

**H. RAYMOND
H. TROUARD-RIOLLE**

**LE GESTE DU TRANSPORT :
UN RITE QUOTIDIEN**

Service d'Analyse Economique LASSAU

Miq

CDAT

ts - ATP Socio-Économie des Transports

DOCU

Réf. n

7111

Henri RAYMOND
Hedwige TROUARD - RIOLLE

Service d'Analyse Economique
et du Plan

DOCUMENTATION

Réf. n

CDAT
7111

LE GESTE DU TRANSPORT : UN RITE QUOTIDIEN

DEMANDE DES USAGERS DES TRANSPORTS ET
PARTICIPATION DES UTILISATEURS DE RECHERCHE

A LA COMMUNICATION DE LA DEMANDE

RECHERCHE DE METHODES

L.A.S.S.A.U.
Marché n° 78-0002900 225 75 01

Mars 1981
Ministère des Transports
Mission de la Recherche
ATP
Socio-Economie des
Transports

SOMMAIRE.

BILAN D'UN PROCESSUS DE RECHERCHE. par Henri RAYMOND.	p. I
INTRODUCTION	p. I4
I - <u>L'USAGE DU CINEMA.</u>	p. I7
1) De l'Anthropologie à l'anthropologie filmique : quelques repères.	
2) Cinéma et transport.	
II - <u>LE CORPS ET L'ESPACE COMME FILS CONDUCTEURS.</u>	p. 26
1) Visualiser une séquence de vie quotidienne.	
2) Le corps, fil conducteur.	
3) Le milieu matériel.	
4) Le rapport du corps au milieu.	
III - <u>LES RITES.</u>	p. 43
1) Le transport, un rituel de la distance.	
a) Les regards.	
b) La parole.	
c) Les caractéristiques spatiales.	
d) Le corps socialisé.	
e) La coopération par évitement.	
2) Le transport et les relations sociales féminines.	
3) Les "échappées" du mode de production.	
IV - <u>USAGERS ET CINEMA.</u>	p. 55
1) Auto-mise en scène du transport.	
2) Stratégie du cinéaste et stratégie de l'usager.	
3) Interactions chercheur- cinéaste et usager filmé.	
a) La profilmie.	
b) Place du cinéaste dans le procès filmi- que et dans le procès de transport.	
CONCLUSION	p. 65
ANNEXE.	

BILAN D'UN PROCESSUS DE RECHERCHE

Le transport en commun :
une problématique de la vie quotidienne.

Dans un rapport publié en 1979 (la recherche proprement dite avait été effectuée de 1977 à 1978) nous écrivions un certain nombre de choses assez étonnantes à propos des grandes stations d'interconnexion (type Auber ou Châtelet) et notamment : "il est contradictoire de vouloir considérer cet espace rapide, fugace, entrevu (par l'usager), comme une ambiance à savourer, comme un terroir urbain à investir ; le designer affronte la contradiction de l'interconnexion : elle n'est espace que parce qu'elle fait disparaître du temps" (1).

Il nous semblait donc résulter de notre recherche que, pour l'usager, les grandes stations d'interconnexion n'étaient pas faites pour les pratiques monumentales qui suscitent (par ailleurs) tant d'émotion. Et nous affirmions que, pour l'usager, la station d'interconnexion ne possédait d'autres propriétés que celles de n'importe quelle correspondance.

Ces constatations résultaient de l'étude des pratiques des usagers ; elles impliquaient une manière de concevoir la sociologie des transports comme un domaine où l'usager "organise" son transport comme une articulation entre mode de vie et mode de production, c'est-à-dire comme un cas particulier de la mobilité dont on sait qu'elle est une des caractéristiques profondes de notre société (2).

Le récent article voudrait présenter la problématique du LASSAU dans ce cadre du transport appliqué à la vie quotidienne, du réseau de transport comme instrument de l'usager ; ce qui nous oblige à faire comprendre pourquoi nous parlons d'usager, c'est-à-dire d'une catégorie dont les titres socio-

(1) L'interconnexion, 1979.

(2) A. Haumont, La mobilité des citadins, I.S.U. 1980.

logiques sont douteux (alors que ses titres technocratiques sont éclatants).

En effet, des critiques assez vives ont été formulées contre cette notion d'usager dans laquelle on a voulu voir une atteinte à la globalité de l'homme (3) et, tout aussi bien, une tentative de ramener tous les usagers d'un dispositif à une même essence : l'usager eût ainsi été un homme "sans qualités" dont le seul rapport avec le dispositif eût pu qualifier les actes et justifier les décisions d'une politique. On peut donc affirmer sans conteste que la notion d'usager n'a pas de statut sociologique sinon celui de la méfiance qu'elle provoque.

C'est pourtant sur l'usage du réseau de transport que nous avons décidé de porter notre attention non seulement en nous attachant au "point de vue" de l'usager, mais en essayant de comprendre à partir de quel type d'explication l'usager envisageait son utilisation du réseau. Nous constatons, par exemple, que l'usager qui utilise le réseau de transport en commun pour aller de son domicile au lieu de travail et revenir ensuite à son domicile pratique ce temps comme du temps de travail ; que, par ailleurs, il a la théorie de cette pratique, c'est-à-dire qu'il se représente ce temps comme un temps appartenant au travail. Il conforte ainsi puissamment ceux qui - en politique, souhaitent faire comprendre le temps de transport dans le temps de travail - et ceux qui, en sociologie, veulent considérer le temps de transport comme temps contraint. Sur les deux points précédents, il nous faut cependant faire une observation qui nous conduira vers une vue plus objective de la situation de l'usager des transports : celui-ci ne considère pas la contrainte sociale autrement que comme contrainte ; il ne fait donc pas cette assimilation contrainte sociale-répression si fréquente hélas dans les sciences sociales aujourd'hui (4). C'est-à-dire tout aussi bien qu'il raisonne sur le temps, qu'il utilise le réseau en vertu de son propre

(3) H. Lefebvre, Vers le cybernanthrope, Coll. Médiations, pp. 24-45.

(4) Voir la critique de F. Rella, in Il dispositivo Foucault, pp. 36-47.

raisonnement et qu'il nous appartient (c'est au moins la tâche que nous nous sommes donnée) d'explicitier, sinon d'expliquer complètement, ce raisonnement.

On voit en quoi nous nous distinguerons nettement de cette critique sociologique du "système" qui articule entre eux mode de production et mode de vie ; en cela que nous ne supposons pas, au départ, l'usager prisonnier d'un ensemble de dispositifs où se lit la Toute Présence de l'Etat ; provisoirement, nous considérons que l'usager est usager en vertu d'un dispositif qui lui est proposé par la machinerie sociale.

Ce qui veut dire que nous ne considérons pas les transports en commun comme éléments de l'appareil d'Etat, mais comme l'un des innombrables appareils sociaux qui sont aujourd'hui juxtaposés dans la société, juxtaposés et non imbriqués en un système. Contrairement à ce produit du sens commun sociologique qui veut que les appareils soient aujourd'hui des pièces d'un vaste système de contrôle organisé par l'Etat, nous considérons qu'ils sont plutôt l'émergence, la cristallisation des produits de la division du travail (5).

Relevons ici que la notion de transports "en commun" ne relève pas uniquement de cette critique de l'Etat à laquelle nous faisons allusion tout à l'heure, mais que dans la "communauté" du transport en commun se lisent deux aspects complètement distincts de l'aspect étatique ; d'une part l'idée d'une communauté territoriale ; dans le cas qui nous occupe, il s'est agi (et il s'agit encore dans le film qui a été présenté dans le cadre de la recherche sur la gestuelle de l'usager) des transports en commun de la région parisienne. Plus exactement sans doute, il a été question des transports entre centre et périphérie en région parisienne. Ce qui définit une très grande région certes (et sans doute aussi une "localité" encore plus vaste) mais parfaitement identifiable au regard du répondant qui sait bien qu'il habite Paris, c'est-à-dire la région parisienne (6).

(5) Voir dans "Textes" de E. Durkheim, Fonctions sociales et institutions, pp. 189-59.

(6) Comme le montre une enquête sur les habitants d'un village de vacances. Revue Française de Sociologie, juin 1959.

Le second aspect de la "communauté" à laquelle nous faisons allusion est la division technique du travail. Dans le cas de la région parisienne, le degré de division est énorme. Ce degré élevé de spécialisation, qu'on a manifesté en parlant du secteur quaternaire (7) (gestion, informatique) se reflète à l'intérieur d'une branche comme les transports en commun qui, dans un tout organique, abritent des compartiments très raffinés de la spécialisation, y compris des..artistes : la communauté des transports n'est donc pas seulement une communauté locale, mais aussi une communauté où certains travailleurs assument un éventail de tâches dont certaines sont presque invisibles, d'autres complètement invisibles à l'utilisateur, qui est pourtant, à certaines heures, membre de la communauté... c'est-à-dire l'utilise à des fins pour lesquelles elle existe spécifiquement.

Ces observations nous conduisent à noter que s'il y a un pouvoir dans le transport, sa légitimité n'est pas dépendante d'un autre pouvoir, puisqu'elle repose sur l'acceptation réciproque d'une organisation et d'une population (8) dans le cadre d'une localité et pour des services qui sont engendrés à mesure : les Transports en Commun ne vendent pas un produit mais une compétence qui ne saurait se découper en trajets, mais qui implique au contraire une capacité préalable d'engendrer des trajets, une connaissance (fût-elle partielle) d'un ensemble ou sous-ensemble du réseau préparée par inculcation. Le succès inattendu de la carte orange n'est-il pas dû en partie à cette brusque extension de la compétence du public qui a entraîné vers une utilisation élargie du réseau un nombre très important d'utilisateurs?

Ce qui précède rend assez clair les postulats de nos recherches : le transport en commun implique une rationalité sous-jacente qui n'est pas le seul produit d'un appareil extérieur et la tâche que nous nous sommes fixés est de comprendre et d'expliquer en quoi cette rationalité se retrouve (si elle

(7) Cette expression dérivée de Colin Clark voudrait compter l'intelligence artificielle au nombre des catégories d'activité.

(8) Cette conception de l'usage à des fins rationnelles se trouve chez Weber, Economie et Société, Usage coutume, intérêt mutuel, pp. 28-29.

peut se retrouver) chez l'utilisateur et en quoi elle correspond chez lui à une activité qui n'est pas considérée comme purement mécanique, mais au contraire comme susceptible, de sa part, de rationalisations ; c'est donc une hypothèse que nous faisons, et qui nous conduit à tenter de démontrer que cette rationalisation dépend d'un certain nombre de modèles sociaux qu'on peut aussi bien appeler usage.

°
° °

Venons-en aux résultats de nos recherches (9) : ils ont trait essentiellement à l'interprétation du comportement de l'utilisateur dans les transports : par exemple, analysant la rationalité de l'action de l'utilisateur dans les stations d'interconnexion, nous étions amenés à considérer que l'utilisateur n'est pas ou peu concerné par des équipements urbains dans les stations d'interconnexion. Ce résultat était important dans la mesure où ce pouvait être une question de politique de construire des stations d'interconnexion qui, outre le fait d'être des connexions entre réseaux, pourraient être des lieux d'interpénétration entre l'urbain et le transport. Cela nous avait conduits à recommander, dans la perspective d'une prise en compte de la demande de l'utilisateur, de concentrer plutôt l'effort d'investissement sur les caractéristiques propres du transport, plutôt que sur ses "à-côtés". Il n'y avait aucune chance qu'une telle recommandation fût suivie ; elle montrait simplement que, de la prise en compte de certains aspects -légitimes à notre sens- du transport (ou plutôt du transporté) on pouvait tirer des indications politiques, même au sens du modèle a posteriori de Lindblom (10).

(9) Bibliographie : L'utilisateur et l'espace de la gare de banlieue, 1976 ; La vie urbaine, 2-4 juin 1976, 67-69 ; L'interconnexion LASSAU, DGRST, 1979 ; Usager, recherche, utilisateurs, LASSAU, DGRST, 1978.

(10) C.E. Lindblom, The Science of Muddling through public Administration Review, vol. 19, 2, 1959.

Ce premier enseignement en cache un autre qui a trait à la séquence transport ; nous avons défini (II) ainsi l'ensemble des pratiques engendrées à partir d'un modèle social (prendre le métro pour aller au travail, ou rentrer du travail chez soi), cet ensemble de pratiques étant variable, soumis à des stratégies de l'utilisateur mais néanmoins surdéterminé par la mobilité qui couvre ce modèle : par exemple "profiter" d'une sortie anticipée du travail pour faire une course sur le trajet ou n'impliquant qu'une variante minime du trajet, ce qui insère la course dans une stratégie (I2) et fait dépendre l'ensemble des achats de la vision que l'utilisateur se fait du réseau et de ses possibilités.

Dans "L'utilisateur et la gare de banlieue", nous avons mis en évidence le fait que le rapport entre l'utilisateur et la séquence était davantage dépendant du domicile que du lieu de travail ; c'était du côté du domicile que les stratégies de l'utilisateur trouvaient davantage l'occasion de s'exprimer, lorsque l'utilisateur reprend en main l'exécution de la séquence : il n'y a là en fait que la conséquence du calage de l'heure d'entrée dans les transports par l'heure d'entrée au travail : si ce calage devenait différent (ce qui pourrait arriver avec des horaires de travail plus souples) on assisterait à une diversification plus grande des séquences ; le réseau de transport serait utilisé différemment mais les principes d'engendrement de la séquence demeureraient les mêmes.

Il reste donc cette absence de symétrie entre les trajets aller et retour (au domicile) qui fait que l'utilisateur "part" toujours du même point et que la somme des vecteurs représentant son transport doit toujours être zéro.

Il en résulte que la conception des gares, si elle consiste à enregistrer, entre autres, une commande de l'utilisateur, doit tenir compte de cette importante dissymétrie : le LASSAU a essayé de traduire dans une proposition (I3) l'en-

(II) Voir : L'utilisateur et la gare de banlieue, pp. II-I9.

(I2) Voir aussi Les stratégies parentales en matière de transport, ISU, 1980.

(I3) L'utilisateur et la gare de banlieue - Proposition de schéma, J.P. Frey.

semble des données recueillies dans le cadre de cette recherche.

On ne saurait donc dire que les recherches du LASSAU ne débouchaient pas sur des conséquences concrètes. Elles mettaient en avant l'idée d'une demande de l'utilisateur, non pas d'une demande "alternative" globale, portant sur le "système" mais d'une demande immanente aux conditions de vie, donc à l'articulation entre mode de vie et mode de production. Formulée d'une manière abstraite, l'idée de la "demande" de l'utilisateur en matière de transport est difficile à admettre : en effet, l'utilisateur "bute" le matin sur le câlage horaire que représente pour lui le passage du milieu de résidence au milieu de travail : la plupart du temps le saut dodo-boulot est une occasion quotidienne de se remémorer non seulement les servitudes du travail, mais la manière dont le transport en commun (ou sans doute tout autre mode) entre avec ses mécanismes dans son temps, de telle sorte que son réveil est souvent "calé" sur l'horaire du transport et par réveil, nous entendons aussi bien l'instrument matériel que le fait physiologique.

On reconnaîtra ici l'idée que les phénomènes sociaux peuvent être étudiés du point de vue de la représentation que l'utilisateur s'en fait et à l'intérieur d'une rationalité dont le degré d'intériorisation n'est pas évident. Il ne manque pas de chercheurs pour considérer que cette part "automatique" de la séquence transport n'est qu'un aspect de "l'extériorité", pour mieux dire, de l'aliénation du salarié, saisi dès son réveil et peut-être avant par le dispositif (I4).

