

Expériences Subjectives du Transport à l'Université

Anael Kelly Germain

Introduction

Dans la vie étudiante, se déplacer à l'université est un rituel quotidien. Le trajet se dessine différemment dans l'esprit de chaque étudiant. Les représentations de l'espace et de la distance s'internalisent, non comme quelque chose de fixe, mais comme une expérience façonnée par le mouvement constant. L'exercice de dépeindre, par le biais du récit, les espaces qui configurent les expériences subjectives du transport à l'université, fait que ces espaces deviennent perceptibles dans l'acte même de les expérimenter. Comme l'affirme Michel de Certeau, l'espace est un lieu pratiqué. La traduction d'une expérience représentée dans l'imaginaire en une cartographie subjective constitue la base de ce qu'on appelle la psychogéographie, discipline dont provient l'idée du présent travail.

Énoncé du problème

Les moyens de transport sont le contexte dans lequel se développent les expériences subjectives des personnes. Pour tracer une cartographie subjective, celle-ci dépendra de ce que chaque personne a le temps de voir, de respirer et de contempler. En ce sens, la capacité de dérive est conditionnée par le moyen de transport, rendant la trajectoire soit un espace de récupération mentale, soit au contraire un espace de stress et de fatigue. Les perceptions de sécurité, d'esthétique, de propreté, de densité, etc. font également partie de cette carte interne. Tous ces facteurs entretiennent une relation interdépendante avec le concept de temporalité : le temps objectif, perçu et narratif. L'objectif général de cette recherche est de comprendre comment le moyen de transport affecte l'expérience affective d'aller à l'université. Spécifiquement, il s'agit d'interviewer cinq personnes sur leurs expériences de transport à l'université et ainsi connaître les différents vécus.

État de l'art

L'exploration des expériences subjectives de la vie urbaine trouve son origine dans la psychogéographie, un courant qui établit une relation interdisciplinaire entre la psychologie sociale et la géographie, et qui cherche à comprendre la relation entre les comportements affectifs et les lieux, espaces et rythmes de la ville. Le terme a été proposé par Guy Debord, philosophe et cinéaste français, fondateur du mouvement de l'Internationale Situationniste en 1957.

Ce mouvement cherchait à transformer la société par l'art du anti-spectacle à partir de la vie quotidienne, laquelle avait été complètement restructurée par le capitalisme modernisé. Selon Debord, l'art devait assumer un rôle révolutionnaire et conscient dans la vie sociale. Animés par l'idée qu'il était nécessaire de démanteler le monde pour le reconstruire sous le signe propre de la créativité et de l'imagination — et non sous celui de l'économie ou d'agendas externes —, les situationnistes ont conçu une technique qui ne consistait pas à créer de nouvelles formes, mais à disposer différemment des éléments déjà existants, fournis par la quotidienneté capitaliste elle-même (Arribas, 2021). C'est ainsi qu'est née la dérive, conçue comme un acte ludique et collectif dont l'objectif est de rendre conscients les éléments qui nous entourent, ainsi que les émotions qu'ils nous provoquent.

Les émotions et les comportements sont contextuels, ils sont médiatisés par un environnement, et la géographie sert à cartographier cet environnement, ces espaces où la vie se déploie. En entretenant les sentiments et les pensées des personnes avec les lieux qu'elles habitent, cette cartographie devient une représentation plus complète et subjective des expériences quotidiennes, une cartographie des émotions.

Cadre théorique

Pour l'analyse de cette recherche, les concepts suivants ont été retenus comme cadre. Le concept fondamental est la psychogéographie, entendue comme « l'étude... de l'environnement géographique sur les émotions et comportements des individus qui en résulte... une interprétation qui est cartographiée avec les perceptions, expériences et émotions respectives du domaine urbain »[1]. Ces cartographies des émotions sont définies par Ríos (2021) comme « la compilation des préoccupations philosophiques, sociologiques et psychologiques situées dans un lieu géographique urbain ». En revanche, Ferrás Sexto (2025) propose le concept de cartes psychogéographiques, qui sont des représentations graphiques subjectives de l'espace vécu. Elles permettent l'interprétation libre du paysage en relation avec les émotions et identifient sur elles les

sentiments et perceptions de, par exemple, lieux agréables et désagréables, détendus ou stressants, sûrs ou non sûrs, joyeux ou tristes, etc.

