

CHANGER DE VIE PAR-DELÀ LA PRISE DE CONSCIENCE

Alexandre Rigal

Le résultat de quarante-huit entretiens approfondis réalisés en 2015 est sans appel. Tous les individus interrogés évoquent spontanément le problème de la pollution automobile et la menace du réchauffement climatique. Malgré cette prise de conscience, quarante et un d'entre eux ne mentionnent pas de changement d'envergure dans leur manière de vivre. Ce paradoxe est loin d'être isolé. Dans un sondage réalisé en 2019 auprès de 2 000 jeunes alémaniques, âgés de quinze à vingt-cinq ans, soixante-neuf pour cent estimaient qu'il faut agir immédiatement pour arrêter le réchauffement climatique. Mais sept jeunes sur dix étaient opposés à l'interdiction des moteurs à essence. Une autre enquête d'opinion nous informe qu'en 2020 l'état écologique de la planète est le sujet qui inquiète le plus les Suisses. Toutefois, loin d'appeler à des mesures radicales, la majorité des interrogés rejette une forte hausse du prix de l'essence et l'augmentation de la vignette autoroutière. Les Suisses savent qu'il faut changer, pourtant ils ne changent pas.

Et si ce paradoxe n'en était pas un? Comme l'a démontré le psychologue américain Paul Watzlawick [1991: 34], l'idée selon laquelle attirer l'attention sur un problème amène à des changements de comportement est «une *doctrine* de l'homme, mais nullement une propriété de la nature humaine». Au contraire, à être seulement fixés sur le problème, on pourrait bien ressentir impuissance et désespoir — un fatalisme constaté dans de nombreux sondages. Néanmoins, les injonctions restent souvent mises en avant pour changer les habitudes, notamment dans le domaine des transports [BUHLER 2015]. Pour la voiture, l'inefficacité de ce seul procédé a été montrée par plusieurs enquêtes empiriques [GRAHAM-ROWE 2011].

Si la prise de conscience, c'est-à-dire la connaissance d'une information, n'a pas l'effet escompté, comment les modes de vie sont-ils transformés? Dans ce texte, on décrit empiriquement les expériences et les compétences qui rendent possible le changement de mode de vie, jusqu'à se passer complètement de voiture. Ces bouleversements vécus et issus de témoignages mettent le doigt sur d'autres leviers d'action que la prise de conscience.

Les analyses des modes de vie illustrées ci-dessous sont issues des résultats de quarante-huit entretiens, d'environ une heure chacun, réalisés avec des individus vivants en Suisse. Ces entretiens compréhensifs [KAUFMANN 2011] visent à explorer

la diversité des modes de vie. C'est la raison pour laquelle les individus ont été sélectionnés pour couvrir la plus grande diversité de pratiques de déplacement. De plus, les lieux de résidence des interviewés sont variés: des contextes les plus centraux, à l'instar des centres urbains de Zurich et Genève, aux localités les plus périphériques, comme des villages alpins peu accessibles. Ils ont été recrutés selon le principe dit de l'effet *boule de neige*. Chaque entretien comportait trois temps: un premier d'exploration des déplacements passés et présents de l'individu; un second, de questionnement de ses aspirations à des améliorations de ses conditions de déplacement, qui se prolongeait, troisièmement, par une discussion des futurs possibles de la mobilité et des modes de vie. Les relances se concentraient avant tout sur la question de l'usage de la voiture ou de son absence, et des changements envisageables.

