

# Rêves régressifs

par Herbert STUDACH,\* Berne

*L'homme est attiré par la voiture, et malgré les lourds tribus qu'il doit lui sacrifier, il ne se lasse pas de ses services. Car plus qu'un simple instrument de transport, l'automobile est devenue un reflet de sa personnalité, un espace d'individualité. Vraiment ?*

Quiconque a l'intention d'acheter une nouvelle voiture prend en compte plusieurs critères, plus ou moins consciemment : le confort, l'équipement, la puissance du moteur, l'apparence (plutôt sportive ou élégante ?), l'espace intérieur, la consommation de carburant et, évidemment, le prix. Les besoins des clients potentiels varient selon leur âge, sexe, statut social, personnalité et selon l'usage qu'ils réservent à leur véhicule. L'industrie automobile tient compte de la complexité des besoins en offrant une palette riche en modèles, accompagnée d'impressionnantes actions publicitaires. Elle s'adresse aux impératifs pratiques, aux rêves, aux envies des gens. Elle tient compte aussi des besoins mixtes de certains groupes d'acheteurs, en offrant, par exemple, une «voiture familiale» solide, convenable, spacieuse, économique, mais aussi puissante et belle, qui comblera tout à la fois leurs désirs de transport, de confort, d'utilité et d'affichage d'un certain standing social. Car l'individu au volant cherche à se différencier par le type de véhicule choisi, par les accessoires ajoutés et par sa façon de conduire. Cependant, au bout du compte, il reste plus ou moins anonyme, un inconnu dans sa carcasse.

Aujourd'hui, la plupart des gens se permettent d'acheter et d'utiliser une voiture, même si leurs possibilités financières sont

très limitées. L'automobile est devenue un bien de consommation de masse. L'année passée, environ 300 000 voitures ont été vendues en Suisse. La conduite automobile est une évidence pour tout un chacun, un moyen de transport individuel, un symbole de liberté personnelle et d'indépendance. Aussi, une personne qui n'arrive pas à obtenir un permis de conduire pour voitures, ou à qui ce document a été retiré pour une quelconque raison, se sent souvent dévalorisée, frustrée ou même «amputée». Autre preuve de la massification du trafic routier, des expressions tirées du vocabulaire quotidien. On parle d'«avalanches de tôle», d'«encombrements» ou de «bouchons de véhicules», de «flux de voitures».

## Incontournable voiture ?

Incontestablement l'utilisation de véhicules sur roues avait et a toujours une importance incomparable pour l'évolution industrielle, commerciale, politique et sociale de l'humanité. Ces avantages se

\* Herbert Studach est psychologue FSP. Il s'est spécialisé dans les domaines de la psychologie du trafic routier et de la sécurité au travail. Il est associé au bureau de consultants GB & partners sàrl et dirige l'Institut pour la prévention des accidents de la route (IPAR), à Lausanne.

gagnent au prix fort : victimes de la route, problèmes écologiques, de santé et de bien-être. Nous cherchons à y faire face en utilisant les véhicules à moteur d'une façon «raisonnable», en les équipant de catalyseurs, en améliorant la sécurité intérieure, en réduisant la consommation de carburant, en limitant la vitesse maximale autorisée, en construisant des routes moins dangereuses, en formant les conducteurs. En même temps, l'individu continue souvent à utiliser sa voiture de façon «égoïste», pour se transporter tout seul, pour se déplacer n'importe quand et n'importe où, même s'il a d'autres moyens de locomotion à disposition.

Lors des discussions sur les problèmes du trafic routier - qui sont presque toujours à caractère émotionnel - on essaye de démontrer que notre société maîtrise le système dans son ensemble, que les progrès sur le plan technique permettent continuellement de l'optimiser et de relativiser par la même occasion ses aspects négatifs. Les problèmes cycliques de livraison de carburant démontrent à quel point le système de transport sur roues est devenu vital, avec des éléments ambigus quant à son utilité.

Pour une grande partie des conducteurs de voitures privées, le véhicule représente plus qu'un simple outil de travail ou de transport. Il fait partie de leur individualité, de leur système de valeurs, de leur style de vie, de leurs besoins et souvent de leurs rêves. Beaucoup de conducteurs donnent d'ailleurs un nom à leur voiture. Dans un journal suisse allemand, on pouvait lire cette description d'un nouveau modèle de voiture : «La belle italienne racée». Beaucoup de véhicules sont décorés, munis d'accessoires plus ou moins utiles et à la mode, nettoyés et soignés comme des logements. D'autres personnes expriment leur philosophie de vie en adoptant un comportement inverse.

Cette variété est positive. Le trafic routier se conjugue sur toutes les variations :

modèles de véhicules, couleurs, styles de conduite imprégnés par la personnalité des conducteurs, leur plaisir de rouler, leurs angoisses et leurs frustrations. Imaginez que les voitures aient toutes la même forme, la même couleur, la même dimension et leurs conducteurs le même comportement. C'est une chose impensable !