Une telle position est sans doute soutenable. Mais elle aboutit à exclure de la recherche l'ensemble des petites décisions par lesquelles chaque jour s'effectuent les pratiques de transport dans ce qu'elles ont d'essentiel.

(I4) Il dispositivo Foucault, op. cit.

L'idée que les usagers engendrent leurs séquences transports suivant certains principes et que c'est la connaissance de ces principes qu'il convient de perfectionner pour définir une "demande", est celle que nous avons suivie. On voit à ce propos quelle facilité offre le modèle alternatif développé par de nombreux chercheurs et essayistes en sciences sociales (Murard et Sylbermann, Maffesoli, Regazzola, etc.) qui réfèrent l'ensemble des dispositifs à l'action de l'Etat, donc d'une violence qui assure par son action même l'efficacité des politiques ; dès lors, le problème de la légitimité des décisions ne se pose plus : quelles qu'elles soient, elles rentrent toutes dans le même discours et sont analysées du même point de vue, celui de Sirius.

Si, au contraire, on admet, si peu que ce soit, que certaines décisions, en particulier en matière de transports, ne sont pas équivalentes à d'autres, et que l'utilisateur représente éventuellement une demande, on se trouve alors devant une difficulté : présenter la légitimité d'une demande vue de l'extérieur, difficulté à résoudre car l'image de la demande donnée par les sciences sociales ne peut que représenter une légitimité et non la présenter. L'étude des comités d'utilisateurs offre une issue (I5) mais elle tend à privilégier les modes d'engendrement des revendications (que nous ne confondons pas avec la demande) et, sauf une réflexion plus approfondie à venir, ne conduit pas à une théorie de la demande en tant que telle (I6).

(I5) Réalisée notamment par K. Coit dans sa thèse sur La révolution des usagers, Paris X, 1977.

(I6) On voit bien que la seule instance qui se passe de légitimité est le marché mais que l'opacité des organisations a tôt fait de troubler la transparence de ce lieu idéal. Cf. Laufer et Burlat, Le management des entreprises publiques, recueil Sirey, 1980.

Comment se présente la légitimité?

Il n'est pas impossible de penser que la demande existe, qu'elle se manifeste clairement (pensons aux manifestes politiques qui s'appuient sur une idée de la légitimité) mais que nous sommes incapables de la reconnaître. En ce qui concerne les transports, on pourrait colmater la brèche, par exemple, en suggérant que la seule demande qui existe est celle de la revendication : nous serions ramenés alors à la suggestion de Lindblom : quand on ne dispose pas de toutes les informations, on considèrera qu'il suffit d'attendre que se manifestent les revendications pour procéder à un ajustement ; il n'y aurait plus de "demande" en tant que telle, mais simplement des actions et réactions entre l'organisation (ici, le réseau) et les usagers (17). Voici posée une difficulté qui se traduit dans le concret par le problème suivant : soit la définition d'une demande hypothétique, quels dispositifs existent pour en caractériser la légitimité.

(17) C.E. Lindblom, The intelligence of democracy, New York, Free Press, 1965.

Vers des études et recherches sur l'environnement de
l'organisation du transport (ici, l'utilisateur)
et sur la légitimité de la demande.

Avoir défini les éléments d'une "demande" de l'utilisateur posait le problème de la représentation de cette demande, problème que n'épuisait pas la conception d'un plan en annexe d'un de nos rapports, mais qui ne faisait que le rendre plus aigu. Il nous a, à ce moment, semblé que nous pouvions faire une expérience de communication des résultats de recherche. Une telle proposition se heurtait à des obstacles importants qui n'ont pas été surmontés.

D'abord, l'ATP en tant qu'institution n'était pas construite en vue d'une telle communication. Elle assurait le passage entre les institutions de recherche, les administrations et les décideurs politiques, mais ce passage était étroit et soumis aux distorsions des changements de politique scientifique (très sensibles dans les années 75-78), c'est-à-dire, en fait, à un changement dans la rationalité du système.

Par ailleurs, l'expérience était engagée avec des services dont les tâches n'étaient pas, certes, identiques aux nôtres, mais assez voisines : il s'agissait, soit de services de marketing, soit de services assurant la mise en forme des projets de gare. Il y avait donc un risque que les services en question considérassent notre communication comme impliquant une attitude différente de la leur vis à vis de l'utilisateur. C'est du moins ce que nous craignons. Cette crainte était, en fait, infondée car il nous fut assez aisé de communiquer avec les services en question ; mais une fois la communication terminée, il était devenu clair qu'on en resterait là. Notre communication était sans conséquences donc sans importance. Notre information n'arrivait ni à l'endroit juste, ni au moment opportun. Dans une organisation, une bonne information est celle qui arrive au bon moment pour justifier ou précipiter un changement de politique et ce n'était pas le cas (18).

(18) Nous ne sommes pas loin, ici, de Chandler, Strategy and Structure, Cambridge, Mass., MIT Press, 1962.

Comme toujours en pareil cas, il est possible de dire que l'expérience sur la communication des résultats de la recherche a réussi ou échoué ; suivant que l'on s'en réfère à l'intérêt manifesté par les acteurs, leur prise de conscience de problèmes "autres" que ceux qui sont traités habituellement dans leur organisation (dans ce cas on peut parler de succès) ou bien qu'on s'en réfère à l'impact effectif de la communication des résultats de recherche (et dans ce cas on pourra parler d'échec).

Il pourrait paraître que tout ce qui précède se ramène à une version spécifique de la sociologie des organisations. En effet, dès que l'on aborde les problèmes des relations de la recherche (et notamment ceux de la communication des résultats) on se condamne aux références tirées de cette sociologie. Or, nous croyons que la spécificité du transport en commun peut être ici mise en lumière en rappelant quelques traits dont nous avons déjà parlé et en attirant l'attention sur certains autres.

Comme nous l'avons déjà dit, le réseau en tant qu'organisation vend de plus en plus, et tendra à vendre encore davantage la disposition du réseau au lieu de vendre un produit déterminé ; cela crée une relation spécifique entre l'utilisateur et l'organisation qui se compare difficilement avec l'usage d'autres organisations ; en un sens, la notion de séquence et celle de mobilité ne se comprennent complètement qu'à travers ce mode d'existence du réseau pour l'utilisateur : l'aventure de la Carte Orange est là pour démontrer cette adéquation entre réseau et utilisateur qui rend impossible la détermination du produit vendu, sinon à travers des sondages. Dans une société de consommation, l'utilisateur des transports en commun de la région parisienne n'est pas un acheteur, ni même un loueur de services puisqu'il ne sait pas à l'avance quels services il loue, sinon ceux de l'usage.

Ce que nos recherches ont montré, c'est que l'utilisateur utilise une image mentale du réseau, limitée certes, mais efficace pour l'engendrement des pratiques de transport. L'utilisateur ne se laisse pas transporter de A à B ; il transporte, lui-même, son temps et son espace, des objets en nombre sur une portion du réseau dans le cadre d'une séquence qui est chaque jour différente. Son système de transport est donc un système obéissant à des stratégies : vêtements pour le transport, choix des compagnons (même des compagnons inertes), calcul des trajectoires, autant de modèles intervenant dans l'exécution de la séquence.

La problématique du LASSAU tend ainsi à privilégier la compétence de l'utilisateur. C'est son ambition de montrer que l'utilisateur est qualifié pour répondre, d'une manière plus complexe, plus stratégique qu'il ne pouvait sembler dans le cadre de la théorie des sondages qui pose des questions de choix, tandis que la notion d'utilisateur implique une rationalité basée sur sa compétence, qui détermine ensuite sa capacité de choix ; un exemple le montre : si l'on demande à un échantillon représentatif de choisir entre des modèles de gare, on évoque sa capacité de choix ; elle est fonction, ici, de l'attente que l'utilisateur pense combler en faisant la bonne réponse ; mais si l'on se réfère à l'explicite raison qui guide l'engendrement de ses pratiques et qu'on tente de définir à partir de cette compétence l'esquisse d'une gare, on obtient un résultat différent, moins dispersé et centré sur une rationalité (celle de la dissymétrie entre l'aller et le retour). On obtient un modèle appuyé sur une idée de gare ; celle que fournit l'image de l'engendrement des pratiques pour lesquelles la gare de banlieue est le lieu urbain des pratiques du retour. On obtient quelque chose qui correspond à une politique : investir dans le rapport entre gare et urbain. Non dans leur mélange ou leur identification.

Une problématique de la vie quotidienne?

On voudra bien croire que nous ne pensons pas avoir investi tout le champ de la vie quotidienne, mais seulement avoir tenté d'approfondir ce qui, autrement, risque de disparaître dans l'insignifiance du quotidien : car rien n'est plus insignifiant, dans l'insignifiant du quotidien, que ce qui semble ne pouvoir que se répéter sans hasard ni occasion. Que faisons-nous d'une de nos journées banales? demandait H. Lefebvre dans "L'Introduction à la Critique de la Vie quotidienne", et il parlait des "mécanismes et engrenages sociaux" qui nous saisissent. Dans le transport tel que nous l'avons étudié c'est du coeur de cette enquête qu'il s'agit : c'est la tâche que nous nous sommes fixée de percevoir la raison qui s'y active.

INTRODUCTION

Rares sont les activités aussi naturelles que le fait de se transporter. Toute personne change en effet de lieu plusieurs fois par jour et ce phénomène se retrouve dans toutes les sociétés.

Le transport est avant tout le produit du rapport entre l'homme et un milieu qui peut être terrestre, aquatique ou aérien. Un même individu ne pouvant se trouver qu'en un seul lieu à la fois, celui qui voudrait occuper plusieurs espaces doit étaler sa présence dans le successif et procéder à des déplacements.

Lorsque l'agent est isolé, son transport semble soumis à deux conditions : d'une part, que son corps lui permette de se mouvoir, d'autre part, que le milieu soit accessible. Mais ce schéma, on ne peut plus élémentaire, se complique quelque peu dès que plusieurs agents occupent un même lieu, que ce soit d'une manière transitoire ou définitive. Le fait que cette co-présence ait lieu sans heurts et en harmonie est l'indice d'une socialité élémentaire qui témoigne de l'observation de certaines règles et de certaines normes.

La prise en compte de ces facteurs que sont le corps, le milieu et les règles font du transport une activité autrement plus complexe que ne le laisse supposer son apparente banalité. Aussi l'existence d'organisations, d'outils et d'espaces dont la fonction est de favoriser le transport, rend-elle nécessaire l'étude de ce dernier, ne serait-ce que dans le but de mieux intégrer cette activité dans notre mode de vie. C'est là une tâche pluridisciplinaire, le transport impliquant des aspects physiologiques, technologiques, psychologiques, sociologiques, etc...

Comme le rappelle Henri Raymond dans son bilan introductif, nous avons fait quelque chemin dans la question du transport, et, pour situer la présente recherche dans l'itinéraire du LASSAU, nous redonnerons ici les étapes du processus présenté plus haut.

Dans une première recherche sur L'utilisateur et l'espace de la gare de banlieue (Matelt - LASSAU, 1976), on a montré que la séquence transport est pour l'utilisateur irréductible à l'exécution simple de trajets fonctionnellement définis, et que celui-ci y introduit des sous-séquences, s'appropriant ainsi l'espace de façon variable et inattendue. On a par ailleurs essayé de traduire graphiquement l'espace - gare de banlieue à partir des sous-séquences telles qu'elles ont été observées.

Toutefois, la difficulté majeure qui subsistait après cette étude était la suivante : comment la formulation de pratiques symboliques peut-elle embrayer sur la formalisation du projet, de telle sorte que le point de vue de l'utilisateur soit pris en compte dans l'élaboration d'un projet de gare, autrement que dans le cadre du système "coûts-avantages". La recherche Usagers, Recherches, Utilisateurs, (Ministère des Transports, DGRST-LASSAU, 1978) a donc eu pour objectif :

- d'analyser les problèmes propres aux utilisateurs de recherches : problèmes de formation, mais aussi problèmes institutionnels des services dans lesquels s'effectuent concrètement procédures, programmes et projets.
- de poursuivre nos investigations des pratiques de l'utilisateur en ajoutant à celle de la pratique symbolique du discours l'observation filmique de la gestuelle.
- de tester l'efficacité de la méthode audio-visuelle comme mode de communication des résultats de recherches sur l'utilisateur auprès des utilisateurs de ces recherches.

La présente recherche constitue un approfondissement des investigations sur les pratiques de l'usager (soit le second volet de la recherche précédente) - en ce sens, elle est exploratoire, et se veut un essai méthodologique allant au delà de la simple observation visuelle. Il s'agit, en effet, de recueillir une première série de séquences filmées, puis de réintroduire dans celles-ci les commentaires verbaux suscités par ces séquences et de répéter ce va-et-vient, image-parole, observateur-observé, jusqu'à épuisement des significations.

Cette recherche se situe donc plus précisément à l'articulation usagers-chercheurs et se veut être un complément spécifique aux recherches "traditionnelles" (entendons : par entretiens non directifs) portant sur la vie quotidienne.

Comme on le voit, le cinéma a été notre instrument de recherche privilégié. Son intérêt tient dans le fait qu'il restitue les rapports que les hommes entretiennent aussi bien avec le milieu qu'avec les autres hommes, et cela avec le dynamisme qui les caractérise. Il aboutit au découpage des pratiques humaines énoncé ci-dessus qui constitue pour tout anthropologue cinéaste l'ABC du transport.

Aussi, voyons-nous dans le cinéma un moyen d'atteindre une représentation de l'usager différente de celles qu'autorisent les techniques statiques comme la description écrite, les statistiques, etc...

Ces techniques ne peuvent pas, en effet, contrairement à l'image animée, restituer l'usager comme un tout, c'est-à-dire dans ses rapports simultanés au milieu et aux autres usagers.

Faisant suite aux recherches précédentes, la présente enquête se veut un pas de plus dans l'élaboration d'une cinématographie des transports qui prendrait place dans une sociologie des transports.

I - L'USAGE DU CINEMA

1) De l'anthropologie à l'anthropologie filmique : quelques repères.

Parmi les préoccupations communes à l'anthropologie française et à l'anthropologie filmique en plein essor, les techniques du corps, les modes d'action sur la matière et les rites, occupent une place centrale. Cette problématique relie, par-delà cinquante années d'anthropologie, les recherches de Marcel Mauss et celles de Claudine de France par l'importance qu'ils accordent, l'un et l'autre, à la description des activités humaines. Elle les sépare par les conclusions qu'impose le recours au cinéma comme moyen de description, ce qui a comme premier résultat de libérer l'écriture de sa tâche de description immédiate et de lui permettre de se consacrer entièrement à l'analyse fine et différée des activités filmées.

Mauss découvre l'intérêt et la richesse des manifestations corporelles qu'un goût trop marqué de ses prédécesseurs pour l'abstraction avait eu tendance à masquer. Le corps était considéré jusqu'alors comme peu significatif et la description des gestes n'était, il est vrai, guère aisée au moyen de l'écriture. Mauss rappelait que "le premier et plus naturel objet, et en même temps moyen technique de l'homme, c'est son propre corps". Celui-ci possède ses techniques propres, les techniques du corps, tout comme l'action sur la matière et le rite ont les leurs. Le geste trouve sa raison d'être dans l'une de ces techniques. Toutefois, Mauss n'ira pas jusqu'à voir en toute technique un rite, comme le fera plus tard Claudine de France.

