

Covid-19 : Allons-nous vers une « nouvelle normalité » et faut-il s'en soucier ?



Soumis par Forum Vies Mobiles le mer, 07/15/2020 - 19:20

Chapô

Les restrictions de déplacements qui ont accompagné le confinement en réponse à la pandémie de Covid-19, puis leur certain nombre d'adaptations sociétales assez radicales. Greg Marsden réfléchit à ce que nous pouvons tirer de ces expériences collectives dans la dynamique des transformations sociales, sous l'angle de la mobilité. Il soutient que, même si certains événements se déroulent, il apparaît pourtant clairement que, pour faire évoluer les comportements, il est plus efficace de focaliser sur ce que chacun pourrait faire individuellement.

Présentation longue

Il y a six mois seulement, il aurait été difficile d'imaginer l'importance du bouleversement que continuent de subir les gouvernements restreindraient les mobilités de façon aussi draconienne pour contenir la diffusion du virus. Du jour au lendemain, les mesures réputées « trop compliquées » lorsqu'il s'agissait d'améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière ont été imposées judiciaires afin de préserver la santé publique et de soulager des services de santé surchargés.

Dépasser la « norme » pour repenser nos façons de nous déplacer

Entre 2011 et 2014, j'ai travaillé avec des collègues de tout le Royaume-Uni sur un projet intitulé « Disruption », qui s'agissait d'apprendre davantage sur la possibilité de changer en profondeur les comportements en nous intéressant à des événements qui ont forcé les gens à s'adapter. Cette méthode se démarque de l'approche traditionnelle qui consiste à améliorer un service, à ajouter une infrastructure, puis à observer l'influence de ces transformations sur les pratiques. Notre travail portait sur la neige ou de glace, des fermetures de pont et l'organisation des Jeux Olympiques de Londres ; rien qui ressemblait de près ou de loin à ce que nous avons appris que la gamme de réponses comportementales en termes de déplacements est bien plus large qu'on ne le suppose. Le transfert de tâches au sein du foyer et de l'entreprise, ainsi que la reprogrammation d'activités sur plusieurs semaines, ont donné des résultats les plus fascinants, tout à fait d'actualité, concernait l'importance des « normes ». Dans chacune de nos études, nous avons constaté de la nécessité de remettre en cause les représentations sur le besoin de voyager, le besoin de disposer de lieux d'achat et de travail. Ces conceptions ne dépendent pas de choix individuels, mais plutôt d'une négociation entre différents acteurs et de propos de ce qui est attendu ou considéré comme normal pour une activité en particulier. Certaines règles sont formalisées, d'autres sont informelles et touchent à notre façon de vivre collectivement les situations et d'agir en fonction.

Il existe une série de travaux sur la façon de comprendre les ruptures, hors du champ des recherches sur le transport mais le sociologue Hendrik Vollmer en a fait la synthèse en 2013 dans un livre sur « la sociologie des catastrophes, des ruptures et des résiliences » qui suggérerait que ce qui était remis en cause était « la coordination des activités et des attentes » au sein d'une entité collective. Cela résonne particulièrement avec l'expérience vécue de l'interdiction des déplacements et du lent relâchement des restrictions. Si l'expression « nouvelle normalité » est déjà éculée et sans doute peu utile (nous y reviendrons plus bas), l'important est la création de nouvelles attentes ou normes concernant ce que nous devrions faire et les moyens que nous pouvons mettre en œuvre.

Nous ne pourrons, et ne voudrons, pas revenir en arrière

Dans les médias, la plupart des reportages sur l'impact du Covid-19 dans les transports ont montré des routes, des bus et des trains. Combien de temps le trafic mettra-t-il pour reprendre, et dépassera-t-il son niveau pré-Covid, selon ce qui a été baptisé « nouvelle normalité » ? À côté de l'essentiel : le transport est une demande dérivée. Ainsi, si nous voulons comprendre l'évolution à venir des transports, nous devons nous concentrer sur la création de nouvelles attentes ou normes concernant ce que nous devrions faire et les moyens que nous pouvons mettre en œuvre.

transformations de nos activités et réfléchir aux relations entre accessibilité physique et accessibilité virtuelle. Ce type de transformations beaucoup plus fondamentales dans les normes et les pratiques. Si nous luttons pour offrir un espace public et virtuel d'œuvre au Royaume-Uni, on voit que les normes ont connu une transformation radicale durant la crise^[5]. Du jour à une obligation contractuelle, auparavant être effectuées au bureau ont dû être réalisées à la maison. Les ateliers et les salons ont été transférés sur des plateformes en ligne. La valorisation habituelle des déplacements a été remplacée, pour le moment d'éviter tout trajet dans la mesure du possible. Le présentisme et le scepticisme quant au télétravail ont laissé la place à sa valeur. Je ne prétends pas ici que le travail à distance serait meilleur que le présentiel ; le télétravail peut être source par certains aspects plus inclusif, et les bénéfices de l'absence de déplacement ont été reconnus, tant au plan individuel. Les normes ont changé et on imagine mal aujourd'hui un retour radical aux anciennes habitudes. Ce qui a été dit ne peut être que les gens ont vécu. Ce ne sera pas seulement l'impact immédiat de ces transformations qui comptera lorsque les choses reprendront. Ce qui adviendra de l'organisation des entreprises et des espaces de bureau dans les centres-villes. Si moins de travailleurs doivent être réduits des effectifs qui mènera à une restructuration de l'industrie de l'alimentation et des services, qui s'organisera pourrait être le recours à des ressources plus locales ; il y aurait alors une transformation des activités économiques sur lesquelles pourraient émerger au sein de communautés plus localisées.

