

É

Laurent
Castaignède

LA BOUGEOTTE, NOUVEAU MAL DU SIÈCLE ?

Transports
et liberté

écosociété

Être en mouvement. Tout le temps. La bougeotte serait-elle le nouveau mal du siècle ? Autrefois réservée à une élite, cette hypermobilité s'est progressivement répandue tel un virus en conquérant l'ensemble des territoires et des classes sociales. Si la prolifération des transports motorisés promet confort, bonheur et liberté pour tous et partout, cette envie parfois pathologique de bouger n'est pas sans conséquences : accidents, pollution, étalement urbain, changements climatiques et risque épidémique... Filant la métaphore clinique, Laurent Castaignède décrit les symptômes de la bougeotte avant d'en retracer les origines, analyse ses principaux vecteurs et explore quels pourraient en être les remèdes. Car un traitement de choc s'impose contre la « croisiérine », « l'avionite » ou « l'autophilie ». Aussi bénigne soit-elle parfois, la bougeotte engendre des effets délétères. Il est grand temps de comprendre comment notre propension naturelle à la mobilité a dérapé pour guérir d'urgence cette dépendance.

Laurent Castaignède est ingénieur diplômé de l'École Centrale Paris et a œuvré pendant neuf ans chez Renault. Conférencier et conseiller en impact environnemental, expert dans les médias sur les questions de transports, il est l'auteur d'*Airvore ou la face obscure des transports* (Écosociété, 2018).

LA BOUGEOTTE, NOUVEAU MAL DU SIÈCLE ?

**LA BOUGEOTTE,
NOUVEAU MAL DU SIÈCLE ?**

Transports et liberté

LAURENT CASTAIGNÈDE

écosociété

Coordination éditoriale: David Murray
Maquette de la couverture: Catherine D'Amours, Nouvelle Administration
Typographie et mise en page: Yolande Martel

© Les Éditions Écosociété, 2021

ISBN 978-2-89719-733-9

Dépôt légal: 4^e trimestre 2021

**Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives nationales
du Québec et Bibliothèque et Archives Canada**

Titre: La bougeotte, nouveau mal du siècle?: transports et liberté / Laurent Castaignède.

Noms: Castaignède, Laurent, auteur.

Description: Comprend des références bibliographiques.

Identifiants: Canadiana 20210059885 | ISBN 9782897197339 (couverture souple)

Vedettes-matière: RVM: Transport—Aspect social. | RVM: Transport—Aspect de l'environnement. | RVM: Déplacements—Aspect social. | RVM: Déplacements—Aspect de l'environnement. | RVM: Voyage—Aspect social. | RVM: Voyage—Aspect de l'environnement. | RVM: Liberté.

Classification: LCC HE151.C37 2021 | CDD 303.48/32—dc23

Les Éditions Écosociété reconnaissent l'appui financier du gouvernement du Canada et remercient la Société de développement des entreprises culturelles (SODEC) et le Conseil des arts du Canada de leur soutien.

Gouvernement du Québec – Programme de crédit d'impôt pour l'édition de livres – Gestion SODEC.



Canada Council
for the Arts

Conseil des arts
du Canada

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	11
Premières définitions	16
1 Symptômes de la bougeotte	21
Une hémorragie de moyens	21
Des accidents de circulation	24
Du gaspillage de carburant	29
Des pollutions délétères	33
De la contagiosité épidémique	38
La perte du temps gagné	42
La fin du voyage	45
2 Origines de la bougeotte	53
Des cas confirmés à partir du XIX ^e siècle	54
L'horreur du vide	59
L'herbe est moins verte ici	62
L'extension des zones de chalandise	65
La vitesse bon marché	69
L'abolition des distances	72
Le tourisme de masse	75
La dépendance au mouvement	81
3 Vecteurs de la bougeotte	87
L'autophilie	89
La fièvre du rail	96

La croisiérine	98
L'avionite	101
Le rêve d'Icare	108
Le confort des étapes et des destinations	111
Les moyens de communication	115
Des perspectives sans limites	121
4 Remèdes contre la bougeotte	129
Vacciner contre le messianisme technologique	132
Dilater le temps	135
Dimensionner à taille humaine	140
Redonner sa valeur au déplacement	143
Changer de têtes de gondoles	145
Convoquer le pragmatisme international	149
Mobiliser le citoyen actif	151
Conclusion	155
Les embarras de partout	162
Bibliographie sélective	164