Les idées de Mauss ouvriront la voie à de nombreux travaux tels que ceux de Marcel Griaule, d'André Leroi-Gourhan, de Jean Rouch...

Par la découverte de la notion de chaînes opératoires élémentaires et la mise en valeur des contraintes que la matière oppose à l'agent qui la transforme, déplace, consomme ou acquiert, Leroi-Gourhan fait apparaître l'activité du corps comme subordonnée aux buts matériels et donne au "comportement technique" matériel sa spécificité.

De son côté, Marcel Griaule, attaché aux rituels africains, verra en eux, à la suite de Mauss, une mise en scène, un spectacle tout en cachant soigneusement certains aspects, les coulisses. C'est précisément Jean Rouch, lui-même élève de Griaule, qui, à l'aide de sa caméra devenue mobile, mettra en valeur ces rites et leurs coulisses. Par une stratégie qui vise à favoriser le contact avec les personnes filmées il inclura un rite filmique dans le rite lui-même.

L'un des effets de l'emploi du film est de découper les manifestations filmées de manière spécifique, de confondre ce que l'écriture distinguait et inversement. C'est consciente de ce redécoupage du réel que Claudine de France a tenté de dépasser l'apparente incompatibilité entre technique et rites, en montrant que techniques corporelles, matérielles et rituelles ne sont que trois dimensions d'un même comportement technique. Le rite est la manière dont le corps et l'action sur la matière se donnent à voir et à entendre.

Pour l'anthropologue cinéaste, l'observation du social est soumise à la loi de l'encombrement de l'image "en vertu de laquelle l'image délimite tout à la fois le corps, la matière, ces trois aspects du comportement technique les plus accessibles à l'appréhension cinématographique", explique Claudine de France. Le propre de ces trois aspects est de coexister simultanément au sein de tout procès, quoique l'un d'entre eux tende toujours à dominer les autres en leur imposant un programme qui exprime la finalité principale du procès. Aussi le cinéaste qui souligne certains aspects, en estompe d'autres par le même mouvement. Tantôt il épouse la technique

dominante du procès qui constitue d'ordinaire un fil conducteur aisé à suivre ; tantôt il accorde sa préférence à ces fils conducteurs concurrents qui sont les articulations spatiales et temporelles entre les aspects et les phases du procès.

Il apparaît ainsi que le propre du film de recherche est d'associer deux mises en scène. D'une part celle des personnes filmées en automise en scène ; d'autre part celle du cinéaste ou mise en scène filmique.

Pour Claudine de France, l'emploi du cinéma dans l'ethnologie, et d'une manière plus large dans l'anthropologie, est de nature à modifier profondément la façon qu'ont les chercheurs d'observer et de décrire. Elle reconnaît pourtant que ce bouleversement ne s'est pas produit dès l'introduction du cinéma dans l'appareil de recherche. Cela tient notamment au poids des méthodes d'enquête traditionnelles caractérisées par l'utilisation conjointe de l'observation directe et de l'écriture.

Ce qu'il y a de fondamentalement nouveau avec le cinéma c'est que, pour la première fois, il est possible de conserver les comportements des êtres et de permettre leur observation à la fois différée et répétée ; et cela avant même de recourir au langage écrit. Plutôt que de se substituer au langage, l'introduction du cinéma est à la source d'un remaniement du rapport entre observation et langage. En effet, le social qui d'ordinaire s'offre à notre observation fugace peut désormais être différé et re-observé à volonté. Le social fluent devenu persistant grâce au film, le chercheur, aidé du langage écrit, peut alors se consacrer d'autant plus librement à l'analyse qu'il n'est plus absorbé par des tâches d'observation immédiate. C'est précisément la spécificité d'un social élémentaire indéfiniment offert à notre perception sous forme d'observé filmique qui constitue le fil conducteur de la recherche.

Pour Claudine de France l'ensemble des films de recherche peut être classé en deux grands courants. D'une part, les films d'exposition qui s'attachent à présenter des résultats acquis par des moyens extra-cinématographiques. Ils présentent une vision fragmentée et ne favorisent qu'une macro-analyse des activités humaines. La plupart des films ethnographiques font incontestablement partie de cette catégorie. D'autre part, les films d'exploration qui privilégient la découverte des nouveaux aspects du social et rendent possible une micro-analyse des activités qu'ils décrivent d'une façon détaillée. Cette attitude, certes fort récente, a été rendue possible par les nouvelles techniques d'enregistrement de longue durée, dont la vidéo. Aussi, est-ce avant tout grâce au film d'exploration et à l'observation répétée que l'anthropologie devient véritablement anthropologie filmique.

2) Cinéma et transport : intérêt que le cinéma revêt pour l'étude des transports.

Susceptible de restituer le flux sensible par lequel l'utilisateur et le milieu s'offrent simultanément à notre perception, le cinéma délimite et fonde cet objet de recherche qu'est le transport. Le recours au film en tant qu'instrument de recherche souligne ici le rapport dialectique qui unit le chercheur à son objet d'étude, en ce que vision du social et approche du problème ne font qu'un au sein d'une double exigence méthodologique : celle qui distingue la phase descriptive de l'interprétative.

Aussi le cinéma privilégie-t-il au départ le descriptif au dépens d'un interprétatif souvent hâté de conclusion, mais dont il doit, par la suite, étayer et favoriser l'épanouissement. Que l'on considère donc l'intérêt que nous attachons au sensible comme un préalable à l'interprétation. Mais une interprétation qui prend appui sur l'image concrète que la société nous renvoie.

Il n'est pas étonnant que la manière "classique" d'aborder l'étude des transports et surtout les problèmes que l'on pose, diffèrent quelque peu de ceux que l'image cinématographique peut induire. Car le cinéma offre à notre perception, et par là à notre analyse, une figuration spatio-temporelle, des pratiques de l'utilisateur dans un milieu donné, en l'occurrence le transport. Et c'est l'analyse de ce rapport usager-milieu que le souci des interprétations hâtives tend d'ordinaire à sacrifier. Notre pratique du cinéma nous apprend en ce sens que, meilleure est la connaissance des manifestations extérieures des comportements humains, mieux fondées et plus fines sont les interprétations qui en résultent.

On peut ainsi s'interroger sur l'intérêt que le cinéma revêt comme forme de description et source d'interprétation pour l'étude des transports.

Le transport urbain souterrain est avant tout un lieu clos où circulent de très nombreux individus qui forment une foule animée dont la gestuelle collective est particulièrement prégnante. Les caractéristiques spatiales de ce lieu entraînent le développement de certains codes sociaux, tels les rites d'évitement, au détriment d'autres comme les relations amicales. Tout cela est parfaitement clair pour qui se livre à une vision répétée et attentive des documents filmés que nous avons nous-mêmes réalisés. D'où l'existence de lois et de règles dans les comportements sociaux, lesquels constituent le soubassement concret des représentations sociales et individuelles. Ceci est restitué par le cinéma avec une efficacité et une économie inégalée. Car il permet d'analyser outre la place du transport dans l'ensemble du mode de vie, des micro-phénomènes spécifiques à cette activité ; le justifiant, de ce fait, en tant qu'objet d'étude à part entière.

Reste à savoir si l'emploi d'images animées en tant que références concrètes rendra les interprétations moins sujettes à caution que lorsqu'elles se fondent sur des paroles, qui à tort ou à raison sont souvent soupçonnées. Grâce à l'image, les pratiques culturelles deviennent donc des modèles concrets de référence, tant pour le cinéaste et les spectateurs que pour les personnes filmées elles-mêmes. Car il s'agit pour nous de multiplier les types d'interventions et les sources d'information pour mieux atteindre "l'utilisateur", sa pratique et ses désirs. Aussi le recours à la parole est ici étroitement subordonné à l'image en tant que référence commune. Celle-ci offre à l'utilisateur filmé un nouveau terrain d'expression dans l'image de sa pratique réelle.

L'on est ainsi conduit à constater que la gestualité n'est pas le reflet d'un quelconque pouvoir des équipements, mais que, à l'instar du langage, elle contient des significations dont l'origine est avant tout culturelle. La gestuelle de chacun n'étant qu'une manifestation, et subséquemment une expression, d'un clavier collectif appris de l'enfance.

Le cinéma, permettant d'analyser les modalités que les pratiques des individus revêtent dans l'espace et dans le temps, nous apparaît comme un support particulièrement efficace et dynamique s'agissant d'un objet d'étude tel le transport. En effet, l'enchevêtrement des techniques matérielles, corporelles et rituelles y est tel que seule une analyse filmique poussée permet de les démêler.

Toutefois, dans la mesure où nos films s'attachent en priorité à explorer et à découvrir de nouveaux aspects dans les activités filmées, ils sont avant tout des films d'exploration et ne sont pas de ce fait censés se suffire à eux-mêmes. Pour l'heure, un document écrit accompagnatif est indispensable, bien que l'on puisse, par la suite, envisager la réalisation de films d'exposition.

Le rapport à l'espace.

Dans toute présentation filmique d'un usager, celui-ci apparaît indissolublement uni à l'espace environnant. Nul doute que ce rapport usager-milieu est avant tout d'ordre matériel. L'analyse filmique démontrera, cependant, que bien d'autres dimensions du social entrent en jeu, là où il n'y a, à première vue, qu'une pratique matérielle d'allure fort simple : se transporter. Le cinéma va en effet nous permettre d'aborder l'étude des lieux sous une forme qui n'est pas celle de la revendication, mais celle des rapports entre l'usager et le milieu et surtout, entre les usagers eux-mêmes. Car si l'usager ne peut pas être dissocié de son milieu, il ne peut l'être davantage des autres usagers. Et même s'il est vrai que ceux-ci font néanmoins partie de son milieu, il s'agit d'un milieu bien plus instable et imprévisible que les équipements eux-mêmes, soumis à des règles qui sont d'ordre rituel et corporel. C'est ainsi que le cinéma restitue le transport comme un seul geste où la socialité s'exprime sous trois dimensions simultanées : matérielle, corporelle et rituelle.

Le film et le quotidien.

Il est permis de penser que les films sur le transport sont monotones et d'une apparente banalité qui les rend vite insupportables aux yeux de certains spectateurs. Ils sont, il est vrai, dépourvus de cet exotisme qui fait le charme des films ethnographiques traditionnels. Les activités qu'on nous montre semblent diluées dans cet encombrement d'êtres et de choses dont le quotidien est constitué et qui revêt un air de déjà vu.

C'est dans cette trivialité apparente que tient toute la difficulté des films sur le quotidien et, en ce qui nous concerne, sur les transports. Ces derniers nous montrent, en effet, des pratiques que nous ne croyons que trop bien connaître grâce, notamment, à notre propre vécu d'usagers. Ce vécu même que nous mettons en doute lorsqu'il procède de l'utilisateur. Aussi, en offrant à tous, qu'ils soient usagers, spectateurs ou chercheurs, une référence commune, le cinéma ne fait pas qu'atténuer les éventuelles carences du vécu de l'utilisateur, mais encore limite autant que faire se peut le vécu du chercheur, dont le subjectivisme vaut celui qu'il se plaît à déplorer chez l'utilisateur.

Le geste du transport.

Parmi les buts de cette recherche, l'approfondissement de nos connaissances sur la manière dont l'utilisateur organise lui-même son transport en fonction des contraintes de l'équipement occupe une place stratégique.

Aux yeux d'un chercheur spectateur, le transport apparaît extérieurement comme une gestuelle ou, dans la perspective de l'utilisateur, comme un vécu gestuel. Avant d'être pensée, le vécu de l'utilisateur est en effet un vécu d'ordre gestuel qui renvoie à la totalité de son être, de sa vie sociale et culturelle, et qui ne peut être réduit à un moment d'une chaîne psychophysologique sans en être dénaturé.

Cette gestuelle revêt une forme collective et semble reposer sur une sorte de consensus par lequel les usagers tendent à accorder leurs rythmes respectifs, donnant ainsi au réseau un certain statut.

On peut s'interroger sur les possibilités du cinéma de répondre à la manière dont cette gestuelle s'intègre au mode de vie, question qu'il a lui-même, d'ailleurs, contribué à induire. En ce sens que le cinéma nous apparaît plus apte à décrire un état donné en vue d'une meilleure compréhension qu'à résoudre des problèmes inférés par des voies autres que celles de l'image.

Dans cette activité la gestuelle est incontestablement la manifestation principale au point de "produire" le transport. On sait que le vécu pensé est lui-même inaccessible à l'image, et l'on peut supposer que le transport étant surtout une activité machinale, ce vécu pensé ou verbal est souvent bien loin, ou n'a, en tous cas, que peu de rapport avec l'activité en cours. Aussi peut-on imaginer que l'étude filmique de la gestuelle et de ses contraintes éclaire, indirectement, le sens d'un vécu pensé par nature non visible.

Mais nous pouvons, d'ores et déjà, être certains que cette gestuelle renvoie à trois univers distincts : matériel, corporel et rituel ; que ceux-ci ne sont jamais aisés à distinguer à simple vue et c'est pourquoi le support filmique est une aide indispensable.

II - LE CORPS ET L'ESPACE COMME FILS CONDUCTEURS

I) Visualiser une séquence de la vie quotidienne.

C'est sur la base de films montrant un procès social dans tout son déploiement et tout son déroulement, et non pas sur une petite portion, que s'effectue la visualisation. C'est le contenu à chaque fois délimité par le cadre du cinéaste qui est visualisé, et obéit à des lois de présentation qui sont autres que celles de l'écriture, en ce que l'image présente toujours plusieurs choses dans le simultané que pour exprimer verbalement il faudrait aligner dans le successif. Aussi, le cinéaste joue-t-il sur ce registre en soulignant ou en estompant tel ou tel aspect du contenu là où il ne peut pas faire l'économie de leur présentation simultanée.

Un homme sort de chez lui, conduit sa voiture jusqu'à la gare, emprunte le RER et se rend ainsi à son travail dans la capitale. Cette tranche de vie, on ne peut plus quotidienne, arrachée à son contexte par le cinéaste, est prête à entrer dans une relation nouvelle avec son spectateur, peut-être chercheur, et ceci avec toute la banalité qu'elle comporte. Filmé, le propre de ce quotidien est de pouvoir être observé et ré-observé à loisir dans des conditions un peu particulières qui sont celles de la simulation(19).

Une certaine expérience nous indique qu'au fur et à mesure que se succèdent les visionnements, ce quotidien tend à revêtir une allure de plus en plus différente. Cette différentialité que tout initié à la méthode éprouve n'est autre chose que l'indice de son propre vécu, cédant devant l'insistance d'une gestuelle qui, incessamment offerte à son attention, laisse transparaître sa propre logique matérielle, corporelle et rituelle. Dans ce juste retournement des choses, le quotidien perd sa banalité et acquiert cette étrangeté propre

(19) Voir : Socialité de la simulation cinématographique.
Xavier de France.

aux choses qui stimulent l'esprit de recherche.

2) Le corps, fil conducteur.

Un sujet de recherche tel l'utilisateur et les transports s'offre au cinéaste avant tout comme un rapport entre le corps et la matière. Les techniques corporelles formant un continuum, le corps sera pour nous la mesure de toute chose, ou si l'on préfère, notre étalon.

