

L'éthique et la politique du transport et de la mobilité dans les suites de la CV19

Andreu Ulled. Ingénieur (UPC, 1996), MSc en planification (HU, 1994) et MSc en philosophie politique (UNED, 2020). Associé-directeur général de MCRIT Multicriteria.

La COVID-19 nous fait-elle entrer dans une « nouvelle ère » ?

« Il n'y a pas l'ombre d'un doute, la COVID-19 nous a fait entrer dans une nouvelle ère », a déclaré Nasser Kamel, le Secrétaire général de l'Union pour la Méditerranée (UpM).

La nécessité d'un changement de paradigme a été préconisée par la plupart des documents politiques européens. Selon le « Plan d'action pour l'économie circulaire » de 2020 de l'Union européenne, par exemple, au cours des quarante dernières années, les taux de consommation mondiale de biomasse, de combustibles fossiles, de métaux et de matériaux devraient doubler, et la production annuelle de déchets devrait augmenter de 70% d'ici 2050. La moitié des émissions de gaz à effet de serre et plus de 90% de la perte de la biodiversité et du stress hydrique sont le résultat de l'extraction et du traitement de nos ressources. Ces chiffres illustrent le modèle économique mondial « Take-Make-Waste » (« Prendre-Faire-Gaspiller »), à forte intensité de ressources. La dure expérience de la COVID-19 va-t-elle faciliter la mise en œuvre du « changement de paradigme » ?

Dans quelle mesure la COVID-19 représentera-t-elle un point de basculement, un moment de changement, où les objectifs politiques et les stratégies convenues il y a des années pourront être mis en place et nous conduire vers une nouvelle ère, comme l'a déclaré Nasser Kamel ? De par l'expérience vécue par le monde entier de la COVID-19, un moment singulier où des pays entiers ont servi de « cobayes » (Harari, 2020) dans des expériences sociales à grandes échelles, notre avenir sera-t-il différent ?

Les gens du monde entier seraient-ils prêts à accepter que leur vie privée soit surveillée dans le but d'améliorer la sécurité et la santé publiques ? Les citoyens préféreraient-ils un gouvernement technocratique/autoritaire basé sur des données et des algorithmes de type « boîte noire » ? Les gens seraient-ils contre la globalisation et souhaiteraient-ils renforcer les vieilles frontières politiques et les États-nations ? Les futurs paradigmes de gouvernance correspondent-ils aux choix des citoyens ? L'évolution de la technologie nous conduira-t-elle à un type de gouvernement plus autoritaire ou plus participatif ? Dans quelle mesure l'expérience de la COVID-19 nous changera-t-elle ? La façon dont nous travaillons, la façon dont nous nous déplaçons et communiquons, la façon dont nous vivons ? Les politiques dont nous avons besoin ? Dirigeons-nous vers une dystopie proche du roman de Marc-Uwe Kling « Qualityland », publié en 2018 ?

Le CETMO et l'IEMED ont lancé l'initiative conjointe d'explorer les scénarios post-COVID-19 en juin 2020. « La COVID-19 a eu un impact sans précédent à l'échelle

planétaire » ont déclaré les deux institutions. « La reprise économique est un défi immédiat, au même titre que de savoir quels nouveaux scénarios à moyen et long terme cette pandémie va dessiner ». Que se passe-t-il lorsque tout le monde travaille à domicile et ne communique qu'à distance ? Lorsque des millions de personnes s'habituent au commerce électronique ? Lorsque le transport des passagers est réduit au minimum, tout comme de nombreuses chaînes logistiques mondiales, le commerce électronique est en plein essor.