*À toutes celles et ceux que la profusion des moteurs
a éloignés de la quiétude.*

INTRODUCTION

« **O**Ù PART-ON CE WEEK-END? Et ces prochaines vacances? » « Pour réussir, il faut être mobile. » « Cours [en voiture, en train ou en avion] profiter de cette affaire exceptionnelle! » Ou simplement: « J'ai besoin de bouger. » Que ce soit dans les médias ou dans nos cercles relationnels ou professionnels, les conseils, incitations et injonctions invitant à se déplacer, souvent au plus vite et au plus loin, pleuvent. À tel point que dans les sociétés occidentales (ou occidentalisées) ces messages sont pour ainsi dire devenus banals, voire évidents, alors que jamais l'envie de bouger n'a été autant ressentie comme une nécessité.

L'abus de déplacement est pourtant dangereux pour la santé. Même si cette affirmation fait spontanément penser aux accidents de la route, voire à la pollution de l'air, la récente pandémie de coronavirus est le révélateur d'une nouvelle facette des conséquences de cette hypermobilité. Certes, l'enquête sur l'origine de la transmission du virus à l'origine de la Covid-19 à l'homme ne concerne pas en premier lieu les transports, et tâtonne plutôt autour de laboratoires intrépides et d'une promiscuité dangereusement croissante entre animaux sauvages dénigrés, élevages industriels prolifiques et espèce humaine invasive. Toutefois, cette nouvelle zoonose n'en trouve pas moins son

ressort pandémique dans la frénésie des multiples déplacements locaux, interurbains, interrégionaux et internationaux que connaît le monde depuis des décennies : avant le déclenchement de la crise, début 2020, des millions de passagers prenaient l'avion chaque jour pour changer de pays, pour ne prendre que l'exemple du transport aérien¹. Dès lors, une fois qu'un agent pathogène émerge dans une collectivité humaine quelque part dans le monde, il ne lui suffit plus, en raison des incessants mouvements de voyageurs, que de quelques semaines pour affecter nombre de grands bassins de population, jusqu'aux contrées les plus reculées. Les multiples déplacements quotidiens, effectués souvent sur plusieurs dizaines de kilomètres simplement pour se rendre à son travail, juste faire quelques achats ou bien profiter de quelques loisirs parachèvent sa propagation mondiale. En retard dans un tel contexte, le tocsin de l'alerte internationale visant à l'endiguer sonne toujours plus creux.

Ainsi, parmi les différences notées entre les conditions d'émergence du SARS-CoV-1 (début 2003) et celles du SARS-CoV-2 (début 2020), en 17 ans, le nombre de passagers aériens internationaux a plus que triplé² et les mouvements motorisés terrestres ont presque doublé³. Bien que ces deux

-
1. En 2019, 1850 millions de passagers ont été transportés sur les vols internationaux, soit en moyenne 5 millions par jour ; Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), *Statistiques du transport aérien 2019*.
 2. En 2002, 547 millions de passagers avaient effectué des vols internationaux ; OACI, *Rapport annuel du Conseil 2007*, appendice 1.
 3. Le nombre d'automobiles s'est accru d'environ 580 millions pour atteindre 1,1 milliard de véhicules sur la période ; US Department of Energy, *US Transportation Energy Data Book, 38th edition*, 2020, tableau 3.2. Le trafic ferroviaire mondial de passagers a dans le même temps augmenté d'environ 75% ; International Energy Agency, *The Future of Rail*, 2019, figure 1.9.

virus respiratoires soient différents, il faut noter que le premier a *in extremis* été contenu en épidémie⁴, alors que le second a dégénéré en pandémie. À l'échelle locale, les mesures prises pour tenter de bloquer ce second fléau, puis pour en limiter la propagation et enfin pour « vivre avec » ont surtout consisté à réduire radicalement les déplacements quotidiens des populations des régions infectées, mettant à genou l'économie présentielle (par opposition à l'économie numérique, qui s'en est trouvée dynamisée). Seuls le secteur de la santé, la production et la distribution de produits « essentiels » et les organismes qui pouvaient maintenir leurs activités grâce au télétravail furent maintenus, coupant court à l'essentiel des relations sociales et familiales (en dehors du cercle du ménage).