Cela ouvre la voie à ce qu'on pourrait appeler des lieux de souffrance ou des psychopathologies urbaines. Les psychopathologies urbaines désignent tout stimulus urbain susceptible de rendre malade ceux qui l'habitent. Par exemple, l'excès de bruit, le trafic, le besoin constant et l'usage de l'argent, l'isolement social, la pression vers la productivité, etc. Dans une recherche menée par Perlis et al. (2023), il a été constaté que la prévalence de la dépression diminue à mesure que la mobilité spatiale des personnes augmente et que les interactions sociales se multiplient. Cela confirme la théorie de la proxémique, qui cherche à étudier l'usage des espaces et son effet sur le comportement, la communication et l'interaction sociale. Un autre exemple identifié par Ferrás Sexto en 2025 s'observe dans les cas de troubles anxieux, dans lesquels on peut identifier les lieux toxiques ou générateurs de peur, et analyser les facteurs déclencheurs dans ces lieux et moments.

Méthodologie

L'entrevue semi-structurée a été choisie comme méthodologie pour sa capacité à générer un panorama large et détaillé sur le sujet à investiguer. Des entrevues ont été réalisées avec cinq femmes étudiantes universitaires qui se déplacent de cinq manières distinctes : en transports publics, en transport fourni par l'université, avec voiture personnelle, avec chauffeur et en marchant. Les questions posées ont été les suivantes :

1. Quel moyen de transport utilises-tu, dans quel état se trouve-t-il et quels éléments considères-tu comme indispensables pour ton parcours ?
2. Avec qui ou qui rencontres-tu en chemin vers l'université ? Interagis-tu avec eux ?
3. Combien de temps te faut-il pour arriver à l'université ? Le trajet te semble-t-il plus court ou plus long qu'il ne l'est réellement ?
4. Décris ton parcours quotidien à l'université : la route que tu suis, les lieux que tu fréquentes, ce que tu vois, entends et ressens.
5. Qu'est-ce que tu considères important dans ton parcours ? Qu'est-ce qui te plaît ou te gêne et à quoi penses-tu ou que fais-tu pendant le trajet ?

Analyse

Pour l'analyse des entrevues, trois dimensions principales ont été prises en compte : la perception de sécurité, la récupération mentale et la temporalité. La perception de la sécurité inclut des facteurs tels que les conditions de propreté et l'environnement social. La récupération mentale est entendue comme la contemplation, le repos, la créativité, etc. Enfin, la temporalité englobe le temps objectif ainsi que le temps perçu. Les expériences subjectives de transport à l'université analysées sont celles de Alejandra, qui se déplace en voiture personnelle ; América, qui se déplace avec un chauffeur et occasionnellement en voiture personnelle ; Camila qui se déplace à pied ; Roaa qui se déplace en transport fourni par l'université et Sofía, qui se déplace en transports publics et à pied



Perception de sécurité

Dans la dimension de la perception de sécurité, nous trouvons des éléments distincts qui ont plus ou moins d'importance selon le moyen de transport. Dans l'expérience de Camila, étant en alerte constante pour ne pas être heurtée, la sécurité est une considération indispensable. Cela nous fait penser à une psychopathologie urbaine : la ville pensée pour les voitures et non pour les piétons. L'étudiante partage : « La rue pourrait s'améliorer car les voitures continuent de passer au feu jaune ou même rouge » [2]. Dans l'expérience de Sofia, la perception de sécurité change quand elle marche dans la résidence où elle vit. Cette sécurité s'entrelace avec la capacité de récupération mentale, comme le dit l'étudiante, elle peut aller « dans son esprit ». En revanche, quand elle marche sur la route, elle doit être plus vigilante. Sofia exprime son mécontentement quand on n'a pas tondu le gazon en descendant du camion, disant qu'une fois elle a presque marché sur un rongeur. Une fois de plus, la ville pensée pour les voitures se reflète dans la configuration urbaine et ses soins.

Roaa exprime qu'en se déplaçant dans un moyen de transport fourni par l'université, elle a une entière confiance dans le conducteur, la route qu'il prend et qu'elle arrivera bien. Elle l'associe à des souvenirs de son enfance, marchant dans la rue avec son père, sans préoccupations et avec la liberté de simplement observer ce qui lui semblait beau. Cette relation est très symbolique de la manière dont nous pouvons concevoir l'institution universitaire comme une entité à laquelle les étudiants sont assujettis, même en dehors des limites du campus. Même depuis l'arrêt du bus en ville, en voyant des visages connus, l'étudiante ressent de la confiance : « Il y a mon peuple de l'Ibero, alors le bus n'a pas encore passé »[3]. L'interaction sociale revêt un sens différent dans le transport universitaire, car tout en conservant sa fonction de récupération mentale, elle acquiert aussi celle de sécurité.