Au moment où j'écris ces lignes, en décembre 2020, le vaccin contre la COVID-19 est produit en masse par les industries pharmaceutiques et des milliers de millions de doses devraient être distribuées au début de l'année prochaine à l'ensemble de la population mondiale. L'hypothèse la plus probable est que l'impact de la COVID-19 sera d'accélérer les tendances déjà existantes (par exemple la numérisation, de commerce électronique au télétravail), mais n'induera guère de changement significatif à court terme sur les valeurs sociales, politiques, et les processus de gouvernance. La solution à la pandémie a été scientifique et technologique, tout du moins dans le monde occidental. Dans un contexte de montée du populisme politique, le prestige des scientifiques, le travail des professionnels de la santé et l'efficacité de l'industrie ont été reconnus. Les politiques économiques adoptées dans la plupart des pays développés, et particulièrement en Europe, ont beaucoup appris de l'expérience de la crise de 2008. Les politiques d'austérité appliquées par les institutions européennes lors de la crise de 2008 ont été facilement oubliées et des politiques expansionnistes ont été appliquées à la place, sans hésitation, par la Banque centrale européenne. Nous avons beaucoup appris pendant la crise de la COVID-19, nous avons plus d'informations et de connaissances, mais nos valeurs, et nos désirs resteront probablement sensiblement les mêmes.

Cet article se penche sur les dilemmes moraux tragiques mis en évidence par la façon dont a été traité la COVID-19 dans différents pays. Même si la mobilité et le transport, ainsi que la région méditerranéenne, sont toujours dans la toile de fond de l'article, les discussions éthiques et politiques visent une portée plus large.

CV-19 en tant qu'expérience mondiale à grande échelle

Lorsque le Congrès mondial de la téléphonie mobile de Barcelone a été annulé le 12 février 2020 parce que des entreprises américaines d'envergure mondiale telles que Google, Amazon ou Facebook, ou encore Apple, ont décidé de ne pas y participer, quelques experts étaient en mesure de prévoir l'avenir, et aucun politicien ne commençait à se préparer au scénario du « pire ».

Pendant des mois, dans le monde entier, la mobilité physique des personnes était limitée par des mesures indispensables. Au même moment, la communication virtuelle s'accrut exponentiellement. C'était le laboratoire vivant d'un monde différent, un monde utopique travaillant à deux vitesses : la production basée sur la personnalisation de masse et le transport spécialisé des marchandises, une logistique automatisée rapide relayée par des machines ou des robots intelligents, et des personnes à la maison, travaillant pour fournir des services virtuels aux autres, se déplaçant juste à une distance de marche de chez elles. Dans les grandes villes, de nombreuses personnes ont acheté des vélos d'appartement par Internet, et les ont reçus seulement quelques jours, voire quelques heures après leur achat. Les personnes chanceuses avaient des maisons

secondaires en banlieue ou dans de petits villages, ont eu plus de temps pour prendre soin de leur jardin tout en travaillant sur leur smartphone. Les critères conventionnels d'accessibilité aux transports et les politiques de mobilité étaient devenus bien obsolètes (par exemple, les politiques de mobilité les plus efficaces ne peuvent plus être celles incluant le transport du plus grand nombre de personnes possible, le plus rapidement possible, le moins cher possible, comme si elles étaient de vulgaires marchandises)

Des idéaux politiques clés, tels que le découplage de la croissance économique et de la demande de transport, ont également été testés. Les 28 et 29 mars 2019, à Nicosie, à Chypre, la Communauté des transports urbains MED a co-organisé deux conférences sur l'économie circulaire et la mobilité durable, juste avant la COVID-19. « Le passage de la planification sectorielle à la planification intégrée a pu fournir des possibilités meilleures et plus durables pour les espaces urbains, tout en assurant la sécurité des citoyens et la protection de l'environnement », a-t-on déclaré à Nicosie, impliquant des solutions alternatives réduisant les besoins de transport, des solutions de mobilité active et à faible impact, le transport multimodal en tant que service intégré et une capacité de marchandises optimisée grâce à des solutions partagées et des centres distribués.

