



**HAL**  
open science

## Mobilité, transports et psychologie : un champ disciplinaire à construire ?

Benoît Schneider, Erik Declercq, Béatrice Degraeve, Jérôme Dinet,  
Marie-Axelle Granié

► **To cite this version:**

Benoît Schneider, Erik Declercq, Béatrice Degraeve, Jérôme Dinet, Marie-Axelle Granié. Mobilité, transports et psychologie : un champ disciplinaire à construire ?. *Le Journal des psychologues*, 2018, 8 (360), pp.12. 10.3917/jdp.360.0012 . hal-01878221

**HAL Id: hal-01878221**

**<https://hal.science/hal-01878221>**

Submitted on 20 Sep 2018

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

*Schneider, B., Declercq, E., Degraeve, B., Dinet, J., & Granié, M.-A. (2018). Mobilité, transports et psychologie : un champ disciplinaire à construire? Journal des Psychologues, 8(360), 12.*

### **Mobilité, transports et psychologie : une nécessaire construction d'un champ disciplinaire à part entière ?**

L'apport de la psychologie dans les domaines du transport et de la mobilité est ancien : pour ne citer qu'un exemple, dès 1921 la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne a utilisé, pour la sélection du personnel, les services de Jean-Maurice Lahy. Il qui fondera en 1931 le « Service psychotechnique des chemins de fer du Nord », dont certains outils d'évaluation sont encore utilisés pour l'évaluation de l'aptitude psychologique nécessaire à l'obtention de la licence européenne de conducteur de train.

Dès cette époque, les différents champs de la psychologie ont toujours été un apport aux enjeux des transports et ont accompagné ces derniers dans les changements sociétaux relatifs aux déplacements des biens et des personnes (e.g. sélection du personnel, adaptation des interfaces Hommes-Machines, étude des comportements, prise en charge des victimes, évaluation des aptitudes à la conduite,...). Mais force est de constater que la construction et l'unification d'un champ disciplinaire de la psychologie du transport ne se sont pas faites, laissant :

- de nombreux praticiens exerçant une activité directement liée à la question du transport isolés et sans opportunité de se rencontrer et d'échanger ;
- les laboratoires abordant ces questions dans l'ombre d'autres disciplines et sans une claire visibilité nationale dans la communauté des psychologues qui rende compte de l'importance de leurs travaux. Les textes présentés dans ce présent dossier en sont l'illustration ;
- la discipline / la profession sous-représentées dans la rédaction des textes et des réglementations et peu (re)connues des instances et des institutions du champ.

Face aux enjeux technologiques (e.g., numérisation, autonomisation des véhicules,...) et sociétaux (e.g., urgence écologique, vieillissement des populations, nouveaux modes de déplacements et de consommation,...), les apports de la psychologie doivent être mieux reconnus, tant sur le plan fondamental que des interventions professionnelles. Cette reconnaissance est nécessaire au niveau des instances nationales, mais aussi européennes pour que la psychologie ne soit pas écartée ou sous-estimée dans les décisions prises en matière de transport et de mobilité.

Au niveau européen, la situation est variable selon les états membres, mais une constante semble se dégager : la profession semble avoir tendance à s'organiser par champs d'intervention mais néglige la construction d'un champ disciplinaire transverse lié à l'objet « mobilité, transport et déplacements » qui rassemblerait une même communauté d'acteurs. Or la structuration d'une communauté nationale et européenne apparaît nécessaire pour promouvoir, défendre et développer ce champ d'étude et d'application de la psychologie.

Ce sont ces constats qui ont conduit la FFPP à initier une double démarche :

- contribuer au sein d'abord de la communauté des psychologues à une visibilité du champ, en proposant ce dossier au *Journal des psychologues* qui a d'emblée soutenu la démarche ;

- conforter et étendre cette visibilité par l'organisation d'un colloque les 4 et 5 octobre 2018 à Paris : « Psychologie des transports et de la mobilité ».

Tant la conception du présent dossier que l'organisation du colloque se sont faites en partenariat avec essentiellement deux laboratoires de recherche : le LESCOT<sup>1</sup> de l'IFSTTAR<sup>2</sup> et le 2LPN<sup>3</sup> de l'Université de Lorraine.

Le dossier ici proposé vise donc à une première approche du champ et il a en particulier pour objectif de souligner la contribution des psychologues et de la psychologie à la problématique des transports et de la mobilité.

Le premier article, proposé par Béatrice Degraeve, Catherine Gabaude, Sébastien Laurent et Laurence Paire-Ficout vise à dresser un panorama des secteurs les plus classiques dans lesquels les psychologues interviennent (i.e., formation, évaluation, accès au permis) et à souligner les compétences qu'ils ont à offrir pour répondre aux enjeux de sécurité routière. Si les auteurs soulignent les apports indéniables des psychologues, ils constatent également que leurs rôles ne sont pas toujours bien identifiés, aussi bien au niveau des pratiques de terrain que de leurs contributions aux actions de recherche. Ce constat conduit les auteurs à plaider en faveur d'une meilleure coordination au sein et entre communautés d'acteurs pour apporter une réponse adaptée à ces problématiques à l'interface des politiques de santé publique et de sécurité routière.