Écouter de la musique est un élément que tous les interrogés partagent, mais dans le cas d'Alejandra, elle est la seule à partager qu'en plus de l'écouter, elle chante. Cela nous fait penser à la sécurité et au confort d'avoir son propre espace plutôt qu'un espace partagé. Même les tailles des moyens de transport influencent notre perception de sécurité. Dans sa propre voiture, tout l'espace est pour soi, il existe la possibilité de s'exprimer tant en voix qu'en possessions. Dans les limites d'une voiture, entre les portes de sa propre bulle, la vulnérabilité semble moindre que, par exemple, de marcher à pied.



Récupération mentale

L'expérience de transport à l'université a la capacité d'être un espace de récupération mentale, ainsi qu'un espace de stress et de fatigue. Cela dépendra de différents facteurs que nous explorerons ci-dessous.

Quelque chose que partagent tous les étudiants interrogés est que tandis qu'ils se déplacent à l'université, ils pensent aux tâches de la journée. En plus de cela, América partage que quand elle se déplace en voiture personnelle, la conduite devient un espace d'analyse et de réflexion sur les choses qu'elle a faites ou pourrait améliorer. Elle trouve aussi de la créativité en chemin, partageant que ce semestre elle suit un cours d'atelier publicitaire et qu'en observant la publicité de la ville, des idées lui viennent. La contemplation de la ville contribue aussi à la réflexion sur les émotions, tant personnelles que celles des personnes observées : « Il y avait un monsieur qui marchait avec son bouquet de soucis, et il y avait un peu de soleil chaud... j'ai beaucoup apprécié et... je

me suis rendu compte que je suis au Mexique et qu'il se passe quelque chose... de beau... voir le monsieur, les couleurs, le soleil... »[4]. Dans l'expérience de Roaa, le trajet à l'université est conçu comme un moment pour elle-même, pour penser et aborder des questions émotionnelles, les traiter et les comprendre.

Il y a quelque chose qu'on peut tirer de l'expérience quand on ne se déplace pas en voiture personnelle, c'est celle de rencontrer des personnes connues qui vont dans la même direction. Réaffirmant une fois de plus la théorie de la proxémique. Tant l'expérience de la marche que celle des transports publics et du transport universitaire partagent le facteur de rencontrer des camarades. Cela rend non seulement l'interaction sociale spontanée mais aussi optionnelle : « ...cela dépend de la proximité qu'ils ont avec moi »[5]. « Si ce sont mes amis... je les salue et je vais avec eux. Il m'est arrivé de voir des connaissances, mais... juste du regard... donc... je ne leur parle pas »[6]. En rendant l'interaction une décision active, la recherche de celle-ci pourrait venir d'un lieu plus authentique contrairement aux interactions par obligation ou non sollicitées.



Ces interactions sociales ont la capacité de contribuer au stress et à la fatigue au lieu de la récupération. Alejandra partageait une anecdote récente : « Ensuite les gens... c'est fou comment ils conduisent (rires). Mais oui parce que... ils vous rentrent dedans et... comme les gens arrivent déjà super en retard... ensuite ils vous insultent, l'autre jour on m'a dit connasse... je me suis sentie humiliée »[7]. Il y a ceux qui trouvent dans ces interactions désagréables l'opportunité de développer des compétences et d'éveiller la curiosité. América partageait que, suite à des expériences similaires à celles d'Alejandra, elle a perdu sa peur de défendre ses droits en demandant le passage. De plus, elle a découvert un certain goût pour analyser le comportement des conducteurs, observant qui va vite, qui va lentement et comment ils réagissent face à elle, ce qui lui a permis de tirer des conclusions personnelles sur les différentes attitudes.