S'interroger sur les conséquences sanitaires, mais aussi sociales (contraintes quotidiennes de déplacement, déshumanisation des lieux, poids budgétaire, etc.) de cette hypermobilité, c'est questionner les raisons historiques, techniques et sociologiques d'un phénomène planétaire qui s'est progressivement répandu, lui aussi, tel un virus. Ce dernier porte un nom, c'est la « bougeotte », que le dictionnaire définit par « manie de bouger ; envie, habitude de se déplacer, de voyager⁵ ». Étudier la bougeotte en tant que maladie moderne revient donc à s'interroger sur les causes profondes d'une dépendance qui prend la forme de multiples mouvements pendulaires (domicile-travail, déplacements

4. En quelques mois, début 2003, l'épidémie de SRAS a touché 28 pays. Le virus a infecté plus de 8 000 personnes dont près de 800 en sont décédées ; Organisation mondiale de la santé (OMS), *Summary of probable SARS cases with onset of illness from 1 November 2002 to 31 July 2003*, Genève, juillet 2015.

5. Dictionnaire *Le Robert*. Le *Larousse* indique en complément : « incapacité de rester en place ».

scolaires), hebdomadaires (achats et loisirs, escapades de fin de semaine) ou saisonniers (vacances), qu'ils soient d'origine personnelle, familiale ou professionnelle.

La propension de l'humanité à vouloir sans cesse bouger davantage a largement été anticipée par de grands penseurs et d'illustres écrivains. Dès le XIII^e siècle avec Roger Bacon, au cœur de la première révolution industrielle avec Jules Verne et Albert Robida, au tournant du XX^e siècle avec Herbert George Wells, puis dans l'entre-deux-guerres avec Aldous Huxley, entre autres, les récits qui décrivent un futur ultra-mobile constellé de moyens de transport toujours plus rapides foisonnent, faisant état d'outils technologiques gommant sans cesse davantage les distances, comme si le monde se rétrécissait sous les pas d'une humanité toujours plus féconde et invasive. Le progrès, incarné entre autres par cette extension de la mobilité, n'allait pourtant pas déjà de soi : les prophéties alternent régulièrement entre utopies et dystopies, quand elles ne consacrent pas un mélange des deux, les innovations en la matière se traduisant souvent dans une forme de ségrégation sociale réservant l'extrême mobilité aux classes les plus privilégiées.

Les craintes sanitaires liées au déploiement de déplacements plus rapides remontent à l'origine effective des transports motorisés, qui participent dès le XIX^e siècle à de graves nuisances telle la viciation de l'air urbain. Les dernières décennies ont vu se multiplier les preuves à grande échelle de leur nocivité pour l'environnement, que ce soit à travers de la pollution de l'air des zones urbaines, du bruit, des multiples destructions physiques d'habitats naturels ou du dérèglement climatique. Même si les transports sont d'évidence un puissant moteur économique, qui favorise les échanges et un foisonnement d'infrastructures nouvelles,

la durabilité et le développement continu d'une telle offre de mobilité sur le long terme, tant au plan social qu'environnemental, doivent être mis en question. Force est de constater que de puissants lobbies stimulent sans vergogne la maladie en incitant constamment à étendre les réseaux, à multiplier l'offre de moyens de transport et de destinations, à concentrer des services, tout en continuant de proposer, comme seul médicament censé combattre ses effets délétères, un surcroît de déploiement technologique. La croyance dans le salut par la machine, que l'historien Lewis Mumford ou le juriste et sociologue Jacques Ellul dénonçaient en leur temps, continue de faire la une de médias complices, anesthésiant une population en proie au doute, mais friande d'un futur radieux garanti par une puissance divine.

La pandémie de coronavirus s'est ainsi affichée comme un révélateur des limites d'une croissance effrénée depuis longtemps dénoncée et faisant des ravages jusqu'ici nombreux quoique relativement localisés, mais dont on peinait à voir les conséquences planétaires concrètes, uniformes et simultanées, dans la vie quotidienne de tout un chacun. Elle fut l'occasion de constater un important manque de résilience et de véritables dépendances, mais aussi d'expérimenter, de manière certes coercitive, une certaine réduction de la mobilité des personnes, donc de leur « bougeotte ».

