

Tous formatés par l'automobile

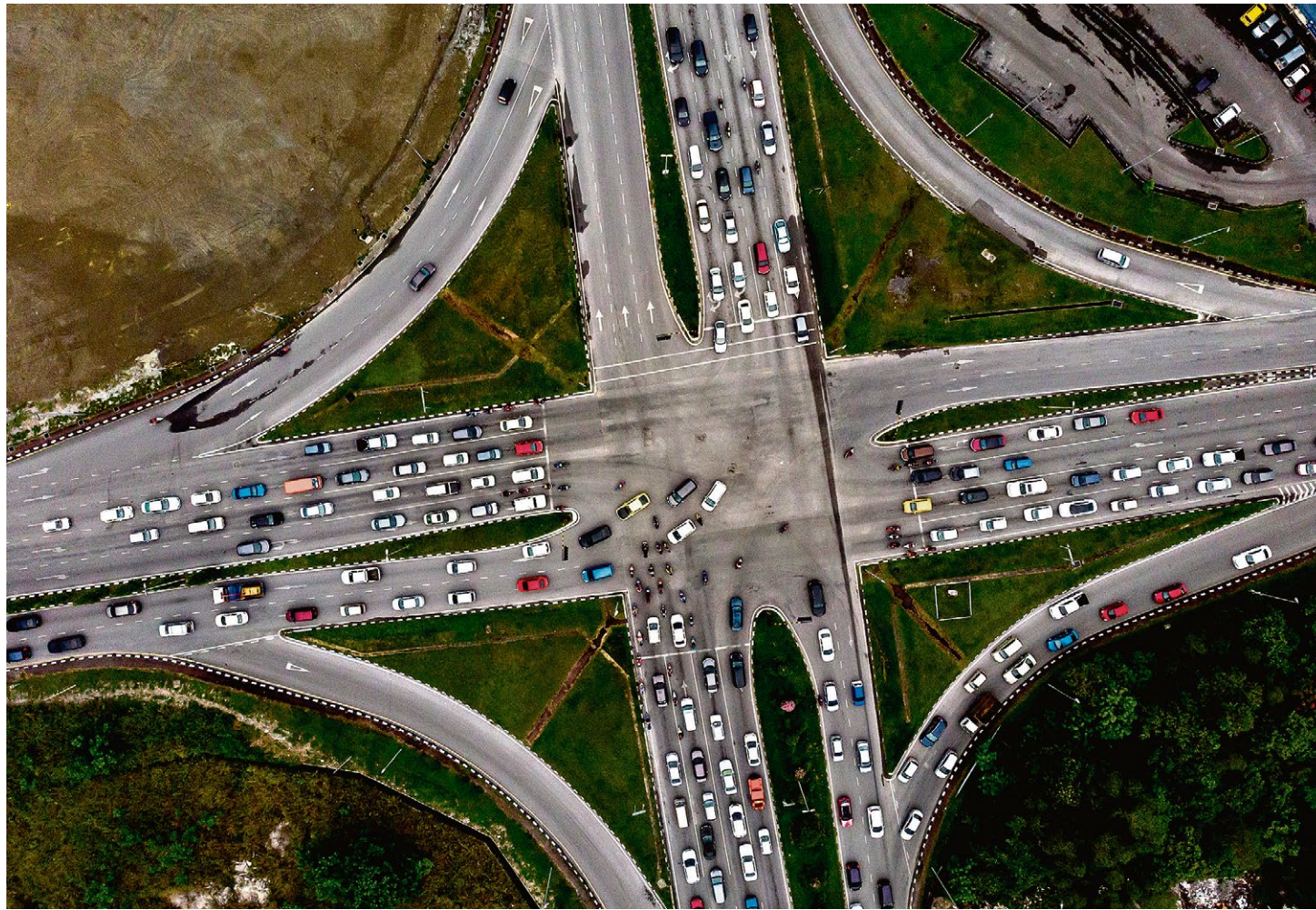
MOBILITÉ Sommes-nous atteints d'un biais cognitif qui nous fait considérer les voitures comme la norme et minimiser leurs impacts négatifs? C'est l'idée qu'ont défendue des experts dans le cadre d'un colloque récemment organisé à l'Université de Lausanne

PASCALINE MINET

Qu'est ce qui est cher, polluant, consomme d'énormes quantités d'espace et de ressources et occasionne plusieurs dizaines de morts chaque année en Suisse? La voiture. Mais malgré ces impacts négatifs, elle continue d'occuper une place prépondérante dans nos déplacements. Comment l'expliquer? Certains chercheurs pensent que nous sommes collectivement atteints d'un biais cognitif qui nous incite à considérer les voitures comme la norme, à minimiser leurs conséquences et à ignorer leurs alternatives. Un phénomène appelé «motonormativité» qui était au cœur d'un colloque organisé le 19 février à l'Université de Lausanne.