### Histoire d'une évolution

Il vaut la peine de se remémorer de temps en temps comment nous en sommes arrivés là. Il fut un temps où la roue n'était pas encore connue et où les journées paraissaient longues ; l'homme se déplaçait à pied, les distances parcourues étaient courtes, le transport des charges se limitait à quelques kilos. Vers 5000 ans av. J.-C., l'homme réussit à dompter le bœuf et l'âne. Avec l'aide de ces animaux, il tripla le volume des charges transportées. Plus tard, nos ancêtres construisirent une sorte de luge sous forme d'une planche avec des cuves en bois, tirée par deux bœufs. Les distances ainsi parcourues allaient jusqu'à 20 km et la capacité de transport atteignait 1,5 t. Quelle évolution ! Mille ans plus tard seulement, la roue à rais ouvrit d'autres possibilités de construction de véhicules et le bœuf fut remplacé par le cheval. Les calèches, munies de toujours plus de confort et de décoration, devinrent signes de statut social. Le cocher était le chauffeur de voiture.

Vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'homme réussit à utiliser la vapeur pour des besoins industriels. Le transport des matériaux indispensables à la bonne marche des usines et à l'arrivée des produits finis sur les marchés devenait un objectif prioritaire. La locomotive à vapeur fut construite. Les premiers véhicules à moteur étaient utilisés exclusivement pour satisfaire des besoins de plaisir, de loisirs et de prestige. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, on pou-

vait compter environ 10 000 voitures dans le monde. Aujourd'hui, leur nombre s'élève approximativement à 400 millions. Il est impressionnant de constater que des milliers d'années se sont écoulées entre l'invention de la roue et la construction du premier véhicule à moteur, mais qu'il a fallu moins d'un siècle pour que celui-ci ne devienne un outil de masse de haut standard technique. Et cette évolution n'est pas finie ! Les possibilités sont énormes et pas toujours prévisibles.

On entend souvent des voix critiques remarquer que l'être humain n'est pas fait pour se déplacer à des vitesses aussi élevées et qu'il s'éloigne de plus en plus de son existence naturelle. Mais le vol des fusées vers la lune, impensable à une certaine époque, est bien devenu réalité ; aujourd'hui il y a presque un va-et-vient entre la terre et des stations de recherche scientifique dans l'espace. Comment se présentera la société humaine au prochain siècle ? Quel est le destin de l'homme ? Où sont les limites de son évolution ? Les réponses à ces questions sont plutôt du domaine de la religion et de la philosophie que des sciences exactes.

### **Maturité de conducteur**

Jusqu'à ce qu'il soit apte à participer activement à la circulation routière, l'homme parcourt différentes étapes de développement physique et mental. Dans un premier temps, il atteint la «maturité du piéton» ; l'enfant devient capable de se déplacer à pied de façon de plus en plus sûre. Dans un deuxième temps, l'individu atteint la «maturité du cycliste» ; il utilise un véhicule dont le déplacement nécessite encore l'usage de ses propres forces physiques mais, néanmoins, il commence déjà à s'éloigner de sa «vitesse naturelle». Il arrive ainsi au stade de la «maturité du conducteur de véhicules à moteur». Ce développement prend du

temps car, cette fois, l'humain est obligé de respecter certaines lois naturelles.

En principe, du point de vue technique, un garçon ou une jeune fille serait capable de conduire un véhicule à moteur avant l'âge minimal fixé par la loi - et certains le font ! Que manque-t-il encore à ces jeunes ? La maturité sociale, le sens des responsabilités, l'attitude de précaution et d'égard ? Ou peut-être un peu de toutes ces qualités ? Leur problème se situe souvent dans la prise de risques trop élevée. D'une certaine façon, cette prise de risques est nécessaire pour apprendre à connaître ses possibilités et ses limites. Nous apprenons parfois mieux par l'échec que par le succès. Mais le prix peut être douloureux et d'autres personnes peuvent en être victimes.

### **Des jeux infantiles**

Dans notre société, la prise de risques est souvent valorisée et présentée à travers des pseudo héros qui mettent leur vie en danger en faisant preuve de courage et qui éveillent des besoins d'identification. Certains se laissent séduire par ce système de valeurs et s'expriment par la vitesse sur la route ou en pratiquant des sports extrêmes. Malheureusement, ils manquent souvent d'expérience dans la maîtrise de ces risques.

Quant aux autres conducteurs de véhicules à moteur, se comportent-ils toujours sur toute la ligne avec maturité ? Font-ils preuve de «compétence sociale», d'égards pour les autres, ou plutôt d'esprit égoïste et de concurrence ? Il y a un peu de tout, comme dans la vie professionnelle ou privée. Par contre, il est certain que le trafic routier favorise souvent le côté égoïste en nous. L'espace que nous sommes obligés de partager devient de plus en plus restreint, en fonction du nombre de véhicules qui y circulent. Le besoin principal de la majorité des usagers de la route - atteindre le but de la course aussi directement et rapidement que



*Un conseil bien utile sur les routes !*

possible - peut être mis en question par toutes sortes d'obstacles. Qui adopte une attitude de sérénité dans ces situations ? Qui accepte tel quel ce qu'il ne peut changer ?