Depuis les premiers cas avérés jusqu'à leur prolifération, la bougeotte s'est installée, banalisée. Elle est progressivement devenue un mal sournois dont il est difficile de se défaire, à l'échelle tant individuelle que collective, emprisonnés que nous sommes dans un système qui y trouve par ailleurs un grand intérêt économique. Cette maladie moderne ressemble en effet à un fruit gâté du développement massif de multiples moyens de transport

dont on aurait pu penser, a priori, qu'ils ne pouvaient apporter que du confort, du bonheur et de la liberté.

Ainsi, après avoir décrit les principaux symptômes de la bougeotte, nous mènerons une brève enquête historique pour tenter de remonter à ses sources. Nous analyserons ensuite les principaux vecteurs qui ont permis sa prolifération, avant de proposer des palliatifs, si tant est que l'on puisse espérer en guérir un jour prochain. Bienvenue dans une vaste fourmilière, où le sentiment d'émancipation alimente un foisonnement de moyens techniques qui, en retour, comme victimes de leur succès, gâchent leur potentiel en transformant une simple envie de bouger en dépendance dont les implications sont mondiales. La bougeotte serait-elle devenue le nouveau mal de notre époque ?

Premières définitions

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, la *bougeotte* désigne le *boulin* ou *trou du colombier*, c'est-à-dire la cavité dans laquelle le pigeon fait son nid. Même les pigeons *voyageurs* n'ont qu'une envie lorsqu'ils sont déplacés au loin (et à leur insu) : retourner au plus vite à leur pigeonnier d'origine et rester dans ses environs. Quant aux pigeons *migrateurs*, ils ne s'engagent dans leur périlleux périple que deux fois par an, poussés par la crainte de manquer prochainement de nourriture dans la région où ils nichent. La bougeotte porte alors la symbolique du foyer.

C'est donc par un terme un peu paradoxal qu'en 1906 le romancier et académicien Jules Claretie définit une nouvelle maladie, jugée saisonnière, qui se répand dans la société moderne française et particulièrement parisienne, dès les premiers beaux jours du printemps :

Les médecins, qui ne se payent pas de grands mots issus du grec et se contentent des vocables de tous les jours pour caractériser l'humeur trépidante de nos contemporains, ont baptisé d'un nom très bourgeois mais très juste la grande maladie moderne. Ils l'appellent la *bougeotte*. La *bougeotte*! Ce n'est pas très truculent ni pittoresque; mais c'est parfaitement exact. Tout le mal vient de ce qu'on est plus ou moins aujourd'hui affligé de la *bougeotte*. On s'ennuie partout. On veut toujours être « autre part ». « Comment! vous êtes encore à Paris? Vous n'êtes pas parti? » Qui n'a pas entendu répéter, rabâcher, ressasser cette phrase depuis quelques jours?... On part pour partir. On part pour bouger. Impossibilité de tenir en place. Besoin de déplacement quand même. Par l'auto, par le métro, par le canot, par la bicyclette, par le ballon de La Vaulx⁶, par tous les moyens de locomotion possible, aérienne, aquatique, ferrée, qu'importe? C'est la *bougeotte*! [...] La plupart des contemporains, sous prétexte de prendre l'air, prennent la poussière. Et ils sont charmés. C'est la *bougeotte*. Ils ont la *bougeotte*. Ils soignent la *bougeotte* par le mouvement, comme le philosophe le prouvait en marchant⁷.