Aussi, dans la première bande vidéo que nous avons tournée sur Alain (20) - bien qu'elle n'ait pas été entièrement réalisée en continuité - notre tâche consiste à suivre son corps, c'est-à-dire, à faire en sorte que ce dernier serve de fil conducteur à notre mise en scène filmique. Il convient de souligner que le cinéaste ne connaissait pas, avant le tournage, le trajet que l'utilisateur choisi va emprunter. Découvrir ce trajet, c'est donc pour lui suivre le corps. Le cinéaste, plutôt que de reconstruire subjectivement un tel parcours, montre ici le corps d'Alain évoluer dans son milieu. Dans la première bande vidéo sur Françoise, on voit un cadrage serré sur le haut du corps, le cinéaste est proche, dans le film S8, il sera sur le trottoir en face et on découvrira Françoise sortant de son bureau.

Le cinéaste filme les gestes plus ou moins contingents par rapport au transport, tel le port de la poubelle en quittant la maison, tout comme ceux, qui, à l'instar du démarrage de la voiture, sont nécessaires. Il ne peut pas les choisir car il ignore a priori ce que l'agent va faire.

Filmer le corps en mouvement suppose que le cinéaste se trouve à une certaine distance de la personne filmée, car, autrement, on ne verrait qu'une partie de celui-ci et le milieu se trouverait masqué. Cette stratégie permet déjà la mise en valeur réciproque du corps et du milieu. Mais l'on

(20) Nous désignons nos usagers filmés par leur prénom.

peut envisager la possibilité de ce que l'un domine sur l'autre au point d'opérer un glissement d'un fil conducteur à l'autre (ou une alternance avec co-dominance). Que le milieu domine provisoirement et l'activité du corps s'en trouvera nécessairement estompée. C'est ainsi qu'Alain vide en partant la poubelle et la repose. Le cinéaste, pour sa part, cadre sur la poubelle et omet de montrer l'enchaînement du geste suivant, la fermeture du portail d'entrée. En effet, lorsque le cinéaste se trouve relativement proche de l'agent filmé, il lui est parfois difficile de suivre des activités trop fugaces qui l'obligeraient à des mouvements de caméra intempestifs compliquant le visionnement postérieur. Aussi le cinéaste peut être contraint de faire des choix entre des fils conducteurs qui s'avèrent concurrents.

Bien que continues par nature, les activités corporelles ont été dans l'ensemble traitées de manière discontinue. Si l'activité corporelle relie d'abord l'agent à son milieu, elle relie aussi dans le temps les différents milieux que celui-ci est susceptible de parcourir. Ceci est particulièrement évident lorsqu'on passe d'un milieu à un autre en conservant le corps comme fil conducteur. Il convient, dans ce cas, de ne pas interrompre le tournage lors de changements de milieu, quitte à le faire lorsque l'agent parcourt un milieu homogène où il n'y a pas d'ambiguïté quant au fil conducteur.

Une autre stratégie eût permis de souligner aussi bien les temps forts de l'activité corporelle (gestes) que ses temps dit faibles (postures statiques). Essayée par endroits, cette immobilité de la caméra nous a semblé peu supportable sans le concours du commentaire. Aussi, la caméra reste-t-elle peu de temps centrée sur des usagers, pour se détourner ensuite tel un observateur discret.

Alain, ou encore Françoise pour le "Retour au Bras de fer", constituent pour le cinéaste et le spectateur des indispensables repères dans un espace dont la présentation ne semble avoir d'autre raison que celle de leur présence effective. Y

perdre de vue nos héroïques usagers équivaut à être désorientés tant dans le wagon lui-même que dans l'ordre du trajet. Afin de mieux explorer l'espace sans dérouter pour autant le spectateur, on a intérêt à montrer l'utilisateur en début du plan, quitte à le perdre de vue après pour quelques instants. Ou encore à établir le lien au moyen de la parole synchrone ou d'un commentaire. C'est le cas d'un plan montrant la foule dans le dos d'Alain, lequel nous fournit par sa voix un indice de sa présence toute proche, c'est-à-dire, d'après la définition de Pierce, un indiquant (la parole) lié à un indiqué (la présence) par une relation d'implication.

A la bande vidéo que constitue un premier référent d'ordre cinématographique vient s'ajouter un second référent : le commentaire de l'utilisateur sur sa propre pratique filmée. La séquence peut être ainsi découpée suivant la manière dont l'utilisateur met lui-même en scène sa propre activité ou bien selon les indications verbales qu'il est capable de fournir au cinéaste. Le résultat peut être plus ou moins différent selon le critère de découpage retenu.

On peut s'interroger avec Dominique Terres si l'obligation de faire un enregistrement discontinu n'aboutirait pas nécessairement à traiter le corps comme un objet avant toute chose efficient, ou encore productif, à la manière dont on filme, par exemple, les transformations que subit une poterie au cours de son élaboration. Car c'est bien dans les différents rapports du corps au milieu que se trouvent les critères fondant le découpage et, pour ainsi dire, l'objectivation du corps. Ce rapport du corps au milieu guide ici la durée d'enregistrement et détermine, de ce fait, le découpage temporel de l'ensemble du film.

Peuvent être considérés comme temps forts les moments où l'action du corps sur le milieu est évidente. Ce sont d'ailleurs ces moments sur lesquels l'utilisateur insistera dans son commentaire comme devant être présentés les premiers. Celui-ci semble opérer là un découpage quelque peu analogue

à celui du cinéaste et qui provient sans doute de la pensée verbale et de la tradition écrite.

L'enregistrement discontinu montre, avec des sauts dans le temps et dans l'espace les phases successives d'une même activité, où des changements de postures et de gestes, de rythmes, d'instruments ou encore de milieu se succèdent sans continuité apparente.

Il apparaît également que ce ne sont pas seulement les variations de l'action sur le milieu qui fondent le découpage temporel mais aussi les variations internes au corps, c'est-à-dire les gestes. Aussi, arrive-t-il que des gestes d'Alain puissent sembler non pertinents au milieu, tel le fait de rajuster ses vêtements ou de frotter son pantalon. Ce sont là, en effet, des gestes d'ordre purement rituel qui n'ont que peu de rapport direct avec les contraintes matérielles du transport proprement dit.

Ajoutons que la gestuelle sera, elle-même, différente selon que le milieu occupé ou parcouru est mobile ou immobile. En effet, le sol, véritable support du corps au sens physique du terme revêt ici une extrême importance.

L'activité corporelle appliquée au milieu peut être traitée cinématographiquement à la manière d'une activité proprement matérielle, d'ordinaire intermittente. Tel est le cas dans la plupart des films de fiction et documentaires.

Continuité ou discontinuité, c'est le problème du temps de base de la filmation des activités corporelles qui est ainsi posé. Si les temps forts de la gestualité sont pris comme critère de découpage, on tend alors à aborder le corps comme un objet matériel, ou ce qui revient au même, à traiter une technique corporelle, par nature continue, comme on traite une technique matérielle, d'ordinaire intermittente. Or le corps est un continuum ou bien un instrument constant dont l'opération se poursuit sans cesse.

Le cinéaste garde donc une certaine liberté dans la manière de traiter les techniques et peut toujours souligner certaines dimensions au détriment d'autres, selon la durée des enregistrements et les fils conducteurs que celui-ci saura dégager. Par exemple, quand on prend le voyage ou le déplacement comme thème du film, c'est la variation qui sert de critère. Alors on filme surtout ce qui change et on arrête quand la même chose se répète.

3) Le milieu matériel.

Deux types de milieux peuvent être distingués : fixe ou mobile. Le milieu renvoie au corps, lequel est indissociable de son milieu. Cependant, le rapport corps-milieu peut se manifester sous plusieurs formes. Ainsi, dans Voyage d'un cadre, on obtient les combinaisons suivantes : milieu fixe/corps mobile, milieu mobile/corps fixe, milieu fixe/corps mobile, et, à l'intérieur de cette dernière phase, milieu mobile/corps fixe. A dire vrai, le corps n'est jamais entièrement fixe. Même si la posture est contrainte comme dans la voiture où l'on est forcément assis, il y a toujours une certaine marge de mouvement et, bien entendu, de gesticulation. C'est ainsi que nous pouvons dire que l'activité du corps est permanente, même si l'agent se trouve en position statique. Mais les milieux mobiles permettent une plus ou moins grande latitude corporelle (le métro et l'escalator accordent une marge de mobilité).

Le film sur Alain. est découpé en plusieurs séquences, dont voici les grands moments charnières : de la maison à la voiture, de la voiture au parking, du parking au RER (train), du RER au quai d'Auber, du quai au lieu de travail (avec des phases d'escalator). Nous verrons qu'Alain découpe différemment le milieu dans son discours, d'après son propre vécu. Il est, en effet, nécessaire de confronter les découpages possibles : celui fondé sur le rapport du corps au milieu et celui du vécu de l'usager lui-même.

Le cinéaste montre rarement le milieu et l'agent de manière isolée ; d'autres usagers ont tendance à se faufiler inévitablement dans le champ. Il est bien difficile de cacher la nature éminemment collective du transport, même si, pour les besoins de l'analyse, nous essayons de nous centrer sur le rapport d'usager particulier à un milieu qui est public.

Lors de notre entretien avec Alain et concernant la première bande réalisée, celui-ci demande que le milieu soit davantage souligné et pris en compte. En fait, c'est le milieu qui s'autovalorise déjà de lui-même qu'il voudrait souligner, tels la maison, le jardin, le parc. Cette tendance à l'extériorité propre à notre société permet à Alain de se dégager quelque peu de son rôle, de s'éloigner quelque peu de sa personne qu'il sent peut-être mise en cause et de recentrer l'expérience autour d'un objet donné, en l'occurrence l'espace. L'expérience du sociologue nous semble portée dans le même sens. Celui-ci, longtemps habitué à porter un regard qui se veut froid (quoique le cinéma "refroidit" moins que les méthodes traditionnelles) sur son objet de recherche, il cherche tout naturellement à s'impliquer le moins possible. Aussi, le terrorisme de certaines techniques des sciences humaines ne conduit qu'à l'effacement artificiel de l'interviewer. Il nous semble cependant possible de trouver d'autres démarches, tel ce dialogue en relation de commensalité mis en oeuvre par Edgar Morin et Jean Rouch dans le film "Chronique d'un été" (1960) primé au Festival de Cannes 1960.

C'est pourtant la démarche objectiviste qui a primé dans notre recherche et ceci du fait de la formation du chercheur aussi bien que des usagers eux-mêmes, lesquels ont été choisis avec extériorité. Le fait que cette démarche ne favorise pas particulièrement les contacts avec les personnes filmées, quoiqu'elle s'applique bien à l'espace, ne l'empêche pas d'apporter de très nombreux renseignements, dans un sens comme dans l'autre. Une démarche favorisant sciemment le contact eût sans doute sacrifié quelque peu l'espace. Elle mériterait néanmoins d'être tentée dans l'avenir, ne serait-ce que pour servir de pendant à l'autre.

Notre deuxième bande vidéo sur Alain est, quant à elle, davantage centrée sur l'espace. Nous ne faisons là que suivre les indications de l'utilisateur. Le cinéaste peut, en effet, par divers procédés filmiques tels la plongée ou la contre-plongée, accentuer les effets spatiaux. Aussi, Alain insiste beaucoup dans son commentaire sur l'espace et sa connotation. Plusieurs phases s'y dégagent : d'abord, un espace approprié et/ou de familiarisation, dont le jardin, le parc et son portail d'entrée, puis la rue, le feu rouge et la dernière maison amie. Ensuite, l'urbanisation propre à la banlieue, la Nationale 13, le trajet jusqu'à la gare où le transport embraye déjà dans l'espace urbain.

En effet, le pont sur lequel passe le RER (visible dans le film fournit) à l'utilisateur un indice du temps. C'est par ce repère visuel que le transport collectif s'inscrit dans l'espace urbain et exprime pour notre usager la manière dont le RER embraye dans l'espace urbain. Aussi, la voiture personnelle devient un moyen de transport en corrélation avec les transports en commun, qui induisent le rythme de la voiture. Il en résulte pour l'utilisateur une lente intrication d'espaces les uns sur les autres qui lui permettent d'anticiper et de construire ainsi sa propre séquence (21). Celle-ci s'opère à partir d'une interprétation de l'environnement, ce qui pose naturellement le problème de l'apprentissage de l'espace, mais, avant tout, des comportements machinaux et de l'évaluation permanente de l'espace en dépit des automatismes (d'où, l'intérêt d'une notion comme celle de l'apprentissage permanent ou constant).

Aussi peut-on penser que les repères visuels, mais aussi auditifs, sont essentiels dans cet espace hanté par le calcul du temps. Dans la bande vidéo Orsay/Evry, l'utilisateur commence à se préparer pour la correspondance dès qu'il entend le bruit des freins, peu audible, il est vrai, pour un non initié.

(21) cf. L'utilisateur et l'espace de la gare de banlieue, LASSAU - MATELT, 1976.

Pour revenir à l'exemple du pont du RER, disons que celui-ci est déjà visible dans la première bande vidéo que nous avons réalisée, quoique d'une manière indifférenciée. Lors du visionnement, l'utilisateur le reconnaît aisément sur l'image ; dans la deuxième bande vidéo, il en parle carrément dans le film et le cinéaste cadre mieux le pont afin de le porter à l'attention du spectateur. C'est cette version que nous avons conservée dans le film définitif bien qu'un insert d'un très gros plan du pont ait été essayé et où la parole d'Alain redoublée en off donnait au film un aspect plutôt didactique. Nous n'avons pas jugé bon de retenir ce procédé car nous voulions conserver au film son caractère de film d'exploration. Par ailleurs, le pont se souligne lui-même en se détachant du sol, rendant ainsi le soulignement filmique plutôt superflu. Aussi, dans le montré du procès, nous n'avons pas voulu accentuer cet autosoulignement déjà propre à l'espace en le redoublant par un soulignement dans le procès de monstration (22). Si celui-ci n'apparaît à la première vision, il ne manquera pas de le faire à sa vision répétée, où l'espace et ses contraintes se dégageront peu à peu. C'est ainsi que l'utilisateur se plaint dans son discours du long trajet qu'il y a entre le parking et la gare, ou encore de la difficulté de traverser une place ou un grand boulevard (Françoise). Mais c'est dans le film, et surtout dans sa vision répétée, que l'on pourra se rendre compte des modalités des contraintes et de comment, au juste, elles s'exercent.

Il n'est pas toujours nécessaire d'avoir recours à la continuité pour souligner la durée d'une activité. Un aperçu sur l'image, montrant Alain en train d'attendre que deux voitures soient passées pour pouvoir traverser la rue, suffit pour que le temps paraisse long. Cela dans la mesure où son rythme de marche est brisé par des obstacles. Quand Françoise, de Retour au Bras de Fer, traverse la petite place devant la gare d'Orsay, on y remarque les activités plus ou moins simultanées qui se déploient à l'arrière-plan dans l'encombrement propre à l'image, bien que la traversée soit plutôt rapide.

(22) cf. Xavier de France.

C'est que le cinéma permet précisément de voir les obstacles éventuels et ce en quoi ils gênent les individus. Inconvénients que souvent l'utilisateur mentionne dans son discours sans pouvoir, toutefois, fournir des détails précis.

Des endroits comme la place de la gare d'Orsay, avec son imbrication de foule et de circulation automobile, se révèlent être des zones stratégiques et qui nécessitent de ce fait une vigilance accrue. Il est frappant de noter à ce propos le contraste entre l'espace urbain et sa monumentalité, que le cinéaste a souligné en cadrant la gare d'Orsay, et la séquence proprement dite de Françoise qui, se faufilant à travers les voitures, s'enfonce dans un souterrain sordide constituant l'entrée de la gare pour les banlieusards. C'est la juxtaposition des deux espaces bien différenciés, l'un pour le regard, l'autre pour la pratique quotidienne. De même, à l'intérieur de la gare apparaissent des lieux clés près des portes d'entrée et qui servent fréquemment à des rendez-vous. Ici, c'est l'image qui permet de distinguer clairement les options spatiales des individus et des groupes, là où l'utilisateur se contente d'indications floues du genre : "j'attends près de la boîte aux lettres..". Aussi, remarque-t-on une importante zone d'arrêt devant ce pôle d'attraction que sont les panneaux horaires. "54, on le prend", dit Françoise dans la bande vidéo 02, décidant, là, le choix du train.