Un autre aspect de la récupération mentale est la contemplation non seulement du visuel mais aussi de l'auditif. L'expérience sonore de Camila, qui marche à l'université, est beaucoup plus variée que celle des autres qui se déplacent en véhicule. Son parcours comprend des rues bruyantes, la musique des cafés et le chant des oiseaux en entrant à l'université, l'une de ses parties préférées du chemin. Camila a été la seule interrogée qui a raconté son parcours jusqu'à sa salle de classe. La continuité dans son discours et son parcours nous fait penser à ce que nous concevons comme des moyens légitimes de nous déplacer et ce que nous considérons comme faisant partie de nos parcours. Un autre élément dont Camila jouit est de marcher lentement, renvoyant à l'idée du contrôle qu'on a sur le rythme auquel on va, selon le moyen de transport. Il semble y avoir plus d'agentivité quand on se déplace à pied ; en pouvant choisir son rythme, la préoccupation d'arriver en retard semble plus sous le contrôle de la personne que des facteurs externes. En revanche, ceux qui voyagent en automobile ou en bus sont à la merci d'une rue fermée, d'un accident, d'une construction, etc.

Certaines psychopathologies urbaines que considèrent les étudiants en plus des altercations et des imprévus sont les nids-de-poule, le trafic et le bruit des klaxons. Le trafic revient comme facteur stressant dans plusieurs expériences des interrogés, marquant différents points sur les cartes psychogéographiques comme des « lieux de souffrance ». Par exemple, les tunnels à une voie, les routes qui font beaucoup de détours et vous font faire le tour provoquent des sentiments de frustration et de désespoir, comme l'exprime Roaa en parlant d'un de ces lieux de souffrance : « Il y a toujours du trafic là, donc c'est un moment où je déteste la ville, je me dis je ne veux pas vivre ici, je veux vivre dans un petit village. Quand on s'arrête beaucoup, ça m'angoisse... parfois il arrive qu'on soit arrêtés pendant quinze minutes et je vois le désespoir de tous et on va mal »[8]. Ce désespoir est aussi partagé par América. Les fois

où elle arrive tard et conduit sa propre voiture, le désespoir devient si intense que en chemin elle commence à penser à faire demi-tour et retourner chez elle. Elle arrive à l'université ces matins-là stressée, en colère et exaspérée : « Une fois... j'avais un examen... j'arrive... comme ça... j'ai tout oublié »[9]. En revanche, quand elle n'a pas autant de trafic, elle arrive même avec plus d'envie de socialiser. Les fois où son chauffeur la conduit, elle commente qu'elle arrive toujours de bonne humeur : « Oui, ça change beaucoup »[10].

Dans les expériences où il peut y avoir plus de récupération mentale, ce sont celles où la personne conduisant est quelqu'un en qui on a confiance. Dans l'expérience de Roaa, comme décrit, ce facteur influence sa perception de sécurité et, par conséquent, sa récupération mentale, se manifestant dans une variété d'activités comme dormir, lire, observer, écouter de la musique et boire du café tranquillement. Dans l'expérience d'Amérique, ce facteur a plus d'influence sur sa récupération mentale, car la relation de longue durée avec son chauffeur lui permet de s'ouvrir émotionnellement à lui : « C'est comme mon psychologue... parce que... je lui raconte tout... et surtout parce qu'il me connaît depuis que j'ai 15 ans donc il sait déjà comment je suis... je lui fais beaucoup confiance »[11]. En plus, elle s'endort souvent en route, reflétant peut-être le plus haut degré de récupération mentale auquel on puisse arriver.



Temporalité

Un facteur influent sur la temporalité est l'interaction sociale. Alejandra partage que quand elle est accompagnée de sa sœur et qu'elles parlent, le temps passe vite. Les étudiants qui marchent à l'université ont été les seuls à percevoir le temps comme juste ou même plus rapide qu'il ne l'est réellement. Le rythme de la marche est très différent de celui des autres moyens de transport, et modifie donc la perception.

Dans l'expérience de Roaa, la perception de la temporalité est très particulière. Le trajet est très long, car le transport fait des arrêts, mais l'étudiante a partagé ce qui suit : « J'aime le trajet... parce que je sais que j'arriverai en classe alors je me dis ne veux-tu pas arriver... ça passe tout le temps dans le trafic... ça ne me dérange pas... aussi parfois je pense et je ne veux pas que ma pensée soit interrompue puisque je dois descendre »[12]. Il semble que le trajet ajoute du temps à sa vie, étant dédié à la réflexion et à la contemplation. Cette expérience est très différente de celle des étudiants qui conduisent leur propre voiture et ont un contact plus direct avec le trafic, car l'esprit se fatigue face à tant de stimuli.