Parmi ces quarante-huit interviewés, sept ont durablement abandonné la voiture. Ce sont ces cas que nous allons analyser plus directement. Au travers de leur exemple, l'on perçoit que l'abandon de la voiture est intégré à toute la complexité d'un changement de mode de vie [PATTARONI 2013]. Il ne se limite pas à la prise de conscience, mais engage à la fois:

- l'expérimentation d'autres manières de vivre,
- des sensations intenses, tant dérangement qu'attrayantes, relatives aux déplacements,
- la réévaluation des valeurs auxquelles tient l'individu,
- le bouleversement des habitudes existantes

Dans ce texte, le changement de mode de vie est présenté selon de grandes étapes. Cela ne signifie pas qu'il advient nécessairement suivant l'ordre exposé et qu'il n'existe pas de transformations fulgurantes. Ce qui est sûr néanmoins, c'est que les étapes choisies sont compatibles entre elles, voire nécessaires, pour mener à bien un renouvellement de la perception de son environnement et de sa propre identité. Comme l'écrivaient les sociologues Berger et Luckmann [2006] dans leur analyse des changements individuels radicaux, une fois ce renouvellement effectué, le plus difficile reste alors de le faire perdurer. C'est ce que réalisent certains interviewés, grâce à des activités spécifiques qui vont ancrer le changement dans leur manière de percevoir leur environnement et leur identité. Nous allons exposer ces activités et les envisager comme des exercices possibles pour d'autres individus. Ces exercices visent tant à acquérir de nouvelles facettes du mode de vie, qu'à en perdre d'autres.

AU-DELÀ DE LA PRISE DE CONSCIENCE

Pour les individus interrogés, la prise d'information sur le réchauffement climatique ne pose pas de problème particulier. Le plus souvent toutefois, ces informations ne sont pas suivies d'effets majeurs sur les pratiques. Pour Marlène, la prise de con-

science des méfaits de certaines activités humaines s'est produite par l'expérimentation de l'apiculture. Durant son temps libre, elle gère des ruches sous la supervision d'un apiculteur.

Marlène C'est très très intéressant, très prenant, très manuel, ça nous change pas mal de notre quotidien. C'est une approche aussi de la nature, oui, c'est vrai, cela nous rapproche beaucoup de la nature, le fil des saisons, les conséquences des changements climatiques.

Auprès des abeilles, elle est devenue capable de repérer des effets concrets de phénomènes qui auraient pu rester abstraits. Ces effets menacent la poursuite d'une activité qu'elle apprécie. C'est son attachement aux abeilles et sa source d'épanouissement qui sont mis en cause. Il y a donc une émotion négative à la source de la perturbation de son cadre d'expérience de la réalité, c'est-à-dire, de la manière dont elle perçoit et conçoit son environnement [GOFFMANN 1974].

Pour Marlène, faire l'expérience de cette perturbation l'a menée au renforcement de certaines habitudes, celles qui ne contrevenaient pas à la poursuite de l'apiculture, notamment la pratique quotidienne du vélo. Bien que l'habitude les rende peu visibles, ses actes prennent ainsi une valeur éthique par rapport à des créatures non-humaines et à l'état de la planète. Il ressort de cet exemple que les espaces de l'agriculture urbaine constituent des lieux transformateurs, tout comme d'autres où se mêlent gain en information et émotion.

D'autres cas montrent la valeur du couple information et émotion. Encore jeune homme lorsqu'il a visionné son premier film écologiste, Dominique a vécu une expérience bouleversante, pris conscience de l'enjeu environnemental, commencé à douter de ses habitudes, et à plus long terme a mené un changement dans ses habitudes de déplacement. Suivant une évolution de plusieurs mois, il passe de conducteur passionné de vélomoteur à cycliste participant à une association de promotion du vélo.

Alors que Marlène a été touchée par une pratique au long cours, c'est un *choc* qu'a vécu Dominique. Les perturbations des cadres d'expérience de la réalité prennent donc des formes variées et supposent des exercices différents, jouant sur l'habitude et l'attachement, sur l'intensité des émotions et l'imagination.