L'utilisateur est d'ordinaire peu enclin à aborder dans son discours ces pratiques de l'espace, passées dans l'ordre des comportements machinaux une fois leur apprentissage accompli, sauf lorsqu'elles requièrent une vigilance accrue. C'est, notamment, le cas des pannes, des dysfonctionnements, de l'insécurité, toutes circonstances dans lesquelles l'utilisateur doit se livrer à une re-interprétation de son environnement. Ou encore, des stratégies hautement élaborées : "j'aborde l'escalier de la correspondance par une courbe" (Françoise dans le "Retour au Bras de Fer").

Il demeure un fait frappant dévoilé par l'image dans le trajet Orsay/Evry : l'escamotage de la gare de Bras de Fer. Celle-ci est en effet réduite à un cheminement du quai à une petite porte donnant sur un coin poubelles dans un désert d'urbanité. La gare de Rueil apparaît également bien réduite, bien qu'elle comporte un lieu sur lequel nous comptons revenir : le quai.

Replacée dans une séquence d'ensemble, la gare revêt une importance toute autre que grossie sous le microscope de l'analyste. La réduire équivaudrait à la fonctionnaliser et à appauvrir davantage la banlieue où le don de l'urbain fait d'ordinaire défaut. Aussi, notre étude précédente montrait bien que la gare est potentiellement un lieu vivant du tissu urbain (23). Certes, encore faudrait-il que ce tissu existe, ce qui n'est guère le cas d'Evry/Bras de Fer. Mais le fait que ces pratiques paraissent absentes ne signifie pas qu'elles soient inexistantes. Il suffirait, à cet égard, de repérer d'autres activités pour qu'un contre sens puisse leur être attribué.

L'espace peut encore fonctionner comme indice de classe sociale. Ainsi, la maison d'Alain, son jardin et le parc où il habite constituent autant d'indices sur sa situation de classe. Il est vrai qu'au départ, attaché surtout au corps de l'agent, le cinéaste fournissait moins d'indices de ce genre. Mais à la demande de l'usager d'une part et d'autre part grâce à sa meilleure connaissance, le réalisateur s'attache de plus en plus au milieu (bande vidéo R 02 et film S 8). Aussi, dans la voiture, la caméra se centre moins sur la personne d'Alain que sur ce dont il parle et que le cinéaste tâche, ici, de porter à l'attention du spectateur. Le milieu occupe, en effet,

(23) Cette potentialité est révélée par les pratiques isolées : dans B.V. 02, en descendant, on remarque un jeune homme qui attend quelqu'un. D'autre part, nous avons nous-mêmes attendu fort longtemps sur ce quai avec quelques autres usagers.

une place très importante dans le discours d'Alain et le cinéaste le lui accorde à son tour dans sa mise en scène filmique. La caméra revient néanmoins sur Alain pour rappeler son activité matérielle (changements de vitesses, etc...)

Le rôle de l'espace sera encore accentué dans le film S 8 où Alain sera parfois contraint de ralentir quelque peu sa cadence afin de faciliter notre tâche, notamment dans la sortie d'Auber. Pour mieux montrer l'espace environnant, il convient qu'une certaine distance s'établisse entre l'agent filmé et le cinéaste. Celle-ci résulte à chaque fois d'un rapport complexe entre usager et cinéaste. Il ne suffit pas, en effet, que l'agent tende à s'éloigner, encore faut-il que le cinéaste ne s'accroche pas et lui accorde cet espace. Plus cette distance est considérable et plus croît la part de l'espace dans la mise en scène filmique. Son marquage peut être obtenu par un ralentissement du rythme de l'activité de l'agent ou encore à l'occasion d'une activité plus ou moins contingente. Ainsi, lorsqu'Alain regarde un kiosque à journaux à Auber, il offre au cinéaste un prétexte (et un répit) pour explorer l'espace.

Nous ne faisons, ici, que tirer les leçons de notre première bande vidéo. Nous y suivions l'usager de si près que l'espace échappait pour une large mesure à la présentation filmique. Nous avons décidé, en conséquence, d'approfondir l'écart entre l'usager et le cinéaste lorsque nous voulions accentuer le rôle de l'espace.

Mais cette technique ne va pas sans contraintes. Elle implique des coupures et une certaine discontinuité. Le cinéaste doit, entre chaque plan, courir pour rattraper son protagoniste, tandis que ce dernier doit ralentir. Il s'introduit alors une sorte de mise en scène due à ce même désir de montrer l'espace au sein du rapport entre l'usager filmé et le cinéaste.

Par ailleurs, lorsque le cinéaste cherche à privilégier le temps dans certains trajets, il doit coller au corps de l'agent, ce qui constitue en soi une petite performance cinématographique. C'est notamment le cas du plan qui nous montre

Alain sortant d'Auber, ou plus encore celui de Françoise en train de traverser le boulevard Saint-Germain. La caméra est ainsi amenée à s'accorder des libertés que les règles classiques de la cinématographie n'autorisent pas toujours. Celles-ci conseillent, en effet, de veiller à laisser sortir le personnage du champ avant de couper ou encore, d'y laisser la plus grande portion d'espace dans le sens du déplacement de l'agent. Il apparaît un problème de concurrence dans la présentation de l'espace et du temps. La répétition des séquences sur le même espace peut parfois compenser par le temps une présentation de l'espace trop partielle. C'est ce qui a été fait dans : La Traversée de la gare.

Dans le présent cas, on s'attache à respecter les règles et contraintes du procès observé lui-même. Quand Alain va du parking à la gare, il est difficile de garder le contact verbal avec lui, à moins de se contenter d'une image sautillante (celui-ci pourrait être conservé à l'aide d'un microcravate). Nous lui avons préféré une solution composée de plans fixes discontinus, de face et de dos.

Cette perte de contact produit, sans doute, un effet d'extériorité accru, mais nous permet de mieux rendre compte de l'espace. La longueur des plans restitue un temps à peu près identique et l'ordre des phases demeure le même quelle que soit la tactique adoptée.

Le respect de l'ordre du procès provient avant tout des contraintes propres à la vidéo, qui, en ne permettant pas le découpage de la bande nous oblige à effectuer le montage à la prise de vues. S'agissant d'un parcours tel celui qui va du parking à la gare, l'ordre de succession est encore obligé puisqu'il s'agit d'un trajet et non pas d'une activité répétitive (par exemple, une activité artisanale). Mais c'est

le rapport spatial qui détermine ici le découpage temporel (24). Cependant, il ne faut pas oublier les contraintes de l'instrumentation filmique qui jouent un rôle non négligeable dans le primat accordé soit au temps soit à l'espace. En effet, la vidéo nous contraint à la continuité, là où le Super 8 peut difficilement faire l'économie d'une certaine discontinuité.

4) Le rapport du corps au milieu.

On peut dire que dans l'ensemble de notre recherche prédomine un double fil conducteur, ou, pour être plus précis, deux éléments dont la présence est nécessaire au procès de transport. C'est bien un dispositif externe (milieu) et un dispositif pour ainsi dire interne (corps) que délimitent nos cadrages de base et qui constituent à eux seuls un véritable ensemble efficient.

La difficulté surgit du fait que suivre un corps en mouvement tend à empêcher l'appréhension de l'espace que ce même corps occupe. Le cinéaste peut s'attarder sur l'espace d'autant plus facilement que le corps de l'agent est fixe ou que son poste d'observation, à lui, cinéaste, est également fixe. Dans ce dernier cas, il est, en effet, indifférent que le corps filmé soit fixe ou mobile, si ce n'est pour la durée relative de l'enregistrement. Car, il y va du temps que le cinéaste accordera à la présentation de cet espace qui se sera vidé de son protagoniste ou rempli d'autres usagers.

(24) Dans B.V. 04, les articulations spatiales sont montrées alors qu'elles étaient seulement exprimées dans les B.V. précédentes. Ce désir de montrer l'espace a d'ailleurs contraint le cinéaste à ralentir F^x et M^x , alors que dans la première B.V. 01, où il fait nuit lors de la correspondance, le visuel s'efface au profit du son des pas précipités et de la sensation de foule tassée.
(F^x et M^x = Françoise et Marianne).

S'il est vrai que d'une bande vidéo à l'autre l'espace tend à devenir plus important au point de guider parfois le découpage du film, nous n'irons pas toutefois jusqu'à dire qu'il prédomine. Des gros plans sur les gestes ne sont pas exclus et le milieu devient par moments accessoire du point de vue de la mise en scène filmique. Ce qui ne l'empêche pas de fournir des indices permettant d'identifier le lieu ou encore de situer socialement l'usager. Mais on peut dire que le déploiement du corps dans l'espace a été quelque peu privilégié par rapport à son déroulement dans des phases par nature successives. Succession qui n'a certes pas été masquée, le cinéaste s'attachant à la respecter tout en essayant de souligner l'espace parcouru lors de chaque phase. Aussi, l'espace est appréhendé pour et par le milieu corporel. Le lieu lui-même tend à s'effacer s'il n'est pas occupé (le quai de Rueil dans B.V. I et film S8, ou encore la gare de Bras de Fer). Et, dans ces espaces vides, c'est, bien entendu la voix, off ou synchrone, qui permet de faire le lien avec l'usager et son corps, provisoirement absent sur l'image (quai Rueil, B.V. 2).

Tout en privilégiant l'espace nous essayons de faire en sorte que les activités corporelles subordonnent les autres. Les objets matériels eux-mêmes ne sont souvent appréhendés que parce que l'activité corporelle de l'agent s'y applique, ce qui ne les empêche pas d'avoir leur propre valeur expressive. Ainsi, la poubelle renvoie à l'univers domestique plus qu'au monde extérieur, dont le transport en assure le lien.

Cette présence quasi permanente d'un usager dans les divers espaces filmés transforme son corps en étalon. La synthèse du rapport entre ce corps mobile et des espaces qui se succèdent n'est autre chose que l'itinérance. C'est là un état propre à l'usager en général.

Encore faudrait-il distinguer l'espace du corps et l'espace de l'action. Le premier est l'espace où le corps se déploie à chaque fois, tandis que le second comprend les zones successivement et effectivement parcourues et déborde de ce fait le premier, du moins dans l'itinérance.

Que nous apprennent ces analyses? Que le transport et sa séquence se manifestent pour un observateur cinéaste comme une technique corporelle bien qu'il y ait intrusion de techniques matérielles (l'instrumentation du transport). Qu'au sein de certaines phases, les aspects outillés de la technique matérielle permettent le repos du corps, tout en lui servant de support (wagon). Que l'analyse des comportements sur l'image explique également que le transport soit vécu par l'utilisateur comme étant du travail du fait même de cette dominance de l'activité corporelle. Celle-ci est d'ailleurs traitée par moments comme une technique matérielle en ce sens que le corps est l'objet de sa propre activité. Claudine de France considère, en effet, dans son Introduction à la Méthodologie du film ethnographique que "l'action d'un agent s'applique toujours à un objet, même si ce dernier se confond dans l'espace avec l'exercice de l'activité elle-même, en l'absence d'un produit extérieur". Aussi, peut-on penser que le corps est, ici, agent et objet à la fois comme c'est le propre de toute technique réflexive, mais à condition de ne pas oublier que cette activité s'applique également à un support qui s'use et se salit ; c'est-à-dire le sol.

Dans Traversée de la gare, nous avons manifestement souligné les aspects matériels en insistant sur les contraintes rencontrées par les usagers (dispositifs et contre-dispositifs). Le film était envisagé sous l'angle de l'étude d'un espace donné, ayant la ritualité comme sous-dominante. Il apparaît à présent que cette dominante matérielle tenait avant tout à l'objet d'étude lui-même : la gare, lieu en quelque sorte isolé artificiellement par la délimitation filmique. C'est en observant la séquence globale du parcours de l'utilisateur que l'on est porté à s'apercevoir que celle-ci est avant tout corporelle.

Aussi, c'est le recours au cinéma, à la prise en compte tant de ses contraintes instrumentales qu'au rapport entre le cinéaste, les personnes filmées, que nous devons cet acquis. Ceci nous paraît d'autant plus important que les usagers eux-mêmes ont tendance à occulter le corporel. Il en est de même

du dessin de l'architecte, bien que Le Corbusier nous ait laissé une théorie de l'architecture qui, si elle prend les corps comme étalon, leur attribue des fonctions par trop rigides (circuler, habiter, travailler, etc..) faisant oublier qu'avant d'être un rapport au milieu, l'activité corporelle est une gestuelle ayant comme objet le corps lui-même.

Toute représentation, fût-elle filmique ou autre, opère par sériation. C'est la raison pour laquelle il est fondamental d'utiliser des méthodes diverses et qui opèrent à des niveaux différents. Aussi, le cinéma nous a-t-il permis de constater que le transport est d'abord un déplacement corporel et une gestuelle. Et qu'il s'agit là, à l'instar des objets matériels, de supports d'expression dont l'analyste est toujours susceptible de dégager un sens.

Si l'analyse a effectivement permis de trouver une dominante au niveau du corporel, il convient de tenir présent à l'esprit que les aspects matériels et rituels s'offrent aussi simultanément et font ici figure de sous-dominants.

N'est-ce pas là l'intérêt que revêt le cinéma, celui de donner à voir les différents aspects du social dans leur simultanéité propre, là où l'analyse écrite ne peut, elle, se passer d'un découpage? De la rencontre de l'image avec son allure synthétique et l'écriture dont la vocation est l'analyse naît ainsi une puissante méthode de recherche.

III - LES RITES

Les trois dimensions sous lesquelles le social s'offre à notre observation, matérielle, corporelle et rituelle, possèdent chacune leurs propres contraintes. On traitera dans le présent chapitre de celles qui renvoient à la culture, c'est-à-dire, les contraintes rituelles.

Aussi, entendons-nous par ritualité un ensemble de règles et de codes sociaux qui ont trait à la manière de se comporter face aux autres. Le rite proprement dit, étant la mise en scène du corps, laquelle obéit ici, moins à des contraintes d'ordre matériel ou corporel, qu'à des exigences d'ordre culturel ou encore de savoir-vivre propres à une société déterminée. Cette mise en scène de sa propre personne, tantôt consciente, tantôt inconsciente, s'adresse toujours à un destinataire qui peut être visible ou invisible, ou encore intériorisé, c'est-à-dire, soi-même, et qui guide ainsi plus ou moins l'activité (25).

Il va de soi qu'on ne trouve jamais du rituel pur, mais toujours combiné avec le corps et la matière. C'est encore une fois un affrontement entre trois dimensions, voire trois fils conducteurs potentiels, qui se concurrencent afin d'imposer leurs programmes respectifs.

I) Le transport : un rituel de la distance.

Dans des lieux fermés et très fréquentés, le respect des distances a une grande importance, car la frontière est floue entre l'encombrement des heures de pointe et la promiscuité. Cependant, toutes les parties du corps n'ont pas la même importance au sein d'une échelle qui va du permis à l'interdit.