Il y a des situations, par exemple des routes bloquées plus ou moins longuement, qui permettent aux conducteurs et passagers de vivre une expérience de solidarité. La route devient, pour quelques instants, un lieu de rencontre, de communication authentique. Dès que le trafic reprend, c'est souvent bien différent, on redevient anonyme. On est protégé par cette peau en tôle, la communication se fait par des gestes, des symboles optiques ou acoustiques. Le sourire est rare. De toute façon, à partir d'une certaine vitesse, nous ne sommes plus en mesure de reconnaître l'individu dans l'autre véhicule. Il passe trop vite.

Le comportement au volant peut prendre des formes régressives, qui nous renvoient sur

nos emplacements de jeux d'enfants. On se tutoie d'office, on utilise un vocabulaire peu soigné, on fait des gestes d'insulte ou on se dépasse avec une physionomie satisfaite de vainqueur. Si les jeux sont une bonne chose et font partie de la vie, sur la route, ils sont dangereux. Au lieu du plaisir de conduire, ils s'accompagnent de stress. Ce n'est pas étonnant, le trafic routier est un reflet de notre vie de tous les jours : il faut être rapide, précis, productif, il faut s'imposer, ne pas lâcher, être meilleur que les autres. Bien sûr, ces images sont caricaturales, stéréotypées, mais l'énoncé «sur la route, je veux maîtriser toutes les situations, ce que je n'arrive pas à faire dans ma vie professionnelle et familiale» fait réfléchir. Cependant, globalement, dans la vie de tous les jours, y compris sur la route, nous nous en sortons plutôt bien. Nous profitons des avantages de notre évolution, de nos progrès, de nos mérites.

Pour autant notre vie sociale n'a pas forcément progressé. Un représentant d'une grande entreprise disait : «Nous sommes interconnectés dans le monde entier par des systèmes électroniques. Par contre, nous ne prenons plus assez de temps pour dialoguer face-à-face.» Et n'oublions pas que dans beaucoup de pays dits sous-développés, des

régions et des villages ne sont même pas encore reliés les uns aux autres par des voies de communication adéquates. Ces individus ont une autre qualité de vie, pas forcément meilleure dans l'ensemble, mais certainement différente.

H. S.

### Des alternatives

Se déplacer autrement qu'individuellement en voiture, c'est possible. Les expériences originales ne manquent pas en Europe.

Certaines concernent le vélo :

- En 1990, le gouvernement des Pays-Bas a mis en place le Masterplan Ficts incitant toutes les entreprises de plus de 50 salariés à promouvoir l'usage du vélo ; cinq ans plus tard, une nouvelle loi fiscale a permis aux entreprises d'offrir tous les trois ans une bicyclette haut de gamme à chacun de leurs salariés et d'en déduire ensuite le montant de leurs bénéfices lors de leurs déclarations fiscales. L'industrie néerlandaise du cycle connaît depuis un boom économique. Se développe aussi aux Pays-Bas la vente en leasing des vélos.
- En Allemagne, le plus grand parking à vélos a ouvert ses portes en août 1999 à la gare de Fribourg-en-Brisgau. Il offre plus d'un millier d'emplacements surveillés et de multiples services et est directement relié à la gare centrale des tramways, dans un site fréquenté quotidiennement par plus de 8 500 cyclistes. Dans ce pays, l'usage du vélo gagne du terrain. Grâce à un aménagement du territoire plus pertinent, 15 % des déplacements se feraient aujourd'hui en pédalant.

D'autres moyens de substitution à l'usage en solitaire de la voiture existent :

- Ceux qui préfèrent néanmoins le confort des automobiles au développement de leurs mollets peuvent opter pour le co-voiturage, qui implique l'usage d'une voiture à plusieurs. Il s'agit, par exemple, d'organiser des déplacements en commun réguliers avec des voisins, du lieu de domicile (en banlieue urbaine) au lieu de travail (au centre ville). Il n'existe pas en Suisse de pôle organisé de co-voiturage. L'initiative est laissée aux particuliers.
- Autre possibilité, l'auto-partage, mieux connu sous son nom anglais de *car-sharing*. Les organismes qui offrent ce service, présents dans 300 villes d'Europe et des Etats-Unis, revendiquent 70 000 membres. Le concept est apparu en Suisse en 1987 et repose sur une idée simple : plutôt que d'acquérir une voiture et de devoir en supporter seul les frais et les désagréments (parking, entretien) qui en découlent, pourquoi ne pas adhérer à une société qui vous permet d'en faire usage sur appel. Un système qui combine judicieusement transports publics et voiture individuelle. En Suisse, le siège de Mobility carsharing, l'unique centrale d'auto-partage du pays, se trouve à Zurich. Fondée en 1997, la société compte 38 500 membres. *Renseignements* : ☎ 0848 824 814 ou sur [www.mobility.ch](http://www.mobility.ch).
- Enfin, pour les irréductibles, il y a toujours possibilité de limiter les dégâts en se procurant une voiture la moins polluante possible. L'Association transports et environnement propose régulièrement une liste de voitures les plus écologiques, par catégorie. *Renseignements* : ☎ 031 328 82 00 ou sur [www.vcs-ate.ch](http://www.vcs-ate.ch).

L. B.