«Comme de nombreuses personnes, je suis intriguée et parfois fâchée par le fait que le trafic automobile est considéré comme prioritaire. En tant que cycliste et piétonne, j'ai souvent l'impression que je dois me justifier d'utiliser l'espace public», raconte Suzy Blondin, postdoctorante en géographie à l'Université de Lausanne et organisatrice du colloque. La chercheuse travaille notamment sur le rejet dans les urnes de six projets d'extension autoroutière en 2024, que le gouvernement est d'ailleurs en train de remettre en question: le chef du DETEC Albert Rösti a récemment annoncé son intention de relancer certains de ces projets dans le cadre du programme «Transports '45».

Le psychologue Ian Walker, de l'Université de Swansea, fait partie des chercheurs qui ont popularisé le terme de «motonormativité». Dans une étude parue en 2023 dans la revue *International Journal of Environment and Health*, il a présenté à plus de 2000 Britanniques des phrases très proches, dans lesquelles seul un mot avait été changé, afin d'étudier leur perception de la place de la voiture dans la société. Les participants ont par exemple dû dire ce qu'ils pensaient de phrases comme «On ne devrait pas avoir le droit de conduire dans des zones très peuplées



Nos sociétés ne remettent pas en question le fait que le trafic automobile soit considéré comme prioritaire. (POND5 IMAGES/IMAGO)

dans lesquelles les autres personnes respirent les émanations des voitures» et «On ne devrait pas avoir le droit de fumer dans des zones très peuplées dans lesquelles les autres personnes respirent les émanations des cigarettes».

Des risques considérés comme inévitables

Résultat, 75% des personnes sondées ont soutenu l'idée qu'il ne faudrait pas fumer dans de telles zones, alors que seules 17% souhaitaient y interdire la conduite automobile. Dans une autre question, 61% des participants ont estimé que la conduite automobile comportait des risques alors que seuls 31% considéraient que le fait de

travailler était risqué. Dans une autre question encore, une minorité de répondants se sont dits favorables à une intervention de la police quand des personnes ayant laissé leurs affaires dans la rue se font voler. Ils étaient beaucoup plus nombreux à réclamer l'action des forces de l'ordre si le mot «affaires» était remplacé par «voiture».

«Tout se passe comme si on considérait les voitures à part, et mettait de côté les valeurs qui nous orientent dans les autres domaines», estime le chercheur. Autres conséquences de ce conditionnement automobile: nous avons de la peine à imaginer le changement dans le domaine de la mobilité et nous jugeons les

«J'aimerais que nos choix en matière de mobilité soient faits de manière plus responsable»

IAN WALKER, CHERCHEUR

risques liés à la voiture comme inévitables. Le psychologue en veut pour preuve les nombreuses coupures de presse qu'il a rassemblées, avec des titres comme «une voiture s'écrase dans un supermarché», ou «une voiture tue deux personnes». «Il n'est

jamais question du conducteur ou de la conductrice, comme si c'était un phénomène hors de notre contrôle», s'étonne-t-il.

Plus étonnant encore, dans son étude, Ian Walker s'est rendu compte que les automobilistes et les non-automobilistes donnaient des réponses similaires à ses questions: ils partageraient donc les mêmes biais en faveur de la voiture. «Cela montre à quel point nous sommes façonnés par notre environnement et notre culture. On ne naît pas automobiliste, on le devient, en découvrant un monde dans lequel tout est pensé pour la conduite automobile», soutient-il. Or, quand on pratique une activité, on a tendance à se convaincre qu'elle est bonne.

Donc, notre environnement nous amène à privilégier la voiture, et en roulant, on se met à considérer que c'est une bonne chose, si bien qu'on en vient à soutenir ce mode de déplacement... et ainsi de suite.

«Suis-je en droit de garer mon hélicoptère?»

Comment sortir de ce cercle vicieux – et ainsi réduire la mortalité sur les routes, la pollution sonore et atmosphérique, l'artificialisation des sols, entre autres? La linguiste de l'Université de Turin Cristina Caimotto rappelle que les données objectives seules ne suffisent pas à convaincre les gens de changer de comportement. Pour elle, il faut agir sur le langage, en choisissant soigneusement les mots employés dans les campagnes en faveur des mobilités dites «douces». «Il me paraît contre-productif d'employer des arguments associés au monde de l'automobile, comme l'individualisme, l'efficacité ou la force physique, car cela ne fait que renforcer la pensée dominante. Il est plus favorable de référer à des valeurs comme la justice, le bien-être, l'environnement ou la santé publique», estime Cristina Caimotto.

Non sans humour, Ian Walker aime quant à lui se référer à l'hélicoptère, plutôt qu'à la voiture, pour mettre en évidence les a priori de ses interlocuteurs. «Si je vis sur une île privée et que je me déplace en hélicoptère, suis-je en droit de pouvoir garer mon engin dans l'espace public lorsque je me déplace? Puis-je exiger la mise en place d'une ligne de ferry subventionnée comme prérequis pour renoncer à mon hélicoptère?», interroge-t-il.

Conscient que son discours peut prendre certaines personnes à rebrousse-poil, le chercheur se veut rassurant: «Bien sûr que nous continuerons à conduire des voitures à l'avenir, car cela a des avantages dans certaines situations. J'aimerais simplement que nos choix en matière de mobilité soient faits de manière plus responsable, sans d'emblée donner la préséance à la voiture individuelle.» ■