La part de déstabilisation des habitudes qui accompagne l'information peut provenir d'une rencontre. La rencontre peut être directe ou non, lors d'une lecture, de l'écoute d'un conférencier; dans tous les cas, des modèles à imiter sont saisis par l'individu. Ces modèles sont imitables plus ou moins facilement, ils dépendent aussi beaucoup du degré d'attraction du modèle, à la fois charismatique et envié. De ce point de vue, un bon exemple est celui des grands voyageurs à vélo. Ils sont de bons perturbateurs des habitudes de déplacement et des preuves vivantes que d'autres pratiques de

déplacement sont possibles. Pour Virginie, c'est en écoutant Claude Marthaler raconter son tour du monde qu'est née l'envie de voyager à vélo.

Le recours à des vies exemplaires pour influencer les individus est une démarche pédagogique très ancienne, et répliquable dans le domaine de la mobilité. Il reste que les habitudes modèles ne sont pas nécessairement issues d'exemples individuels. D'autres propositions d'action sont envisageables, en particulier pour faire prendre conscience de l'importance des mobilités actives. À Bordeaux, des médecins ont délivré des ordonnances pour encourager la marche durant trente minutes par jour, du fait que cette activité est bonne pour la santé¹. Le couplage est alors moins entre l'information et l'émotion, qu'entre l'information et la formation. Dans tous les cas, il ne s'agit pas seulement de prise de conscience. Transmettre une information désincarnée n'est pas suffisant pour induire un changement. L'émotion et l'attachement participent en effet directement à la perturbation des manières de vivre. Une fois que ces expériences ont été vécues, un changement s'avère possible si l'individu rencontre une offre de formation, faisant ainsi l'expérience d'habitudes alternatives aux siennes.

EXPÉRIMENTER D'AUTRES MANIÈRES DE VIVRE

Pour se déplacer, chacun recourt à des possibilités plus qu'à d'autres. Certaines possibilités de déplacement peuvent être méconnues. Pris dans ses habitudes, l'individu ne perçoit pas les alternatives qu'il connaît pourtant. De ce fait, pour modifier une habitude de déplacement, il s'agit de lutter contre deux restrictions à la découverte d'autres pratiques: l'ignorance et l'omission des alternatives.

Dans les entretiens, il est fait part de pratiques découvertes grâce à la presse, à des plans de mobilité, à des défis entre collègues, à des cartes d'itinéraires à vélo.

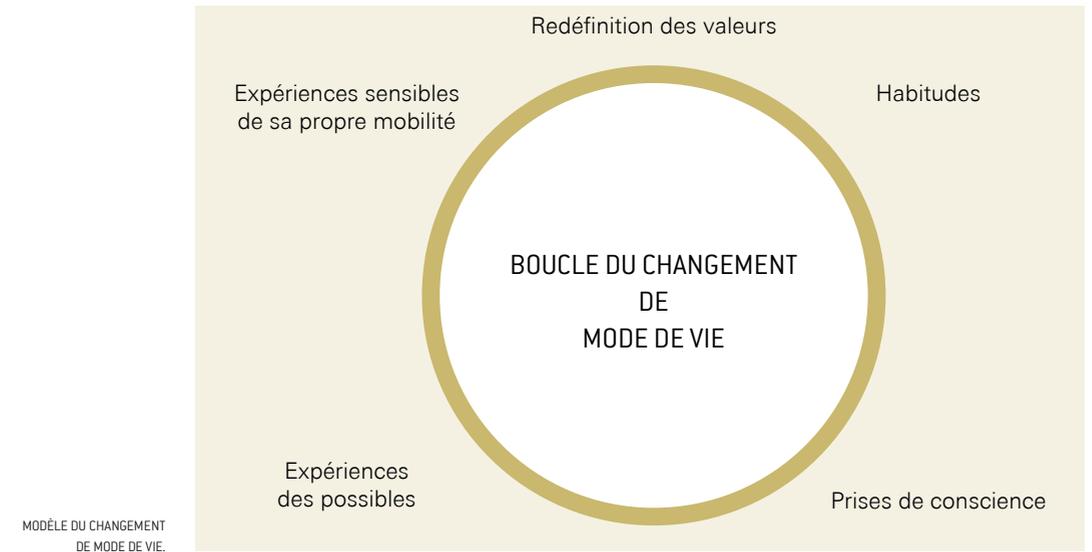
Nicolas J'étais en voiture et je ne me posais pas la question «vélo ou mobilités actives». En fait, un plan de mobilité avait été mis en place à Renens² en 2012 ou 2013. Au début je me suis dit: mais de quoi se mêle la commune en regardant les employés, en fixant leur moyen de transport? C'était ma première réflexion, et après, je me suis dit, mais si la commune ou si l'employeur ne se préoccupe pas de ça, personne ne le fait.