On pressent d'emblée le caractère ambivalent d'une fièvre a priori passagère qui relève plus d'une inclinaison psychologique que d'une affection physiologique chez les individus atteints. Les médecins évoqués par Jules Claretie auraient pu choisir le terme plus sérieux d'« écophobie⁸ », mais la volonté de signifier davantage le mouvement que le rejet, tout en soulignant le caractère commun et frivole du

-
6. Henry de La Vaulx était un aéronaute français qui s'illustra dans les concours de distances parcourues en ballon et qui fut l'un des créateurs de l'Aéro-Club de France.
 7. Jules Claretie, « La Vie à Paris. Une maladie moderne: la "bougeotte" », *Le Temps*, 20 juillet 1906.
 8. Dérivé du grec ancien *oikos*, qui désigne la maison en tant que lieu de vie et de travail. Cette racine (*éco*) était déjà à l'origine du terme « écologie ».

phénomène, objet de moqueries, l'emporta certainement. Ainsi, voici comment, quelques années plus tard, le poète et parolier René Kerdyk rapporte avec humour la visite d'un professeur de médecine allemand de passage à Paris, qui l'aurait analysée... constatant d'ailleurs qu'elle sévit, sous des formes diverses, toute l'année :

Cette maladie, que l'on appelle communément la « Bougeotte » (*Zappelfieber*) est épidémique et ataxique⁹, en ce qu'elle sévit à la fois sur un grand nombre de personnes, et qu'elle mobilise force taxis. [...] Mais on la rencontre plus fréquemment chez les individus dans le train et dotés d'une certaine aisance, car le traitement – si traitement il y a – en est long et dispendieux. La « bougeotte » se manifeste par une légère élévation de la température, que les Français appellent fièvre du départ (*Eisenbahnfieber*). Elle s'accompagne quelquefois d'un peu de délire. C'est pourquoi les malades qui en sont atteints poussent de temps en temps des exclamations sans raison, telles que : « Ah ! Florence ! », « Oh ! si je pouvais », « Vous en avez de la chance », ou bien émettent encore des axiomes connus en ce genre : « Partir, c'est courir un peu », ou « Le Righi-Kulm¹⁰ n'a jamais tué personne. » [...] Il existe d'autres formes plutôt hivernales de la « bougeotte », telles que la *lugomanie* (folie des hauteurs [et des pentes enneigées]), la *croisiérine*, la *Cairotide* [égyptienne], la *Parthénite* [grecque]. Mais l'aspect sous lequel on peut l'étudier le plus aisément en ce moment de l'année est l'*Océanite*, qui est, pour ceux qui ont une automobile, un simple déplacement de nerfs moteurs¹¹.

-
9. L'ataxie est une maladie caractérisée par une grande difficulté de coordination des mouvements.
 10. Montagne du centre de la Suisse qui accueillit en 1871 le premier train à crémaillère d'Europe et dont le sommet offre un panorama exceptionnel entouré de lacs, bien connu des touristes de l'époque.
 11. René Kerdyk, « "La Bougeotte", Extrait du rapport de l'Académie de médecine de Marienbourg, rédigé après un séjour à Paris, par le professeur Haselnussknacker », *Gil Blas*, 7 juin 1914. On pourrait ajouter que

- SCHOELLER, Adolphe, *Les chemins de fer et les tramways*, Paris, J.-B. Baillière et fils, 1892.
- SÉRAFON, F., *Étude sur les chemins de fer, les tramways et les moyens de transport en commun à Paris et à Londres*, Paris, Dunod, 1872; *Les chemins de fer métropolitains et les moyens de transport en commun à Londres, New York, Berlin, Vienne et Paris*, Paris, Baudry et Cie, 1885.
- STUDENY, Christophe, *L'invention de la vitesse. France, XVIII^e-XX^e siècle*, Paris, Gallimard, 1995.
- TEXIER, Edmond, *Tableau de Paris*, Paris, Paulin et Le Chevalier, tome II, 1853.
- VALÉRY, Paul, *Regards sur le monde actuel*, Paris, Stock, 1931.
- VAN OOSTEREN, Stein, *Pourquoi pas le vélo ?*, Montréal, Écosociété, 2021.
- VEBLEN, Thorstein, *Théorie de la classe de loisir*, Paris, Gallimard, 1970 (édition anglaise 1899).
- VERNE, Jules, *Paris au XX^e siècle*, Paris, Hachette, 1994; avec Michel Verne, *Au XXIX^e siècle Ou la journée d'un journaliste américain en 2889*, Paris, Hetzel, 1889.
- WELLS, Herbert George, *Anticipations. Ou de l'influence du progrès mécanique et scientifique sur la vie et la pensée humaines*, Paris, Mercure de France, 1904.