C'était une époque problématique. Les décisions prises par le peuple et les gouvernements dans une période aussi turbulente étaient en effet confrontées à des « dilemmes tragiques ». Dans la plupart des pays démocratiques, les valeurs telles que la sûreté et la sécurité, ou la santé publique, ont été considérées comme prioritaires – le droit du peuple qui méritait une protection primordiale. Cependant, les politiques concrètes dépendaient d'un pays à l'autre, même dans les pays les plus riches ; façonnées par des législations, une culture politique et des mœurs sociales historiques. Dans les pays les moins développés, limiter les activités économiques peut avoir des conséquences encore plus graves sur le bien-être du peuple et de la santé publique. Les technologies de surveillance totalitaires appliquées dans les pays asiatiques ont démontré une plus grande efficacité que les politiques de responsabilisation des citoyens dans les pays européens.

C'était aussi une période de paradoxes. Des décisions politiques qui, en temps normal, prenaient des années de délibération étaient approuvées en quelques heures. Les nouvelles technologies de l'information et de communication ont été mises à contribution, ainsi que les laboratoires des entreprises pharmaceutiques pour développer un vaccin. Après un choc initial sur les marchés, certaines entreprises (les mêmes qui ont été premières à annuler leur participation au Congrès mondial de la téléphonie mobile de Barcelone) ont commencé à se développer rapidement. L'indice NASDAQ reflète à peine l'impact de la COVID-19. Dans le même temps, les réductions sur le PIB en Europe ont été énormes, particulièrement dans les régions du sud de la Méditerranée.

Figure 1 : NASDAQ www.macrotrends.net/2489/nasdaq-composite-index-10-year-daily-chart

Figure 2 : PIB prévu en été par la Commission européenne (graphique par statista)

Faire face à des dilemmes tragiques

La Chine, puis la Corée du Sud, Hong-Kong, Taiwan ou Singapour, ont misé sur la discipline sociale, des capteurs omniprésents et des algorithmes puissants :

En surveillant de près les smartphones des gens, en utilisant des centaines de millions de caméras à reconnaissance faciale, et en obligeant les gens à vérifier et signaler leur température corporelle et leur état de santé, les autorités chinoises peuvent non seulement identifier rapidement les porteurs présumés du coronavirus, mais aussi suivre leurs mouvements et identifier toutes les personnes avec lesquelles ils ont été en contact. Un large choix d'applications mobiles prévient les citoyens de leur proximité avec des patients infectés (Harari, 2020).

Il y a 200 millions de caméras de surveillance en Chine, dont beaucoup sont équipées d'un système de reconnaissance faciale. Elles capturent même les grains de beauté sur le visage. Il est impossible d'échapper à une caméra de surveillance. Ces caméras équipées d'intelligence artificielle peuvent observer et évaluer chaque citoyen dans les espaces publics, dans les magasins, dans la rue, dans les gares et les aéroports. Toute l'infrastructure de la surveillance numérique s'est avérée extrêmement efficace pour contenir l'épidémie. (Han, 2020)

L'historien suédois Sverker Sörlin, lui-même survivant de la CV-19, a noté dans un article qu'il n'y a jamais eu une seule pandémie mondiale, mais plusieurs, chacune façonnée par sa propre culture nationale. Les Suédois ont opté pour une approche plus calme – mais très controversée –, en responsabilisant les citoyens. À la place d'un confinement draconien et d'une surveillance numérique, la distanciation sociale était une question d'autorégulation. Il a été demandé aux citoyens de faire preuve de discernement et d'assumer les responsabilités individuelles dans un cadre reposant sur la confiance mutuelle plutôt que sur un contrôle imposé. Le « modèle suédois » aurait-il pu être exporté dans des pays comme l'Espagne, l'Italie ou la Grèce ? Dans les pays méditerranéens, la confiance sociale et institutionnelle est beaucoup plus faible, les sociétés sont beaucoup moins disciplinées et sont moins enclines à déployer des technologies numériques pour contrôler la vie quotidienne des gens.