(25) Cf. Claudine de France, Introduction à la méthodologie du film ethnographique.

Etant assis côte à côte, se toucher les épaules, les bras ou le tronc en s'ignorant relève de la permissivité (ainsi se tient Alain à côté de son voisin). En revanche, nous avons vu dans Traversée de la gare, que le fait de se toucher les mains entraînait un recul immédiat qui marquait ainsi l'interdit.

L'usager, de son côté, parle plus facilement de la gestuelle lorsqu'il s'appuie sur son image. Celle-ci joue le rôle d'un déclencheur qui, en lui faisant prendre conscience de ses pratiques, élargit les possibilités de dialogue. Alain nous indique alors qu'il lui est désagréable de toucher les genoux de son voisin opposé et qu'il préfère, de ce fait, les strapontins. Ce choix comporte également un aspect matériel en ce sens qu'il lui est plus facile d'y poser son attaché-case.

Irving Goffman remarque que le fait de se toucher est, d'une manière générale, le signe d'un lien. Dans le métro, le toucher est considéré comme purement accidentel lorsque les personnes concernées ne se connaissent pas et dû à des causes uniquement matérielles. Chacun s'efforce de rétablir rapidement une certaine distance physique, ou, si ce n'est pas possible, du moins, une distance mentale. Il existe, en effet, des zones corporelles plus ou moins significatives et la main traduit souvent, outre un lien familial, un lien sexuel lorsqu'il s'agit d'adultes, si l'on exclut la classique poignée de mains à la forme bien codée.

a) Les regards.

Là où la gestuelle se trouve considérablement réduite le regard tend à apparaître comme un temps fort de celle-ci. C'est, bien entendu, le cas du métro, où le regard semble avoir ses propres codes. Nos documents filmés font, en effet, apparaître que l'usager regarde plus librement les personnes en mouvement que les personnes immobiles. Aussi, Alain regarde les personnes qui montent et qui descendent, puis, détourne son regard. A un moment, la caméra cherche à se faire subjective et poursuit le regard d'Alain qui échoue sur deux femmes qui

se tiennent debout. Encore une fois, l'essentiel, c'est cette permissivité accrue dont semble bénéficier le regard s'agissant de corps mobiles. C'est sans doute une règle, que de ne pas trop se fixer sur des femmes immobiles, qui échappe entièrement à la culture écrite et que, seul, le film pouvait mettre ici en évidence.

Mais le regard a d'autres choix possibles que les personnes, mobiles ou immobiles. C'est ainsi qu'Alain plonge par moments dans son journal entre les stations, jetant des coups d'oeil sur la foule ou sur la vitre sombre qui reflète le wagon et ses passagers. Ceci est particulièrement valable pour le parcours souterrain, car lorsque le train roule en aérien l'univers visuel des usagers s'élargit au point d'atténuer quelque peu ces contraintes rituelles dont le regard est l'objet.

Par ailleurs, le regard du cinéaste, quoiqu'outillé, est soumis à des contraintes assez analogues. Il lui est, en effet, difficile de s'attarder sur une personne immobile lorsque celle-ci semble éprouver une certaine gêne à cette sorte d'observation, somme toute peu habituelle. Le cinéaste se détournera alors vers ses pieds ou son activité éventuelle, même s'il va de soi que la caméra possède des licences rituelles par rapport à l'observation directe. C'est volontairement qu'elle se plie, ici, à cette ritualité quotidienne. Il faut, dès lors, un prétexte, qui peut être le dialogue avec l'autre ou son activité, pour que le cinéaste, lui-même usager, se sente autorisé à centrer son regard sur des usagers dont les réactions sont aussi variables qu'imprévisibles.

b) La parole.

Les rapports verbaux obéissent à des règles moins rigoureuses que les contacts corporels ou le regard, mais non moins codifiées. Un prétexte est d'ordinaire nécessaire pour que la parole s'exprime, et les relations d'entraide en sont les plus courantes (Alain propose à une femme de l'aider avec sa poussette, bande vidéo Rueil I, ou, encore, il donne un conseil aux postes de contrôle dans le film super 8). Les éléments sortant

de l'ordinaire, et par dessus tout, les enfants et les animaux, sont les vecteurs privilégiés des contacts verbaux.

En Afrique, par exemple, le train n'est pas un lieu où la parole est interdite et les usagers s'interpellent à haute voix quand ils ne sont pas côte à côte. A priori, la distance spatiale y semble avoir moins de signification sociale que chez nous. En fait, cette distance varie avec les cultures elles-mêmes comme le révèlent les études proxémiques d'E. Hall dans La dimension cachée.

Aussi, dans la société française, comme ailleurs, ces règles spatiales sont bien codifiées et leur transgression éventuelle, quelle que soit la raison, ne met pas en cause l'existence de ces règles, mais y renvoie implicitement en tant que référence.

Dans le film, ces règles nuisent au contact avec nos "acteurs" avec lesquels nous ne pouvons aisément communiquer dans le wagon, la caméra et le procès filmique accentuant cette distance. Il n'est possible de se rapprocher qu'au prix d'une déformation des visages comme nous l'avons fait dans les bandes vidéo. Il est certain que le dialogue avec les cinéastes a détendu Françoise, dans la première bande vidéo sur Orsay, que l'on voit sourire bien que, sur la réserve, elle n'ait quitté ni son manteau ni ses gants, ses vêtements la protégeant contre l'incursion du cinéaste. Plus tard, accompagnée de son amie, Marianne, elle enlèvera ses vêtements. Elle se sentira, néanmoins, faire du strip-tease (voir film).

c) Les caractéristiques spatiales.

Le fait que le lieu soit ouvert ou clos, que la population soit concentrée ou éparse, agit incontestablement sur les comportements. Ceux-ci reflètent des codes rituels propres aux circonstances.

Les espaces souterrains sont des lieux où règne une tension de fait, qui tient avant tout à la difficulté

d'échapper à l'attention des autres. Lorsque l'utilisateur n'est pas accompagné, le journal ou les relations d'entraide et de sympathie fournissent une forme d'échappatoire à cette socialité étouffante. Il n'en va pas de même lorsque l'utilisateur n'est pas seul. Du fait de leur amitié, Françoise et Marianne n'éprouvent pas le besoin de recourir systématiquement au paysage ou à la lecture, du moins comme échappatoire. Mais elles expliquent dans les entretiens y avoir recours lorsqu'il leur arrive de voyager seules.

d) Le corps socialisé.

La relation du corps et du social peut s'exercer de manière interne en tant que technique corporelle réflexive. L'agent est alors son propre objet. C'est ainsi qu'Alain frotte son pantalon et s'époussette ; que Françoise redresse une mèche de cheveux ; que l'un comme l'autre frottent leurs chaussures sur le quai et observent leurs semelles. Ce dernier geste restera provisoirement inexpliqué, mais ils témoignent tous d'un souci constant du corps et de ses attributs : les vêtements et les sacs. Ainsi, les sacs seront posés plus ou moins loin selon leur degré d'importance pour le propriétaire et formeront avec celui-ci une chaîne spatiale, visible lorsqu'il y a contiguïté, invisible dans le cas contraire. Françoise, par exemple, pose toujours son gros sac sur le filet du train. Mais elle garde à côté d'elle son sac à main qui lui sert souvent de marqueur et qu'elle juge sans doute plus important. Il est ainsi sous sa vigilance physique directe. Mais il lui permet surtout de mieux délimiter son espace personnel faisant ainsi office de prolongement symbolique de son corps, à qui il permet un déploiement spatial plus élargi.

Par ailleurs, quand l'utilisateur est contraint de partager sa banquette il est, du même coup, forcé d'adopter une posture compatible avec cette occupation simultanée d'un espace limité. Aussi mettra-t-il les bras le long du corps. Dans pareils cas on croirait avoir affaire à une contrainte matérielle et corporelle à la fois. Mais lorsque l'utilisateur occupe seul la banquette et conserve cette même posture, on est alors

confronté à une ritualité diffuse qui a trait à la manière de se comporter devant les autres.

Si les bras de deux usagers inconnus l'un de l'autre se touchent, les regards distants marquent une indifférence que l'on se croit obligé d'afficher ostensiblement. En revanche, Françoise et Marianne, qui sont de vieilles amies, sont très rapprochées l'une de l'autre. C'est ainsi qu'elles tournent la tête, l'une vers l'autre, regardent souvent dans la même direction et forment une sorte d'ensemble dont chacun est, comme dirait Irving Goffman, une unité de participation. Dans la première bande vidéo sur Orsay, la caméra renforce cette impression d'unité en cadrant de dos Françoise et son amie avec les têtes l'une vers l'autre et leurs cols de manteaux relevés.

En observant attentivement ces images, l'on est porté à constater que leurs gestes tendent le plus souvent à coïncider, ou du moins, que le geste d'une d'entre elles ne suscite pas nécessairement un geste opposé chez l'autre. S'agissant d'une relation avant tout amicale, leurs gestes semblent surtout destinés à réconforter ou confirmer le comportement de l'autre. Aussi, ne répondent-elles pas au regard par l'indifférence, mais par un regard ; et, lorsque l'une se rapproche, l'autre ne se sent pas obligée de s'éloigner.

On est loin, ici, de cette coopération par évitement qui régit les rapports entre agents dans la foule anonyme et constitue, de ce fait, la modalité principale de la socialité dans les transports. L'image montre, en effet, qu'un usager dont le geste amorce une relation de contact, fût-il visuel, avec un inconnu, a toutes les chances de se voir opposer son pendant. A tout rapprochement, on répondra par un éloignement ; à tout regard attentif, par une indifférence manifeste.

e) La coopération par évitement.

Il est permis de penser qu'il existe dans cette foule anonyme une sorte de consensus sur les distances qu'il convient

de ne pas dépasser. Aussi paradoxal que cela paraisse, cette bienséance, quant au fait que tout doit être mis en oeuvre pour éviter les contacts et séparer les agents les uns des autres, les relie pourtant sous la forme d'une chaîne invisible, en ce sens que la séparation est considérée comme nécessaire, et les contacts comme accidentels ou contingents. Le dérèglement de cette trame invisible pourrait bien être à la source du malaise dans les transports.

Chaque élément de la foule poursuit visiblement sa propre séquence à l'intérieur d'un rythme collectif qui est censé offrir le moins d'interactions directes possibles. Le rapprochement forcé des personnes dans un lieu souterrain ou fermé, où il n'y a guère d'échappatoires possibles (mise à part la lecture, le tricot, etc..) ne manquant pas de créer une tension et un sur-contrôle.

La nécessité de cet évitement qui apparaît avant tout à l'observation différée et attentive des images, transparaît à peine au niveau des discours. "Entre la maison et le travail, c'est un endroit où pourrait s'introduire l'aventure", explique Alain qui ajoute : "on y est seul et il y a un grand brassage de population ; au bistrot, on est moins perméable à l'extérieur car on est souvent à deux ou trois. Tout est offert aux regards ; cependant, dès qu'il s'affirme un désir possible, il y a fuite et rupture", conclut-il.

Aussi, du fait de cette autocensure, se manifeste la nécessité de trouver des activités de substitution au niveau de l'imaginaire. La lecture est, sans conteste, la plus courante, peut être même la plus facile ; et, dans le cas d'Alain, elle est entrecoupée de brefs regards aux entrées et aux sorties. Car, si le wagon, en tant qu'objet matériel, lui est bien connu, le milieu humain ne l'est jamais complètement parce que changeant sans arrêt.

Face aux sollicitations extérieures, le poids de la ritualité se fait sentir d'autant plus fortement que l'on est dans un espace clos et qui plus est, où les échappatoires sont rares. D'où la relative détente que l'on éprouve dès que l'on peut accrocher son regard au paysage ou, faute de mieux, à la publicité.

Les aménageurs et publicistes ont sans doute compris l'intérêt des appels ponctuels telles les affiches dans un univers clos. Car, avant d'être une source d'aliénation supplémentaire, les publicités du métro fournissent à l'usager de quoi centrer son attention sur des choses qui ne relèvent pas de l'univers transport, lui permettant d'échapper quelque peu à cette pesante ritualité du regard ci-haut décrite.

Il en est autrement dans les parcours aériens où les publicités sont concurrencées par les sollicitations diffuses du paysage et relèvent de l'environnement. Il ne fait pas de doute que ces deux types de sollicitations, les unes ponctuelles et conçues dans le but d'attirer notre attention, les autres plus diffuses et noyées dans le paysage dont elles font partie, composent, à des degrés divers, notre milieu urbain. C'est en ce sens que le métro relève d'un urbanisme particulier, car les sollicitations diffuses qui font le paysage sont on ne peut plus réduites, cependant que les sollicitations ponctuelles, ce à quoi il faut ajouter les personnes, s'en trouvent démesurément grossies.

Pour l'usager, cette particulière configuration des lieux se traduit par la nécessité de surveiller constamment ses moindres gestes. Pour des raisons matérielles et corporelles. Ainsi, faut-il éviter de toucher les genoux d'autrui quand on est assis. Mais encore, pour des raisons rituelles, tout geste y est vite remarqué. Aussi, s'agit-il de soustraire à la gestualité tout caractère sexuel ou même équivoque en se référant au modèle du toucher limité à des cas de figures bien cadrées.

Ce type de relation collective par laquelle les agents tendent à éviter tout contact entre les uns et les autres, nous l'avons appelé "coopération par évitement". Cette notion nous paraît susceptible de rendre compte, outre des comportements rituels, des conditions qui rendent possible l'exécution de la séquence au niveau matériel. Elle répond, du moins en partie, à la question de savoir comment des millions d'individus, appartenant aux groupes et aux classes sociales les plus différents et ayant des goûts et des préoccupations aussi divers qu'à peine repérables, parviennent à se transporter quotidiennement sans heurts, et presque, dirait-on, en harmonie.

2) Le transport et les relations sociales féminines.

Bien que notre recherche porte sur l'usager en général, il nous semble nécessaire de nous arrêter, fût-ce brièvement, sur cette catégorie d'usagers particuliers que sont les femmes. La raison en est que les femmes, qu'elles exercent ou non un métier salarié, voient une partie considérable de leur temps accaparé par des activités domestiques ou des préoccupations du même ordre, ce qui est rarement le cas des hommes. Elles se trouvent donc dans une situation de porte-à-faux vis-à-vis de l'usager moyen, ou du moins, du portrait que nous nous en faisons. La prise en compte de cette spécificité féminine peut jeter un éclairage nouveau sur la place que le transport occupe dans leur vie quotidienne.

Il semble, en effet, que le temps de transport puisse être pour les femmes l'occasion de développer des relations sociales, ce que les activités domestiques et les contraintes du travail salarié ne favorisent pas toujours. Sans qu'il s'agisse là d'un choix délibéré de leur part, elles ne font, à l'extrême limite, qu'y récupérer une vie sociale qui ne trouve guère d'autre lieu pour s'exprimer.

Selon le mode de vie de la femme, le transport sera vécu plus ou moins différemment. Aussi, pour la femme usager contrainte à des migrations quotidiennes, c'est le train,

le RER ou même le métro qui peut être le lieu d'une certaine détente. En revanche, pour la femme qui vient attendre quelqu'un à la gare, avec son animation particulière, cela peut constituer un loisir. Dans ce dernier cas, bien que leur présence dans la gare soit liée à la vie domestique, attente du mari ou des enfants, celle-ci n'en offre pas moins l'occasion d'un désenclavement par rapport à la maison. Ce qu'exprime S.G. 03 devant son image dans la gare : "ma journée est finie à 5 h, à la gare j'ai l'esprit ouvert, je pense être disponible, m'initier à la pensée".