Frédéric Martinez et Nadine Chaurand proposent ensuite une réflexion sur l'articulation des enjeux de sécurité routière et de « mobilité verte », le développement de transports plus sûrs et plus durables. Les auteurs soulignent l'apport des psychologues pour répondre à ces enjeux : en quoi et comment les connaissances issues de la psychologie sociale peuvent permettre de mieux comprendre et d'intervenir sur les dispositifs qui favorisent l'évolution des comportements, en mettant en particulier en question le présupposé de la rationalité des sujets pour modifier ou orienter leurs comportements.

Les deux contributions qui suivent sont consacrées aux comportements des conducteurs et montrent comment la psychologie est une discipline à-même de considérer certains facteurs pour répondre à des enjeux de sécurité ou de société.

Florent Varet, Béatrice Degraeve et Marie-Axelle Granié montrent que la mobilité ne se résume pas à une simple activité physique, mécanique ou technique : elle est aussi éminemment sociale. En exposant comment le social s'immisce au sein de l'espace routier – illustré par les effets d'appartenance à des macro ou micro cultures – les auteurs soulignent les implications en termes de prise de risque et d'accès au permis. Ils examinent comment les comportements routiers reposent sur des normes sociales acquises dès la petite enfance. Ils démontrent en particulier l'influence des stéréotypes de sexe, invitant par la même à mettre l'accent sur l'importance des dispositifs d'éducation et de prévention. En montrant à quel point les comportements des individus au sein de l'espace routier sont impactés par les normes, les croyances et les valeurs, les auteurs exposent tout l'intérêt et l'apport de la

---

<sup>1</sup> Laboratoire Ergonomie et Sciences Cognitives pour les Transports

<sup>2</sup> Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux

<sup>3</sup> Laboratoire Lorrain de Psychologie et Neurosciences de la Dynamique des Comportements

psychologie de dans le domaine des transports, qui est en mesure d'appréhender et d'analyser ces phénomènes pour les mettre au service des enjeux de sécurité routière ou d'accès au permis.

En continuité de cette approche, Emilie Berdoulat centre sa réflexion sur la prise de risque dans l'espace routier, et dans ce contexte sur l'un des problèmes les plus significatifs et préoccupant : celui de la conduite agressive, facteur essentiel de l'accidentalité routière. Après avoir examiné les différentes composantes de la conduite agressive, elle présente des pistes de travail et l'exemple de programmes d'intervention pour travailler les problématiques de colère au volant, d'agressivité et de conduite automobile à risque chez des vétérans de guerre.

Mais le domaine des transports et des mobilités est en constante évolution. Deux registres d'analyse apparaissent à cet égard essentiels : la prise en compte de la diversité des usagers et de leurs attentes, l'évolution technique et technologique des moyens de transport.

La diversité des usagers et de la prise en compte de leurs attentes est abordée par Jérôme Dinet et Charles Tijus lorsqu'ils s'intéressent à la mobilité des publics les plus vulnérables : les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, les jeunes enfants. Ils soulignent combien leur prise en compte est un enjeu de santé publique dans des environnements urbains qui deviennent de plus en plus complexes et anxiogènes. Ils présentent plusieurs programmes de recherche en psychologie et en ergonomie visant à mieux comprendre les comportements réels de ces publics, leurs attentes, leurs stratégies et à envisager tant l'adaptation des environnements que la conception de dispositifs de remédiation et de (ré)apprentissage.

Notre rapport à la mobilité va connaître une nouvelle révolution avec l'avènement du véhicule autonome, soutiennent enfin Jean-François Forzy et Jordan Navarro. Mais cette révolution dépasse le cadre du développement technologique et nécessite un examen approfondi des rôles respectifs de l'homme et de la machine. Cette exigence d'analyse psycho-ergonomique approfondie est d'autant plus marquée, selon les auteurs, que l'automatisation n'est pas synonyme d'améliorations systématiques, puisque l'ajout d'une assistance génère l'apparition de problèmes nouveaux inexistantes au préalable, phénomène connu sous le nom d' « ironie de l'automatisation ».

Ce dossier ne prétend pas bien sûr à l'exhaustivité. Pour exemples, la question des transports collectifs aériens, maritimes, routiers, ferroviaires, la spécificité des agents qui interviennent, justifierait bien des approches complémentaires.

Mais le lecteur aura saisi le sens de notre invitation. Comme le rappellent Béatrice Degraeve, Catherine Gabaude, Sébastien Laurent et Laurence Paire-Ficout, si les psychologues ont su investir ce domaine et se saisir de ses enjeux, ils ne se sont pas encore constitués en une communauté structurée et fédérée. C'est ce à quoi invite la FFPP désormais. Cette fédération (au sein et entre communautés d'acteurs) est une étape indispensable pour une meilleure reconnaissance de la discipline et de la profession auprès des instances publiques et privées qui œuvrent dans le champ du transport et des mobilités et d'une meilleure coordination avec les autres communautés professionnelles et institutionnelles dans leurs champs de leurs compétences respectives.

Benoît Schneider (Co-président FFPP), Erik Declercq (Chargé de mission FFPP),  
Béatrice Degraeve (IFSTTAR), Jérôme Dinet (2LPN), Marie-Axelle Granié (IFSTTAR),