des contraintes physiques l'empêchent de se déplacer. La connaissance et la compréhension de la mobilité devraient donc être fondées sur un modèle « quantique » de représentation des comportements individuels et collectifs, combinant des déplacements réels et des « déplacements virtuels ».

*Révéler les marges d'adaptation des individus, des organisations collectives et des autorités publiques.* En l'absence de transports pour exercer leurs activités durant la période de confinement, les ménages et les entreprises ont adapté leurs organisations de mobilité, dans l'exercice de leurs finalités économiques et sociales : télé-activités, portage de repas à domicile, transferts dans une résidence secondaire... Autant d'initiatives qui révèlent leur agilité et leurs capacités d'adaptation. Cette réactivité des organisations économiques et sociales élargit sensiblement les leviers d'action des politiques de mobilité à tous les niveaux de la vie collective : le quartier ou le village, l'entreprise, la communauté territoriale, la région..., sans compter l'organisations des secteurs de la santé, de l'énergie, de la distribution commerciale, du tourisme ou la culture, qui sont d'importants générateurs de mobilité... A titre d'illustration, les cartes d'accessibilité, qui décrivent les distances moyennes des lieux d'habitation aux emplois, pourraient être remplacées par les distances des lieux d'activités aux employés, aux visiteurs et aux livreurs... Ce qui, avant le confinement, aurait donné le palmarès au pôle de la Défense dans le Grand Paris.

*Proposer des démarches qui responsabilisent les acteurs dans leurs pratiques de mobilité.* La gestion de la crise a révélé les capacités d'adaptations des organisations collectives déconcentrées (régions, communes ou quartiers, personnels hospitaliers, services de transport et de livraisons...), pour trouver des solutions adaptées en temps et en heure au plus près des besoins, malgré de fortes contraintes, dès lors qu'étaient en jeu leurs modes de vie sociaux-professionnels, et notamment la santé de leurs clients ou de leurs patients. Ce qui est alors fondamentalement en jeu, c'est la capacité des acteurs publics et privés, assistés d'une expertise scientifique et technique (« ingénierie de la mobilité »), à engager des processus qui assouplissent les logiques trop normatives des leviers et des moyens d'action habituels sur l'organisation de nos déplacements.

*Afin de concevoir et déployer les solutions acceptables par les citoyens, les politiques de mobilité devront partir des aspirations des personnes, et s'appuyer sur les propositions des acteurs de terrain.*