Mais c'est pour les femmes qui empruntent un moyen de transport pour se rendre sur leur lieu de travail que celui-ci revêt le plus d'importance. Dans les documents vidéo et le film sur le trajet Orsay-Evry-Bras de Fer, se manifeste d'emblée une coopération féminine directe sous forme d'entraide matérielle, en ce sens qu'elle a trait aux objets. Françoise aide d'abord Marianne à enfiler son manteau. Ensuite Marianne tient le parapluie de Françoise. Sans oublier qu'elles retiennent leurs places par des marquages à l'aide des sacs ou des livres.

Voilà quant à l'image. Mais le commentaire dévoile, parallèlement à cette entraide matérielle, une entraide morale. Aussi, entendons-nous dire à l'une d'entre elles : "au préalable, c'était des compagnons de voyage, puis on se connaît, on s'apprécie, on participe à la vie de famille, on s'entraide ; moi, quand j'ai perdu mon mari, ça m'a fait un lien ; elles m'ont prise dans leur groupe ; ce sont des amies. Depuis cinq ans, ce sont toujours les mêmes". C'est ainsi que naissent des groupes féminins dans les trains, les squares aussi, et qui introduisent une sorte de récréation au sein de la vie quotidienne.

Ces exemples suffisent à montrer la place, au départ insoupçonnée, qu'occupe le transport dans le mode de vie des femmes et qui justifieraient qu'on leur fasse une place plus importante dans de futures recherches.

3) Les échappées du mode de production.

S'il est vrai qu'au départ les contraintes du transport paraissent être surtout d'ordre matériel et corporel, l'aspect rituel prend de l'importance dans l'analyse, au fur et à mesure que l'on progresse dans l'observé filmique.

Il arrive ainsi que l'on choisisse un wagon en fonction de la sortie, même si celui-ci est bondé ; ou bien selon d'autres critères, comme le fait d'être fumeur ou non, ou la présence de relations amicales. Au besoin, même, on laissera passer un train pour répondre à des petites satisfactions qu'une rationalité fondée sur le gain de temps tend à étouffer. De ce fait, on note un certain flottement dans la séquence du moment du choix du wagon dû sans doute à ce que Françoise jette un coup d'oeil vers l'intérieur des wagons avant de se décider.

Le fait que notre vie quotidienne soit régie par des contraintes temporelles est avant tout pesant pour les femmes souvent doublement soumises au mode de production dans le travail et à sa reproduction dans la sphère domestique. Le poids de ces contraintes peut être quelque peu atténué par la ritualité. C'est ainsi que Françoise choisit de descendre à Bras de Fer, pourtant plus loin de chez elle, pour des raisons d'abord pratiques : c'est plus facile pour les courses. Mais le rituel n'y est pas absent : elle est plus longtemps accompagnée par son amie. Une autre femme achète le pain frais pour la maison près de la gare, où elle trouve, de surcroît, un lieu de distraction. Ce surcroît est, en fait, aussi nécessaire que l'activité utile derrière laquelle il s'abrite. C'est ainsi que les activités domestiques qui s'introduisent dans la séquence du transport (tricot, courses, etc..) répondent parfois à des critères autres qu'utilitaires.

Au sein de ce qu'il est convenu d'appeler l'aliénation quotidienne, se manifestent de petits moments de plaisir : "c'est un endroit de réunion, le train, c'est là qu'on se montre les photos de vacances..." (B.V. Orsay-Evry, n° 5) ou

encore "j'ai suivi toute la construction de la maison vue du train...". Dans ce dernier cas, le paysage apparaît comme un spectacle permanent, ce à quoi s'ajoutent les anecdotes et confidences sur le travail ou la vie affective que le micro accroche au passage : "c'était devant ce qu'on appelle la Salle Drouot, il y avait une voiture, il y avait dedans un petit chat tout tigré qui dormait en rond, je me suis approchée... il était empaillé..ah..il m'a dégoûtée.. Il avait les oreilles toutes bouffées et puis il y a une nénette qui me regarde et qui me dit : "c'était un coeur comme ça, excusez-moi madame, ça c'est un coeur I900, c'était moins beau ce que j'ai vu..." B.V. n°4). Et Marianne de commenter, à la vue du film : "l'avantage d'être deux, c'est beaucoup plus supportable, tout seul, c'est terrible...". Le wagon, lorsqu'on est en groupe, devient un espace de familiarisation où l'on peut étaler dans une certaine mesure ses vêtements et objets comme dans un habitat : Françoise pose son sac sur la banquette, accroche son parapluie à la banquette de l'autre côté, retire ses gants, son manteau, son pull, pose ce dernier à droite, met son manteau sur le porte-bagages de droite, puis pose son sac de voyage sur le porte-bagages de gauche. "L'habiter" n'est pas seulement révélé par le matériel mais encore il transparait par moment au niveau de l'exprimé; par exemple, dans la bande vidéo 003, Françoise se lève, prend son ouvrage de couture dans le filet puis commence à enlever du fil à bâtir tandis que je bavarde avec Marianne.

Il apparaît donc que la vie sociale ne se limite jamais à l'exécution d'une séquence bien réglée d'avance, mais qu'au milieu de cette dernière, percent ici et là de petits espaces de libération auxquels on tient d'autant plus que cette aliénation est plus grande. On en tire la conclusion que la vie sociale organisée autour du mode de production et de ses sous-produits ne peut se maintenir que par des soupapes nécessaires à son établissement et qui s'introduisent au sein d'espaces pourtant bien marqués pour leur instrumentalité, comme le transport.

IV - USAGERS ET CINEMA

I) Auto-mise en scène du transport.

Tout film est le résultat d'une double mise en scène, ou, plus précisément encore, de leur affrontement. D'une part, la mise en scène de la personne filmée, ou auto-mise en scène. L'agent montre ici certaines choses et en cache d'autres. Quelle que soit, ici, sa part d'intention, il ne s'en offre pas moins aux autres ou encore à lui-même. D'autre part, la mise en scène du cinéaste, ou mise en scène filmique, par laquelle, celui-ci donne à voir et cache du même coup certaines choses.

Le rite est une des dimensions du social, avec le corps et la matière, qui s'offre à l'observation et, par là même, au cinéaste, sous la forme d'une mise en scène qui lui est propre. Claudine de France explique que "l'une des fonctions rituelles est de s'offrir en spectacle, de se donner à voir et à entendre". Aussi, faut-il conclure "qu'elles précèdent d'elles-mêmes à leur propre désencombrement : elles montrent certaines choses, elles en cachent d'autres"(26).

Lorsqu'on voit Alain proposer son aide à deux dames, une première fois pour une poussette et ensuite pour franchir les postes de contrôle, l'image montre avant tout des rites d'entraide matérielle fort courants dans le métro. Mais le commentaire dévoile un autre aspect : un conseil à l'étrangère perdue.."je serais bien resté.", dit-il d'un ton plaisantin puisqu'il s'agit d'un interdit. Mais en lisant son journal dans le métro, il dévoile un rituel plus profond et peu accessible à l'image. "Coup d'oeil sur les actions de la Bourse que je n'aurai jamais", dit-il en riant. Visiblement, ce sont les codes petits bourgeois qui tiennent lieu de référent, en ce sens que l'action de l'agent est guidée

(26) op. cit.

en permanence, soit par des référents culturels très généraux (codes d'entraide par exemple), soit par des référents plus particuliers (le groupe des cadres se devant, par exemple, d'adopter certaines lectures).

Cependant, seul le rite est accessible à l'image en tant que traduction concrète du mythe, qui en est la face abstraite, et auquel le discours ou l'écriture peuvent accéder facilement.

2) Stratégie du cinéaste et stratégie de l'utilisateur.

A cette mise en scène de l'utilisateur, fait pendant celle du cinéaste et toutes les deux peuvent s'exprimer en termes de stratégie. Montrer ceci et cacher cela en sont les principales options, ce à quoi s'ajoutent d'autres, moins tranchées, comme souligner et estomper.

Par exemple, dans notre première bande vidéo, la mise en scène filmique se modèle étroitement sur le rythme de l'utilisateur. Mais, dans la deuxième bande, notre stratégie consiste à nous appuyer sur le commentaire de l'utilisateur pour décider ce qui doit être montré ou caché au spectateur. Et puisque le social s'offre simultanément sous trois dimensions, corporelle, matérielle et rituelle, le cinéaste peut toujours souligner l'une d'entre elles, reléguant les autres au second plan. Néanmoins, le propre du cinéma, c'est de restituer ces trois dimensions dans leur simultanéité là où l'écriture doit se contenter de les évoquer dans la successivité.

Même s'il n'est pas visible, on peut penser que le destinataire escompté du film hante la mise en scène, qu'elle soit filmique ou propre à l'utilisateur. A l'occasion, le commanditaire de la recherche agit indirectement sur la présentation filmique du procès en tant que destinataire caché quoique présent dans les esprits.

Nous savons que l'usager considère certaines phases de son activité comme plus importantes que d'autres. Aussi, privilégie-t-il, dans son vécu, et subséquentement dans son discours, les phases d'activité intense au détriment de celles plus ou moins "automatisées", plus longues et plus diffuses. Ainsi, s'opposent des moments clés: trajet en voiture, le pied dans la gare de départ, aux postes de contrôle, la correspondance; à d'autres moments plus calmes : à l'intérieur du wagon, dans l'escalator ou sur le quai. Cette notion de destinataire caché qui, pour l'usager, peut être le Ministère des Transports ou les technocrates dont il attend, avant tout, la résolution de ses problèmes pratiques, nous paraît indispensable pour comprendre les raisons qui font que l'usager s'exprime essentiellement en termes de revendication.

Cela transparait clairement dans le commentaire de Françoise dans notre film "Retour au Bras de Fer". Eussions-nous suivi l'usager sur ce terrain que, seules les correspondances difficiles et les nuisances auraient été filmées. Ce discours ne masque-t-il pas des séquences du transport qui, parce qu'automatisées et profondément ancrées dans notre mode de vie, tendent à s'effacer du vécu? Il nous a semblé en effet possible de dépasser cette situation en filmant toute la séquence pratique et toutes ses articulations. Cela nous aurait-il permis de décrire un état plutôt que de présenter uniquement un problème, que notre but aurait été à moitié atteint.

3) Interaction chercheur-cinéaste/usager filmé.

a) La profilmie.

"A partir du moment où il y a observation, la personne prend conscience de ses chaînes de comportement" écrit Geneviève Calame Griaule.

Ce constat propre déjà à l'anthropologie traditionnelle s'applique d'autant mieux à nos usagers de la région parisienne que la présence du cinéaste souligne ostensiblement le procès d'observation. Aussi, Claudine de France désigne, par profilmie,

tous les comportements que cette observation filmique pourrait susciter chez la personne filmée. Celle-ci se manifeste d'abord sous la forme de gestes destinés spécialement à la caméra, tel un regard ou un sourire ; mais surtout sous la forme d'un petit quelque chose qui vient s'ajouter à un geste habituel, ou qu'on en enlève du fait de se savoir filmé. Ce dernier type de profilmie est, par opposition au premier, qui peut être qualifié de profilmie aiguë et qui est aisément repérable, plus fréquent et bien plus difficile à discerner. Il s'agit évidemment d'une manifestation naturelle au cinéma et qui témoigne de l'interaction entre la personne filmée et le cinéaste. Il est vrai que cette manifestation de socialité qu'est la profilmie peut apparaître au premier abord comme une sorte de résidu qu'obscurcit le procès filmé. Mais ce serait avoir une vision un peu courte des choses que de décrire le cinéma comme outil du fait de cette inévitable socialité, en ce sens que cette attitude est propre à toute forme d'observation, filmique ou directe, et plus généralement à toute technique d'expression. Au cinéma, elle n'est que plus manifeste. Nous verrons, ici, comment le cinéaste peut faire tourner cette contrainte apparente à son avantage.

On peut, d'ores et déjà, avancer quelques exemples. C'est le cas d'Alain qui fait démarrer sa voiture plus lentement qu'à l'accoutumé, tout en laissant la portière ouverte pour que le cinéaste puisse mieux voir ses gestes. Ou encore, celui de Françoise, qui ralentit le pas pour nous permettre de la garder dans le champ.

Les échanges verbaux témoignent aussi de cette profilmie, notamment lorsque le cinéaste et la personne filmée s'adressent la parole pendant le tournage. De telles discussions peuvent revêtir deux formes : d'une part, Alain s'adresse carrément au cinéaste dans la rame (B.V. 02) ; c'est une manifestation d'ordre rituel qui souligne la relation entre la personne filmée et le cinéaste présent quoique absent sur l'image. Mais, d'autre part, elle comporte un aspect d'ordre matériel car, de l'avis même de l'utilisateur, nous pourrions interrompre l'enregistrement dans le RER puisqu'il s'agit d'une phase contingente du procès. Elle sera pourtant enregistrée en continuité du fait

du destinataire dont l'intérêt porte en priorité sur les transports en commun.

L'utilisateur filmé n'est jamais maître de la durée des plans et ignore, en principe, le moment des coupures. Mais dès que celles-ci se produisent l'utilisateur passablement sérieux qu'il était s'estompe au profit d'un autre plus détendu. De tels intermédiaires sont très visibles dans les bandes vidéo quoiqu'ils transparaissent à peine dans les films super 8. Pourtant, on voit bien Alain se retourner au bas de l'escalator, faire un signe en souriant, puis mettre une main devant sa bouche comme s'il venait de commettre une erreur. Il tient manifestement à ne montrer aucune interruption dans sa séquence ; mais son geste apparemment gratuit indique, précisément, qu'une telle interruption est, à cet endroit, parfaitement possible. La profilmie nous renseigne, ici, sur le caractère contingent de cette absence d'interruption, du moins en ce qui a trait à son activité matérielle. On peut penser que s'il tient à faire vite c'est à cause des contraintes autres que celles visibles sur l'image et qui relèveraient d'une ritualité temporelle : les horaires.

Il est, d'une certaine manière, inévitable que le film ne soit, en même temps qu'un document sur le transport, une sorte de portrait de l'utilisateur pris comme fil conducteur. Le cinéaste essaie de son côté de ne pas désavantager ce portrait en évitant, par exemple, les très gros plans qui déformeraient le visage. Par ailleurs, c'est un principe de notre méthode que de montrer à l'utilisateur les documents filmés et il est fréquent que celui-ci trouve son image peu flatteuse : Françoise s'est écroulée de rire à l'observation de notre première bande et ne portait plus la même coiffure lors du deuxième enregistrement.

Il est certain que ces attitudes relèvent de la profilmie, en ce sens que les personnes filmées, bien qu'elles ne soient pas des acteurs professionnels, sont pourtant sensibles à l'image qu'elles offrent d'elles-mêmes et acquièrent, petit

à petit, une certaine maîtrise dans leur façon de se mettre en scène. Il faut ajouter à cela l'auto-mise en scène quotidienne dont le clavier est plus ou moins élargi suivant les personnes ou les classes sociales. C'est ainsi qu'Alain, hors travail, a teinté son style cadre d'humour et s'adapte aussi mieux à la présence de la caméra que ne le fait Françoise. Plus crispée, elle se détend en parlant avec Marianne ou avec le cinéaste.

Aussi, le chercheur qui se livre à une enquête filmique suivie comme la nôtre, doit compter sur cette adaptation progressive des personnages et être conscient qu'il ne pourra pas maîtriser les comportements comme s'il s'agissait de chiffres ou d'un texte écrit. Ces comportements lui échappent dans une grande mesure car la personne filmée garde une marge de liberté très importante. Ceci est très visible d'un tournage à l'autre où la nouveauté se glisse dans le film.