Sans l'effort de son employeur, Nicolas ne se serait pas interrogé sur la possibilité de se déplacer autrement. Ce premier aiguillon va l'amener à lever l'omission sur ces pratiques de déplacement. Cette explicitation de ces pratiques, couplée à d'autres changements d'envergure dans sa vie (divorce, déménagement) fait que, *petit à petit*, l'interrogé va utiliser les transports en commun et le vélo.

L'expérience d'alternatives provient parfois d'une réflexion directe de l'interviewé sur son mode de vie et sa volonté de tester d'autres possibilités. Maël raconte «des

¹ Pour des exemples de projets d'urbanisme plus ambitieux, au-delà de l'incitation par ordonnance médicale, voir, de la part des deux auteurs cités, le projet «Marche à suivre – Bordeaux» [<http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2015/06/18/marche-suivre-bordeaux-2882>] et le projet «Marche à suivre – Eysines» [<http://fr.forumviesmobiles.org/projet/2015/06/22/marche-suivre-eyssines-2883>].

² Voir [http://renens.ch/web/territoire_et_economie/articles.php?menus_pages_id=26&id=98].



tests», pour savoir s'il était possible «de vivre sans voiture». Comme il le dit, «maintenant qu'on voit que c'est possible, ça ouvre d'autres perspectives, jusqu'à la fin de notre vie. Est-ce qu'on se passe ou non de voiture?»

L'expérimentation suffisamment durable d'alternatives à la voiture a un double effet. En mettant en œuvre cette tentative, Maël l'évalue et, en même temps, il effectue le premier pas dans la direction d'une nouvelle habitude, qui sera d'autant plus difficile à abandonner ensuite.

Il arrive également que l'individu fréquente un espace plus propice à l'expérimentation d'une autre organisation des manières de se déplacer. Durant la crise pétrolière de 1973, Dominique a vécu son premier dimanche sans voiture, «un des plus beaux jours de [s]a vie». Lors de ces événements, les individus sont contraints et souvent se réjouissent de se passer de voiture. Ces journées ont existé en Suisse, notamment entre 1956 et 1957, durant la crise du canal de Suez, à nouveau en 1973 durant la crise pétrolière et de manière plus ponctuelle ces dernières années. Des événements de ce type existent aujourd'hui: à Bordeaux, à Bruxelles, ou encore à Singapour. Le risque, comme avec les habitudes prises pendant les vacances, c'est que ces journées durent trop peu de temps et qu'elles soient considérées comme un événement festif et non comme un espace de déplacement alternatif à prendre au sérieux. Il est alors fructueux de les répéter — par exemple tous les dimanches, de les laisser visibles par la signalétique, afin de rendre perceptible un autre espace possible pour les déplacements. En complément, d'autres expérimentations seront moins

³ Le «Jeu Post-Car 2060» a pour vocation d'imaginer l'Île de France sans voiture [http://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/jeu_post-car_2060.pdf], consulté le 22 novembre 2019.

directes, mais intéressantes, tels les jeux de construction de territoires alternatifs³. À une autre échelle, les projets de signalétique des itinéraires marchables et de leurs durées, aux arrêts de tramway, permettent une comparaison du mode de transport le plus efficace à un instant *t* et, tout simplement, fait penser à la possibilité de marcher [DELAFOSSÉ & MALEK 2015]. Et il ne s'agit pas seulement d'une information, mais d'un appel à marcher pour un individu déjà en déplacement.