Conclusions

L'ensemble des différentes expériences de transport à l'université nourrit la cartographie de l'imaginaire urbain, composant une expérience collective de l'espace partagé, vécu et traversé. Les trois dimensions à partir desquelles se développe l'analyse sont intrinsèquement liées : sans sécurité, il n'y a pas de récupération mentale, et dans la mesure où il y a récupération mentale, la perception du temps change.

Il semble que les expériences à pied, où on y met le corps, soient beaucoup plus interactives avec l'environnement dans tous les sens. Dans des sociétés qui aspirent de plus en plus au progrès, vendant l'illusion d'une mobilité rapide et efficace, planifiant des villes sans penser aux piétons, il faudra se questionner pourquoi. À quel rythme de vie nous pousse-t-on à vivre et à aspirer ?

Les expériences de marche montrent une récupération mentale différente des autres expériences de déplacement, une beaucoup plus attentive et consciente de l'environnement. En se rapportant à l'environnement, on fait face à l'imprévisibilité, en arrêtant de s'enfermer en soi-même. C'est une pratique qui se lie à l'idée de marcher à la dérive, comme le proposait Guy Debord, ce qui se produit même quand nous avons une destination.

Peut-être que si nous concevions différemment les façons de nous déplacer, les interactions hostiles ne se produiraient pas aussi souvent. Si nous imaginions que, au lieu de portes d'automobiles nous séparant, ce soient des personnes marchant à nos côtés, la proximité physique et la possibilité de vraiment les voir pourrait transformer la manière dont nous réagissons face aux autres. Peut-être serions-nous plus attentionnés. Peut-être nous rendrions-nous compte que la confiance est la base de notre sécurité et pourrions-nous la reconnaître dans le regard de ceux que nous croisons en chemin. Peut-être penserions-nous et narrerions-nous différemment nos corps, territoires et parcours. Ou peut-être pas. Ce qui est certain, c'est que pour expérimenter la ville sous une autre perspective, il est nécessaire d'avoir la disposition à changer le rythme auquel on se déplace et de rester attentif à ce qui se passe. Enfin, marcher à la dérive.

Références

- [1] Mandujano, C. (2020). Psychogéographie. Arquine. <https://arquine.com/psicogeografia/>
- [2] Pombo, C. (Communication personnelle, 1er novembre 2025).
- [3] Abou Issa, R. (Communication personnelle, 3 novembre 2025).
- [4] Abou Issa, R. (Communication personnelle, 3 novembre 2025).
- [5] Pombo, C. (Communication personnelle, 1er novembre 2025).
- [6] Salas, S. (Communication personnelle, 11 novembre 2025).
- [7] Alejandra. (Communication personnelle, 27 octobre 2025).
- [8] Abou Issa, R. (Communication personnelle, 3 novembre 2025).
- [9] Alejandra. (Communication personnelle, 27 octobre 2025).
- [10] Alejandra. (Communication personnelle, 27 octobre 2025).
- [11] Alejandra. (Communication personnelle, 27 octobre 2025).
- [12] Abou Issa, R. (Communication personnelle, 3 novembre 2025).
- Arribas, M. (2021). *La Internacional Situacionista: el arte y la revolución de lo cotidiano*. Materia Oscura. <https://materiaoscuraeditorial.com/blog/2021/12/22/la-internacional-situacionista-el-arte-y-la-revolucion-de-lo-cotidiano>
- Ferrás Sexto, C. (2024). La Psychogéographie à la limite des connaissances. *Critique Urbaine. Revue d'Études Urbaines et Territoriales*, 7(33), 1-12. <https://criticaurbana.com/la-psicogeografia-en-la-frontera-del-conocimiento>
- Ferrás Sexto, C. (2025). Psychogéographie : les cartes de nos émotions. *The Conversation*. <https://theconversation.com/psicogeografia-los-mapas-de-nuestras-emociones-255650>
- Perlis, R. H., Trujillo, K. L., Safarpour, A., Quintana, A., Simonson, M. D., Perlis, J., Santillana, M., Ognyanova, K., Baum, M. A., Druckman, J. N., & Lazer, D. (2023). Community mobility and depressive symptoms during the COVID-19 pandemic in the United States. *JAMA Network Open*, 6(9), e2334945. <https://doi.org/10.1001/jamanetworkopen.2023.34945>
- Ríos, B. (2021). Situationnisme, psychogéographie et dérive : une cartographie des émotions. *Géographie Infinie*. <https://www.geografiainfinita.com/2021/03/situacionismo-psicogeografia-y-deriva-una-cartografia-de-emociones/>