Le monde du travail n'est pas le seul à avoir été transformé. Le shopping n'est plus ce qu'il était et restera une expérience importante. Le vaccin ou de traitement au Covid-19. Les restrictions ont contribué à accélérer et à diffuser la pratique des achats en ligne. L'achat en ligne est importante. Les magasins locaux sont également passés à l'activité en ligne, sur la base de la livraison à domicile ou de services plus proches plus locales qui, à certains égards, nous font revenir des décennies en arrière. Si l'envie de se rendre dans le magasin demain, la généralisation des achats en ligne sera durable et alimentera la reconfiguration permanente des rues comme enseignes de vente au détail.

Faut-il s'attendre à une "nouvelle normalité" des déplacements ?

Si je me suis concentré ici sur les activités et les normes, je ne saurais négliger les transports et la possibilité qu'une amélioration des transports publics pousse les gens à trouver d'autres façons de répondre à leurs besoins. Parallèlement, un gros effort a été fait pour les cyclistes et aux piétons, avec en retour des changements notables dans l'usage du vélo^[7]. Indéniablement, nombreux sont ceux qui ont une connaissance des activités accessibles à pied ou en vélo facilement et en toute sécurité dans leur quartier.

Alors, est-ce là la « nouvelle normalité » ? Cette expression n'est d'aucun secours, car elle part du principe que nous pourrions avoir les seuls états possibles seraient donc l'immobilité ou le changement. Comme le suggéraient nos recherches précédentes, la mobilité est une partie intégrante du quotidien. Nos activités, les lieux où elles se déroulent, nos façons de nous déplacer sont en perpétuelle évolution. Il est difficile de revenir à la situation du début de l'année 2020 et nous ne le ferons pas.

Cependant, il est tout aussi impossible d'effacer l'histoire et de donner trop de poids aux réactions qui ont accompagné le changement. Par rapport au travail, les pans importants de l'économie qui nécessitent une coprésence physique, notre désir de se rendre à des performances artistiques, de prendre part à des activités collectives, tout cela ne changera que lentement. Ces pratiques et il serait naïf de s'attendre à une métamorphose radicale. Les réactions face à la pandémie de Covid-19 sont une des nombreuses de la société dont il est possible de tirer parti pour façonner le changement. Toutefois, si nous voulons prendre au sérieux l'assurance que l'intérêt de vivre en proximité, de voyager moins et d'avoir recours au virtuel influence davantage, et plus

Profiter des ruptures pour prendre les bonnes décisions

Je voudrais conclure par deux réflexions qui incitent à se montrer prudent quant à un retour à la normale et qui invitent à une décision déterminée et mûrement réfléchie. À l'époque de notre recherche « Disruption », le récit sur la nécessité de faire redémarrer l'économie en 2008 dominait les débats politiques. Les implications pratiques et politiques de nos travaux sur les possibilités de voyager ont été des discours. Notre étude n'entraînait pas non plus dans les attendus des revues académiques, où l'idée que les ruptures étaient nécessaires pour réduire des émissions de carbone, a été rejetée à plusieurs reprises. Les récits sont puissants ; pourtant ils changent vite. Les gens ont tendance à minimiser toute réflexion sur les expériences douloureuses et électoralement dommageables comme le Covid-19, et ils ont tendance à vouloir. Précédemment, cela a pris la forme d'une insistance à « faire reprendre l'économie » ou à voyager plus, que cela ait été possible que l'on reprenne le même chemin. Face à ce risque, il est donc politiquement urgent, dans une perspective co

bénéfices de ce genre de ruptures. Je crois que ce qui fera la différence entre les deux dépendra fortement de l'organisation défendant ces idées politiques face à ce qui est le plus défavorable pour des milliards de citoyens différents dans différents pays.

<!-- Notes -->

[^1]: Marsden, G., Anable, J., Chatterton, T., Docherty, I., Faulconbridge, J., Murray, L., Roby, H. and Shires, J., « *Stimulating behaviour, opportunities for lower carbon transport policy?* », *Transport Policy*, 2020, 94, p. 89-101.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X20303012?via%3Dihub> [^2]: Graham, S. et Thrift, N., « *Disruption and the social impacts on Great Britain* », *Journal of Transport Geography*, 2007, 24, p. 1-25.

[^3]: Vollmar, H., *The Sociology of Disruption, Disaster and Social Change ; Punctuated Cooperation*, <https://decarbon8.org.uk/the-wuhan-effect/> [^5]: ONS, *Coronavirus and the social impacts on Great Britain*, 19 juin 2020

<https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/healthandsocialcare/healthandwellbeing/bulletins/coronavirus> [^6]: <https://www.theguardian.com/business/2020/jul/01/upper-crust-and-caff-ritazza-owner-to-cut-5000-jobs-ssp-grocery>

Date de publication

15 juillet 2020

Visuel



Thématique

Changement de pratiques

Futurs

Représentations

Situations de crises

Transition écologique

Concepts

Auteur(s)

Greg Marsden (Professeur de gouvernance des transports)

Index / Ordre d'affichage

128