SENTIR LES EFFETS DES DÉPLACEMENTS

Rappelons ici l'importance des sensations dans la formation du mode de vie, même dans le domaine de la mobilité. En voiture, l'habitacle restreint la portée des expériences sensibles. Parfois, un détour par une médiation technique, telle une radiographie, est nécessaire pour en constater les effets.

Nicolas J'ai fait une fois un test sur les fumeurs, et on m'a dit que j'étais dans les fumeurs passifs, j'ai dit «ah bon, ce n'est pas possible, parce que je ne fume pas». Elle m'a dit en fait, elle avait vu que j'étais à vélo. Elle a dit, «c'est parce que vous vous déplacez beaucoup à vélo en ville».

Un principe fondamental du design tourné vers l'utilisateur [NORMAN 2002] est de rendre perceptible le lien entre une action et ses conséquences, ce qui rend possible un processus d'apprentissage sur les conséquences de ses actes. Au contraire, les moyens de transport révèlent peu leurs effets sur l'environnement. Il faudrait considérer la visibilité des *feedbacks* négatifs de l'environnement et les incorporer dans les moyens de transport et les infrastructures. C'est ce qu'a fait à Taipei l'artiste Andrea Polli, qui a mis en place un dispositif qui transcrivait de manière sonore le niveau de pollution atteint sur une autoroute. Plus le niveau de pollution était élevé, plus le rythme sonore s'intensifiait. L'artiste a ainsi inventé un moyen pour rendre les passants sensibles au niveau de la pollution. En plus des effets délétères de certaines habitudes de déplacement, les individus perçoivent également des bénéfices nés de leurs changements de moyen de déplacement. Cette perception résulte parfois de la mesure d'une performance sportive, ou encore, de la reconnaissance d'une transformation physique.

On a cité plus haut Nicolas, qui raconte que, se prenant au jeu des mobilités actives, il est parvenu à faire des courses de triathlon alors qu'il se déclare peu sportif à l'origine. Ces gains de forme physique peuvent être directement visibles, comme Dominique qui propose de le prouver en nous montrant ses mollets!

Lors de la reproduction du déplacement, l'individu perçoit également une amélioration générale de sa condition physique, qui lui ouvre d'autres perspectives de mobilité. Virginia raconte qu'elle est de moins en moins essouffée, ce qui lui permet de réaliser de plus longues distances à vélo. Œuvre artistique, équipement technique, atten-

tion au corps sont autant de moyens de sentir la pollution d'une part, de sentir le déplacement et ses effets sur le corps, d'autre part. Par-là, des habitudes se trouvent dévaluées et d'autres réévaluées.

RÉÉVALUER DES VALEURS

Changer d'habitude et changer de valeur sont donc deux processus conjoints. Parfois, un changement radical dans la vie de l'individu a lieu en vue de réaliser une valeur importante. Quelquefois, la valeur qu'on accorde à une chose, telle la voiture, est tellement intense qu'elle provoque des émotions fortes. Dominique déclare que «rouler en Ferrari, [il] aurai[t] honte». Plus souvent, dans la vie de chacun, un changement d'habitude engage imperceptiblement un changement de point de vue sur ce à quoi tient l'individu.

Les participations à des groupes sont des facteurs de renforcement de l'engagement dans une habitude. Dominique milite au sein de l'association Pro vélo⁴, ce qui l'amène à travailler avec la commune de Lausanne sur les aménagements cyclables. Désormais, il s'identifie pleinement en tant que cycliste. Cela pourrait lui coûter aux yeux des autres et à ses propres yeux, s'il venait à la prochaine réunion en voiture. C'est aussi la situation de Marlène qui s'est engagée dans un mode de vie général plus *décroissant*, notamment en circulant à vélo et en adhérant à diverses associations. Elle rapporte choisir scrupuleusement la presse qu'elle lit, en fonction de valeurs favorables au modèle de vie qu'elle défend.

