

DIS-MOI COMMENT TU TE DÉPLACES

ET JE TE DIRAI QUI TU ES

Par Ariane Couvreur



Qu'est-ce que notre moyen de transport dit de nous ? Se déplacer n'est pas un acte anodin et chaque moyen de transport est révélateur de comportements individuels et sociétaux, qu'il est intéressant d'analyser. Petite approche sociologique et philosophique du transport.

Être au volant d'une voiture modifie notre comportement, c'est ce que démontrent de nombreuses études¹. Cela n'est pas surprenant quand on s'intéresse au marketing, qui a construit un mythe de l'automobile dans nos imaginaires collectifs depuis les années 1970. Si l'on en croit la publicité, conduire, c'est se sentir libre, indépendant, vivant, puissant. C'est flirter avec le danger, s'évader, occuper l'espace, maîtriser son temps. Maryse Pervanchon parle de temps « automobilisé » qui fait naître un temps nouveau, un éternel présent : avancer, reculer, s'arrêter, faire demi-tour. Il offre ainsi toutes les possibilités².

RAPIDE SOCIOLOGIE DE L'AUTOMOBILE

Une enquête menée en Wallonie par l'association *Canopea*³ montre la corrélation entre la représentation que l'on se fait de l'objet « voiture » et ses comportements de mobilité. Malgré ses impacts désastreux sur l'environnement au sens large, la voiture reste le mode de déplacement principal des personnes échantillonnées (73,4%). 63% l'utilisent quotidiennement. La majorité des personnes sondées se rencontrent sur le fait que la voiture est utile. Une petite minorité lui reconnaît également un caractère symbolique (montrer son statut social) et affectif (source de plaisir). Plusieurs critères influencent le rapport des gens à la voiture. Le genre d'abord : les femmes tendent

à en avoir une utilisation plus rationnelle (courses, visites, services) et se basent sur des critères objectifs pour faire leur choix (prix, consommation, taille). Les hommes sont davantage influencés par le design, la puissance, la performance d'un véhicule et l'utilisent majoritairement pour leur vie professionnelle. L'aire d'habitat ensuite. On constate davantage de grosses voitures (SUV, breaks) et une utilisation plus fréquente dans les zones rurales. Le niveau d'instruction et le profil économique enfin. Si les personnes disposant au maximum d'un diplôme de l'enseignement secondaire semblent avoir une sensibilité moindre aux nuisances environnementales, ce sont pourtant les ménages les plus aisés économiquement qui, par la taille et l'utilisation fréquente de leur véhicule, polluent le plus.

TOUCHE PAS À MA VOITURE !

Ces critères montrent que la voiture n'est pas uniquement un objet utile. Elle peut aussi être l'expression de la personnalité du propriétaire (65%). D'ailleurs, les personnes s'identifiant fortement à l'automobile ressentent comme une menace envers leur identité tout message critiquant la voiture ou ses effets sur l'environnement. Cela augmenterait leur résistance au changement⁴. Voilà pourquoi il est si difficile pour les autres modes de transport de concurrencer la voiture. On a beau montrer



à renfort de chiffres que les transports en commun sont bien plus sûrs pour les enfants, qu'ils favorisent leur autonomie et améliorent leur perception de l'espace⁵, la voiture gagne toujours le combat des imaginaires quand on pense à la sécurité et l'indépendance. Utiliser des arguments uniquement rationnels pour promouvoir une mobilité plus durable a donc un impact limité puisque l'utilisation de la voiture est aussi liée à l'affectif. Il n'est donc pas étonnant que la voiture modifie notre comportement envers les autres usagers de la route. Aux États-Unis, on utilise le terme de « Road rage » (rage au volant). La voiture est considérée comme le prolongement de la sphère privée et coupe toutes les sensations du monde extérieur. « C'est une seconde maison. L'autre n'existe plus. Parfois, l'automobiliste va se permettre un degré d'incivilité ou de violence qu'il ne se permettrait jamais sur le trottoir », déplore Jean-Pascal Assailly, psychologue et expert au Conseil national de la sécurité routière⁶. À cela s'ajoute « l'effet de meute », particulièrement présent chez les automobilistes. On défend son mode de transport, ce qui engendre une tolérance accrue envers les personnes ayant le même mode de déplacement que nous et davantage d'hosti-

lité envers les autres. Cela mène au renforcement de stéréotypes négatifs (« rouler à vélo c'est bobo ») et conduit à une déshumanisation des autres usagers, vecteur d'agressivité.

UNE MOBILITÉ... DOUCE ?

On l'oublie trop souvent mais jusqu'au 19^e siècle, la marche est le moyen de transport le plus répandu. Il est intéressant d'ailleurs de se pencher sur la terminologie que nous utilisons pour désigner les piétons et les usagers de ce qu'on appelle... la mobilité douce. Est-ce un terme bien choisi ? Plusieurs experts parlent plutôt de mobilité active faisant appel à l'énergie musculaire (marche à pied, vélo, trottinette, rollers, chaises roulantes non motorisées). À l'opposé de moyens de transport passifs, qui nous mènent quelque part sans devoir faire d'effort physique.