« Je tiens à souligner que pour la vaste majorité des habitants de ce pays, nous devrions poursuivre nos activités comme si de rien n'était », a déclaré Boris Johnson, le 3 mars. D'autres dirigeants politiques, en Europe et en Amérique, pour des raisons similaires, ont également hésité à anticiper des décisions audacieuses, lorsque le nombre de personnes potentiellement touchées par la CV-19 était toujours prévu à la baisse. D'un point de vue économique pur, il est compréhensible que les administrations publiques aient hésité à ce point dans l'instauration de mesures fortes telles que restreindre les déplacements au minimum et arrêter les activités économiques pendant des semaines à l'échelle nationale. Les mesures prises par les gouvernements pour aplatiser la courbe de croissance de la CV-19 auraient provoqué une baisse considérable de l'activité

économique, ce qui se traduirait par une réduction du bien-être pour la « grande majorité » de la population, en particulier chez les jeunes et les classes à faible revenu. Le bénéfice social le plus important, de toute évidence, est de sauver des vies, principalement parmi les personnes âgées.

Après avoir suivi l'expérience de la Chine, un groupe de modélisateurs de l'Imperial College de Londres a conclu que si l'épidémie n'était pas contenue plus massivement au Royaume-Uni, un demi-million de personnes mourraient – et plus de 2 millions aux États-Unis. Des modèles comme celui-ci ont contribué à persuader le gouvernement britannique de suivre une grande partie de l'Europe occidentale, en suivant l'expérience de la Chine ou de la Corée du Sud dans la mise en coma de l'économie. (Tim Harford, Financial Times, le 27 mars 2020)

Le 23 mars, à la Maison-Blanche, Donald Trump a déclaré que la nation devrait peut-être accepter des conséquences radicales en matière de santé publique afin de maintenir la croissance économique. Quelques heures plus tard, un de ses alliés républicains est allé un peu plus loin, dans le même sens. Lundi soir, Dan Patrick, lieutenant-gouverneur républicain du Texas, a laissé entendre que lui et ses grands-parents seraient prêts à risquer leur santé, voire leur vie, pour que les États-Unis « se remettent au travail » en pleine pandémie du coronavirus. « Ceux d'entre nous qui ont 70 ans et plus, nous prendrons soin de vous. Mais ne sacrifiez pas le pays », a déclaré M. Patrick sur le plateau de l'émission Tucker Carlson Tonight sur Fox News. Le représentant du GOP, qui aura 70 ans dans les prochaines semaines, a ajouté : « Personne n'est venu me dire : « En tant que personne âgée, êtes-vous prêt à risquer votre survie dans le but de conserver l'Amérique que l'Amérique aime, pour ses enfants et ses petits-enfants ? » Et si c'est ça le but, je suis tout à fait partant. »

Il est contraire au bon sens de croire qu'il peut y avoir une normalité économique ou autre alors qu'une pandémie balaie la population. Les dommages aux valeurs sociales des citoyens peuvent être dévastateurs, car les droits de la minorité des personnes âgées ont été méprisés après une vie de travail, une fois à la retraite, et, de ce fait, tout le monde apprendra qu'il faut s'attendre à un avenir similaire.

Introduire de nouvelles valeurs dans l'évaluation des politiques de transport.

Nous savons que, dans le Nouveau Monde numérique, l'expérience que l'on a du temps et de la distance change radicalement. Nos croyances, qui existent depuis des siècles, sont résistantes au changement : mais nous avons besoin de nouveaux concepts pour comprendre la nouvelle réalité et soutenir nos décisions. Un changement de paradigme s'impose en matière de planification et de gestion des transports, du simple fait de l'émergence de nouvelles technologies et des styles de vie et valeurs des nouvelles générations.