L'articulation effectuée entre des valeurs associées à des habitudes de déplacement et des valeurs politiques d'ordre plus général est importante. Être capable de relier une manière de se déplacer à un engagement politique d'échelle sociétale renforce d'autant plus la justification de l'habitude.

Ainsi, sans qu'on puisse toujours trancher entre les rationalisations *a posteriori* et les motifs initiaux qui ont déclenché des prises de nouvelles habitudes, les interrogés nous incitent à envisager les habitudes de déplacement sous l'angle des valeurs. S'exposer à des justifications favorables à son habitude de déplacement la renforce, tout comme le fait de s'engager publiquement pour la défendre et la prêcher.

BOULEVERSER DES HABITUDES EXISTANTES

La proximité des termes «habiter», «habitude», mais aussi «habit», peut nous guider. Ces trois termes ne sont pas seulement liés par une racine étymologique commune; dans la pratique, il existe aussi des correspondances entre les équipements et les compétences, les uns constituant des indices pour les autres.

Munis d'équipements adaptés, les individus produisent des efforts avec plus d'aisance. Ces équipements ont été obtenus dans des boutiques spécialisées, grâce aux

⁴ En ligne [https://pro-velo.ch/fr].

conseils glanés dans des associations ou sur des tutoriels en ligne. Pour quelqu'un qui marche plus d'une heure par jour comme Jacques, il faut des «souliers adaptés pour n'importe quelle situation». Il en possède sept à huit paires.

S'il s'agit d'un savoir acquis pour les uns, devenus virtuoses dans leurs déplacements, d'autres en font l'acquisition progressivement. Grâce à la connaissance et à l'achat d'équipement, la pratique des mobilités actives est facilitée et l'habitude peut être continue, été comme hiver. Cela a permis à Virginie de circuler à vélo non seulement l'été, mais aussi l'hiver, par exemple en achetant des pneus neige. Des arguments sont fréquemment utilisés contre les mobilités actives. Or, les interrogés présentent par leurs pratiques des réponses à ces obstacles. Il s'agit aussi d'autant d'arguments mobilisables pour justifier leurs pratiques, voir perturber les représentations des tiers.

Dominique Je mets un sac de montagne et un cornet Migros attaché avec un élastique sur un porte-bagage. Parce que j'ai fait des mauvaises expériences où je les mettais au guidon et tu es en plein dans la circulation et tout à coup tu as tous tes yogourts qui s'éclatent [*rire*].

Nous avons discuté combien les équipements permettaient de mettre en œuvre des habitudes plus fragiles au départ, celles des mobilités actives. Ces exemples montrent, s'il en est besoin, qu'il est possible, voire agréable, de vivre sans voiture.

S'ils sont minoritaires, certains individus vont au-delà de la simple prise de conscience. Leur cadre d'expérience de la réalité est perturbé par des émotions fortes en lien avec les effets de la pollution. Ils ont été attirés par d'autres manières de vivre, dont ils ont appris l'existence en cherchant des alternatives. Ces expériences ponctuelles ont participé à inscrire leurs déplacements au sein d'enjeux éthiques et politiques de plus grande envergure, renforçant en retour l'intérêt pour la manière de se déplacer. Leurs sens ont été éveillés par une odeur de pollution, la vue d'une radiographie des poumons ou le plaisir d'avoir le vent dans les cheveux à vélo. Ces phénomènes mettent à mal l'omission qui naît de l'habitude et l'ignorance des effets négatifs de l'automobile et des activités industrielles. Ils font réfléchir à d'autres manières de vivre et à s'équiper en conséquence pour rendre le nouveau mode de vie durable, aux deux sens du mot.

À l'issue de cette analyse, nous avons souhaité illustrer combien les individus en transformation constituent les premières sources d'évaluation des espaces et des techniques à privilégier pour favoriser des vies sans voiture. Par l'exemple, ils permettent de décrire un futur possible. Par l'exemple, ils incitent à s'y engager dès à présent.