De même, usager faible ou vulnérable ? Une personne qui marche n'est pas faible, quand on voit toute l'énergie dépensée pour se déplacer ! Par contre, elle est clairement plus vulnérable lors de sa rencontre accidentelle avec d'autres types d'usagers comme les cyclistes ou les automobilistes⁷. Car choisir la marche, le vélo, les transports en commun, c'est un acte – volontaire ou non – d'ouverture à l'extériorité, à l'altérité. Cela provoque des interactions sociales, positives ou négatives. On se confronte à la réalité, sans pouvoir se réfugier dans sa « seconde maison ». La marche est aussi une expérience sensorielle totale, qui active le corps et l'esprit⁸. Elle donne sa pleine mesure à l'intériorité, à la méditation. Combien de philosophes n'ont pas créé en marchant ?

Marcher est aussi un acte militant. En témoignent de nombreuses marches exploratoires dans différentes villes du globe avec pour objectif de se réapproprier l'espace public et de questionner l'environnement qui nous entoure. Est-ce que je me sens en sécurité en tant que femme, que personne en situation de handicap, qu'enfant ? David Le Breton fait carrément l'éloge de la lenteur, un « acte de résistance civique privilégiant la disponibilité, la conversation, la curiosité, l'amitié, la gratuité, la générosité, autant de valeurs opposées aux exigences néolibérales qui conditionnent désormais nos vies⁹ ». Rouler à vélo relève aus-

si du registre militant quand on pense aux masses critiques, ces rassemblements de cyclistes qui roulent ensemble sur un parcours donné pour revendiquer la place du vélo dans l'espace public.

La pratique quotidienne d'une activité physique comme le vélo ou la marche pourrait d'ailleurs nous mettre dans de meilleures dispositions pour entrer en relation avec le monde. Plusieurs études se sont penchées sur les bienfaits de ces modes de transport sur notre bien-être physique mais aussi notre santé mentale : réduction du stress, augmentation de l'estime de soi, par exemple¹⁰.

RENVERSER LE PARADIGME

Dans les imaginaires, la voiture est encore synonyme de liberté, d'autonomie, de sécurité, même si, on l'a vu, ces qualités pourraient aussi être attribuées à d'autres modes de transport comme la marche, le vélo, les transports en commun. Tout dépend bien sûr de ce qu'on entend réellement par ces termes. Mon sentiment de sécurité ne sera pas le tien, et il est fortement basé sur le ressenti ou les émotions. C'est sans doute parce que la voiture est davantage personnalisée qu'elle donne lieu à des comportements extrêmes, comme la « rage au volant ».

L'identification à un groupe joue également un rôle dans les changements de comportements qui peuvent provoquer de l'agressivité, et ce, au niveau des différents moyens de transport. Afin de créer davantage d'empathie entre les usagers, il serait important que chacun puisse se mettre à la place de l'autre, en utilisant tour à tour la marche, le vélo ou les transports en commun.

Cette « guerre des modes¹¹ » peut aussi être résolue en créant davantage d'espaces de cohabitation entre les différents usagers afin que la rencontre ne soit pas qu'une source de conflit (par exemple, entre des piétons et des cyclistes qui partagent la même voie) mais puisse permettre de réinventer notre rapport à l'autre, au mode de transport, à l'espace public et la société en général. □

1. Par exemple, les conducteurs de véhicules puissants adoptent en moyenne un style de conduite plus agressif. McCARTT, A. T. et HU, W., *Effects of vehicle power on passenger vehicle speeds*. *Traffic Injury Prevention*, 2017.
2. TORTEL, L., PERVANÇHON, M., MAKLOUFI, M., ANSAY, P., ESPINASSE, C. et al., *La voiture, cet incontournable objet du désir (...)*. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), 2001.
3. Sondage via les réseaux sociaux auprès de 802 citoyens. Voir JAMAR, P. et COURBE, P., *Représentation de la voiture dans l'imaginaire collectif*. Enquête Canopea, 2023.
4. LAVIOLETTE, J., *Mobilité et psychologie : comprendre et agir pour soutenir les changements de comportement*, 2020.
5. GULATI, N., *7 raisons pour lesquelles vous devriez emmener votre enfant dans les transports en commun*, 2018.
6. LE CORRE, B., *Pourquoi est-on si énervé contre les autres sur la route ?*, Brut, 2020.
7. *Soyez actifs et vulnérables plutôt que doux et faibles*, Tous à pied, 2021.
8. *Place aux piétons. La marche en ville, éloge de la lenteur ?*, Question Santé asbl, 2022.
9. LE BRETON, D., *Éloge de la marche dans un monde qui va trop vite*, Repor-terre, 2022.
10. GREEN, S., SAKULS, P. et LEVITT, S., *Le cyclisme pour la santé*, National Library of Medicine, 2021.
11. *La guerre des modes*, podcast du Gracq, 2021.