À mesure que les avions cessent de voler, les gens ne font plus de trajets inutiles, les rues sont débarrassées des voitures, les impacts de la mobilité sont souvent invisibles (car prise pour acquis) apparaissent de manière flagrante. L'une des visualisations les

plus spectaculaires de ces premiers mois de 2020 a été la comparaison de la pollution de l'air (dioxyde d'azote) autour de Wuhan, avant et après l'introduction des mesures strictes de quarantaine. Le dioxyde d'azote est produit lors de la combustion de carburant. Nous prenons, à juste titre, des mesures d'urgence pour combattre la COVID-19, mais pas pour combattre la pollution atmosphérique causée par la mobilité automobile, ni même combattre contre le changement climatique.

Nous reconnaissons que le paysage politique est en train de changer. De nos jours, la mobilité européenne et les politiques de transport ont un ensemble complet d'objectifs, bien au-delà de la simple réduction des distances physiques par des déplacements plus rapides. Ça ne veut pas dire que la réduction du temps de trajet n'est plus un gain important de bien-être, notamment pour des millions de travailleurs qui se déplacent quotidiennement en transports publics, pour les voyageurs ferroviaires interurbains et pour les voyageurs d'affaires utilisant des avions intercontinentaux. Cela signifie plutôt que les politiques de transport visent l'amélioration d'un ensemble plus complet d'objectifs tels que l'accessibilité, la durabilité, l'habitabilité et l'accessibilité financière.

Il convient également de prendre en considération les importantes externalités positives et négatives des mesures de restriction de la mobilité. Certains analystes estiment que plus de vies ont été sauvées à Wuhan grâce à la réduction de la pollution dans l'air que le nombre de personnes mortes du virus – sans doute 20 fois plus. En partant de ce postulat, dans quelle mesure la mobilité doit-elle être limitée à Wuhan à partir de maintenant ? Combien devrions-nous investir dans l'électrification des voitures ? Dans quelle mesure les voyageurs seraient-ils prêts à perdre du temps dans le but de réduire la pollution et de sauver des vies ?

Obliger les gens à rester à la maison génère du stress psychologique qui devrait être pris en compte. La mobilité est un besoin humain, au même titre que la liberté, ou la prospérité.

La nécessité de repenser les critères conventionnels appliqués aux politiques de transport et de mobilité pour mesurer « le bien-être social » est une possible conclusion (comme énoncé dans les lignes directrices officielles telles que celles de la Commission européenne de 2014 appliquée par l'INEA et la BEI). De la crise de la COVID-19, nous avons beaucoup appris sur les compromis entre la valeur de la santé publique, de l'inclusion sociale et de la convivialité, d'une part, et la valeur de la croissance économique en matière de création d'emplois dont les gens ont également besoin, d'autre part, et sur l'impact de la restriction du droit fondamental des personnes à la libre circulation sur ces deux aspects.

Face à des dilemmes tragiques, la prudence et le bon sens recommanderaient d'appliquer les mesures progressivement, le plus tôt possible, en commençant par des mesures peu coûteuses consistant à acheter tout l'équipement médical nécessaire pour faire face au pire des scénarios et à fournir les informations nécessaires pour que les gens adaptent leur comportement aux circonstances. Telle aurait dû être la première décision raisonnable à prendre, le 14 février, après la clôture du Forum mondial de la téléphonie mobile.

Références

Adler, Matthew D., Posner, Eric A. *Cost-Benefit Analysis. Legal, Economic and Philosophical Perspectives*. Chicago & London: The University of Chicago Press, 2001.

Han, Byung-Chul, *La emergencia viral y el mundo de mañana*, El País, 22 mars 2020

Harari, Yuval Noah, *The world after coronavirus*, Financial Times, 20 mars 2020

REBALANCE, H2020 Research Project, ISISNOVA, Ersilia Foundation and others, 2020

Trägårdh, Lars and Özkırmı, Umut, *Why might Sweden's Covid-19 policy work? Trust between citizens and state*, 21 avril 2020

Taylor, Charles. *The Ethics of Authenticity*. Cambridge & London: Harvard University Press, 1991