Dès lors, cette inévitable profilmie, loin d'être un handicap, enrichit incessamment la relation entre le chercheur et son objet, et empêche que l'on considère l'utilisateur comme une simple somme de variables et de désirs abstraits. Au contraire, celui-ci tend à apparaître comme un acteur vivant qui met en scène son propre personnage en fonction des contraintes à la fois corporelles, matérielles et rituelles. La profilmie, de son côté, souligne les libertés que celui-ci prend vis-à-vis de ces contraintes et montre que sa séquence est souvent moins rigide que son vécu ne le laisse supposer.

L'utilisateur filmé se trouve coincé entre deux logiques à peine compatibles. D'une part, il adhère à une logique propre au transport, dominée, dans notre mode de vie, par ce rituel du temps qu'est l'empressement. Ce modèle, celui d'un temps productif correspond à un "destinataire", le mode de production. D'autre part, celle que lui impose la contrainte de se savoir filmé et qui l'oblige à ralentir quelque peu son rythme afin que le cinéaste puisse suivre. Cet accommodement est encore une des formes que peut prendre la profilmie et n'est pas tou-

jours décelable sur l'image. La mise en scène du récit cinématographique qui s'introduit au cours des prises de vue n'efface pas du tout la logique du transport. Dans le film Super 8, Françoise, dans le souterrain de la correspondance, se met soudain à courir et dit "on a deux minutes pour la correspondance". Cette logique est si bien imprimée que l'utilisateur, machinalement, suit cette seconde nature; cependant, sa conscience reste vigilante car il est prêt à prendre en compte toute nouveauté et s'y adapter : Françoise jette un coup d'oeil pour savoir si nous la suivons bien.

Lorsque Alain adopte un pas pressé dans le RER, c'est son pas habituel et, pourtant, il se sait filmé et s'est adapté à ce fil invisible qui le relie à la caméra sans cesse présente. Des fragments du réel sont donc montrables et le montré du transport le refroidit moins que la retranscription écrite des pratiques observées. Ce qui est profilmique s'adresse au cinéaste ou au spectateur du film, et se manifeste plus là où il y a une chaîne lâche. Mais, au moment de l'arrivée du train, le dosage qui existe entre profilmie et logique du transport est bien dominé par cette dernière. La profilmie est une composante de la socialité inhérente au cinéma. C'est, en effet, une relation sociale qui se fait autour d'un outil et qui varie, d'ailleurs, avec la nature de cet outil (vidéo, caméra à l'oeil ou à la main, Super 8).

Le fait de bousculer le rythme de l'utilisateur ou encore le harcèlement que suppose la répétition des tournages ne va pas sans lassitude ou exaspération chez celui-ci : "J'en ai assez de faire du strip-tease" s'exclame Françoise dans le train. Sollicité à plusieurs reprises par le cinéaste, l'utilisateur y voit, en effet, une sorte de travail supplémentaire. Il s'exprimerait plus volontiers en termes purement revendicatifs : "on aurait besoin de plus de places assises", dit Françoise, avant d'ajouter qu'"on est cerné par les horaires. Enfin, pas tout le temps. Le soir, on est quand même plus détendu. C'est le matin que ça énerve le plus. Surtout le retard, le matin, est épouvantable. Surtout si on reste bloqué.

Si tu veux, entre la gare d'Austerlitz et la gare d'Orsay, on peut rester des fois un quart d'heure sur place à attendre. C'est très énervant".

Deux fois, nous enregistrerons ce genre de contretemps, mais au retour. Dans l'une de nos bandes, le silence règne et l'on voit le visage angoissé de Françoise dont le programme se décompose. Dans une autre, c'est le train qui ne part pas d'Orsay et qui devient de plus en plus bondé. Mais cette fois-ci, Françoise et Marianne sont ensemble et elles plaisantent.

Loin de chercher à isoler les revendications par elles-mêmes, le chercheur cinéaste est conduit, par la nature même des matériaux sur lesquels il s'appuie, à les présenter dans leur contexte global. Il tient compte et respecte ces revendications comme il le fait avec d'autres phases du procès, cherchant toujours à décrire un état plutôt qu'à résoudre des problèmes, ce qui n'est pas directement de son domaine.

b) Place du cinéaste dans le procès filmique et dans le procès de transport.

Le lecteur aura sans doute remarqué la double tâche du chercheur cinéaste : filmer, c'est aussi pour lui se transporter aux côtés de l'utilisateur. Grâce aux esquisses vidéographiques préalables au film, il a pu suivre et faire sien le rythme et le parcours de l'utilisateur. Aussi, cette relation particulière avec son objet d'étude, les transports, diffère considérablement de celle propre à l'investigation verbale classique. Il ne s'agit pas, ici, seulement d'un déplacement en plus ou en moins qui fait la différence. Le facteur décisif, c'est l'outil dont le chercheur cinéaste se sert pour modeler son expérience sur celle de l'utilisateur : la caméra.

Accompagné en permanence par le chercheur, l'utilisateur joue vis-à-vis de celui-ci le rôle d'un initiateur. L'utilisateur transmet, en effet, son savoir et même ses "trucs" au cinéaste qui avoue être un profane et ne demande qu'à être initié. "Allez-y, c'est pas la peine de prendre un ticket, vous

pouvez voyager sans payer", c'est le conseil de Françoise qui connaît les habitudes de la ligne, malgré son image d'employée modèle. Il s'établit ainsi, peu à peu, une relation de complicité entre le chercheur et l'utilisateur que l'interview ou l'enquête classique n'atteignent que rarement et qui fait que l'utilisateur dévoile des informations qu'il n'est pas toujours enclin à livrer au premier venu.

Du point de vue du procès filmique, la distance physique qui sépare le cinéaste de l'utilisateur joue un rôle important dans leur relation. Lorsque le cinéaste est physiquement proche de l'utilisateur, le dialogue est possible et ils paraissent plus associés. En revanche, dès qu'il s'établit entre eux une certaine distance, les caractéristiques filmiques, tout comme l'impression que l'utilisateur est l'objet du film se renforcent. La relation cinéaste/agent se modifie en fonction des caractéristiques spatiales ou, au moins, les caractéristiques spatiales représentent une composante déterminante de la relation initiateur/agent à initier. Dans un cas : peu d'intervalle, c'est l'utilisateur qui est l'initiateur, dans l'autre : grande distance, c'est, au contraire, le cinéaste qui dirige tandis que l'utilisateur est l'agent à initier de la mise en scène filmique. Loin d'être établies une fois pour toutes, les relations cinéaste/utilisateur sont susceptibles de variations et sont particulièrement soumises, tant aux données spatiales qu'à la nature des outils employés. En effet, le recours à la vidéo et aux esquisses rend le document plus chaleureux : les utilisateurs n'y voyant, avec raison, qu'un brouillon qu'il ne convient pas de prendre trop au sérieux. Le dialogue y est, de ce fait, plus fréquent et plus spontané que dans les films Super 8., considérés, à juste titre comme définitifs et abordés avec une appréhension accrue que l'initiation vidéographique ne permet pas toujours de dissimuler (27). Car, s'il est vrai que l'utilisateur initie

(27) La bande vidéo, étant effaçable, est d'un moindre coût et peut être utilisée comme une sorte de brouillon filmique. En revanche, elle ne peut être présentée aisément sur grand écran et à un public large. C'est là que réside l'intérêt du Super 8. Ceci est important car un film comme Traversée de la gare a été projeté en Belgique, en Hongrie, en Amérique, et nos films sont utilisés pour des séminaires dans le Comité du Film Ethnographique.

le cinéaste à son mode de transport, ce dernier fait, à son tour, office d'initiateur en ce sens qu'il apprend à l'initié quelques principes de la cinématographie.

La coprésence durable et nécessaire entre chercheur et usager fait qu'il est toujours possible de déceler, selon les phases du procès de recherche, un agent qui fait office d'initiateur et un autre d'initié, comme l'indique Annie Comolli dans Les gestes du savoir (Thèse de 3ème cycle, Université de Paris X Nanterre, 1979). Aussi, les occasions pour que l'initiateur devienne initié et vice versa ne manquent pas au cours de la recherche. Lorsque l'utilisateur observe les bandes vidéo dont il est le protagoniste, il se trouve en situation d'initié. Mais, par ses remarques à l'intention du cinéaste, il peut devenir initiateur. La suite logique de cette intégration pourrait bien se trouver dans la fourniture d'une caméra à l'utilisateur afin que celui-ci filme lui-même l'espace et le transport. Peut-être, dévoilerait-il ainsi des conceptions de l'espace et du transport que le discours, ou même l'analyse de sa propre pratique filmée, s'avèrent impuissants à révéler.

Cependant, cette intégration et cet accommodement progressif entre chercheur et usager n'enlèvent pas au film son caractère documentaire. Rien n'empêche, en effet, notre usager de modifier sa séquence. C'est ainsi que Françoise décide subitement d'aller chez le charcutier. Il y a aussi des imprévus : un jour, la boulangerie est fermée ; le train a changé de quai ; deux retards dans le trajet du train ont eu lieu entre Orsay et Evry pendant les esquisses vidéo. Aussi, par-delà le caractère répétitif et banal qu'on attribue d'ordinaire au quotidien, le cinéma est susceptible de montrer les innombrables variations fines dont celui-ci est également composé. Il semble, en effet, que, dans ce quotidien d'apparence bien réglée et solidement établie, l'imprévu soit omniprésent et contraigne les agents à une plus ou moins grande réévaluation de leurs programmes. Ce sont là quelques-uns des faits que l'interview sociologique ne dévoile pas puisque masqués par le discours sur le quotidien et l'esprit revendicatif.

CONCLUSION

Parmi les traits qui différencient une enquête filmique d'une enquête traditionnelle, le plus marquant est, sans doute, le double résultat auquel la première aboutit. En effet, le film n'est pas seulement un moyen mais aussi une fin, et fait partie du résultat au même titre que les connaissances nouvelles elles-mêmes. Aussi, convient-il de rappeler brièvement notre protocole de recherche.

- Une préenquête consistant en projections vidéo sur la gare de Saint Germain en Laye (enquête précédente) auprès d'usagers choisis, avec recueil des impressions.
- L'enquête proprement dite commence avec la restitution visuelle du trajet des usagers choisis dans les transports en commun. Ils sont filmés individuellement afin de saisir la manière dont ceux-ci construisent leur propre rythme et, ceci, avant de s'intégrer dans un rythme collectif.
- Les bandes vidéo et les films sont ensuite l'objet d'une analyse scénographique.

Le protocole proprement filmique s'est déroulé de la manière suivante :

- Prises de vues du trajet de l'utilisateur du domicile au travail et du travail au domicile.
- Visionnement de cette séquence en présence de l'utilisateur.
- Entretien semi-directif comportant des arrêts sur image et par lequel l'utilisateur découpe lui-même son parcours en plusieurs parties.
- Nouvelles prises de vues prenant en compte les données de l'entretien avec l'utilisateur de manière à restituer visuellement une partie de son vécu.

- Nouveau visionnement et nouvel entretien afin d'évaluer les variations introduites dans la mise en scène filmique.
- Tournage des films Super 8 en fonction des expériences préalables (esquisses), tout en conservant une démarche exploratoire (28).
- Visionnement avec l'utilisateur et adjonction du commentaire de celui-ci sur sa propre pratique.

Le même protocole a été respecté pour les deux films réalisés. Le premier montre le Voyage d'un cadre d'une banlieue verdoyante jusqu'à la station Auber, située près de son lieu de travail. Le second film, Le retour au Bras de Fer, montre le voyage de deux femmes partant de leur bureau pour arriver à la zone urbaine d'Evry.

La méthode employée pour réaliser ces films est celle de l'anthropologie filmique. Tournages et entretiens avec la personne filmée se succèdent jusqu'à l'obtention du produit final, en l'occurrence des films Super 8. Il en résulte un va-et-vient constant entre l'image et la parole, la première servant de guide à la seconde. Les images font l'objet d'une analyse différée et répétée ; tandis que les entretiens sont dépouillés et analysés selon la méthode d'analyse de contenu proposée par Henri Raymond (29)

- Nous sommes ainsi parvenus à mettre en valeur la manière dont l'utilisateur construit sa propre séquence par anticipation des espaces qui s'emboîtent les uns dans les autres et qui rentrent progressivement dans son champ visuel, et donc dans

(28) L'intérêt de cette démarche tient, entre autres, dans le fait qu'à partir de ces documents, d'autres chercheurs sont susceptibles de trouver de nouvelles matières d'analyse.

(29) Usagers, Recherche, Utilisateurs, LASSAU, DGRST.
op. cit.

celui du cinéaste, et que l'usager reconstruit préalablement par évocation tout en programmant son parcours et son rythme, son rapport à l'espace temps.

- La stratégie filmique mise en oeuvre et le respect du corps et de son activité, d'ordinaire masquée par le vécu de l'usager, nous ont permis de voir dans le transport une technique avant tout corporelle, à la différence de notre film précédent, Traversée de la gare, fondé sur une stratégie qui privilégiait l'espace et soulignait les activités matérielles propres au transport.

- La comparaison et l'analyse des images ont permis de distinguer les aspects et les phases contingentes dans l'activité corporelle de ceux qui sont nécessaires pour que le transport ait lieu. Ces aspects et ces phases contingentes témoignent d'une ritualité qui renvoie tantôt au transport, tantôt au monde extérieur, c'est-à-dire au social dans son ensemble. Ritualité du corps, de la posture et du geste ; stratégie du regard, de l'échappée ; rythme induit par la foule ou adopté en fonction de convenances personnelles ; ce sont là les temps forts d'une ritualité qui semble d'autant plus présente que l'on est en milieu souterrain, milieu où la coprésence est inévitable et où l'aspect humain est démesurément grossi par rapport à un environnement appauvri qui ne parvient pas à soulager l'ambiance résultant de l'attention que les passagers se portent inévitablement.

- Nous avons pu confirmer la validité de la notion de coopération par évitement. Jusqu'à présent opérationnelle au niveau des pratiques matérielles, elle s'est révélée apte à rendre compte des pratiques corporelles et rituelles. Cette forme particulière de coopération s'étend donc, non seulement à cette pratique matérielle outillée qu'est l'escalator et qui nous a permis de la découvrir, à des pratiques à dominante rituelle tel le regard, ou corporelle tel le toucher du genou. Les évitements constituent, à leur tour, les indices d'interdits auxquels seuls le discours et l'écriture peuvent

cependant accéder.

La réalisation des films Super 8, où les problèmes ci-dessus évoqués sont visibles en puissance, est l'une des tâches du chercheur cinéaste. Le film est, pour lui, à la fois un moyen de recherche et une fin, en ce qu'il résulte d'un travail préalable de désencombrement dans lequel le discours offre à l'image un support pour s'exercer. Cette spécificité de l'enquête filmique contraint le chercheur à mener une recherche en profondeur, axée, à chaque fois, sur un nombre réduit de personnes, là où la recherche traditionnelle recourt nécessairement à un échantillon plus large et doit se contenter d'une enquête avant tout extensive sans pouvoir trop s'attarder sur les individus pris comme tels. Le chercheur cinéaste est tenu, par là-même, de développer une coopération de longue durée avec les personnes filmées, car le succès de son enquête est dans une large mesure tributaire du maintien et de l'approfondissement de cette relation.

Aussi, une des conditions d'une recherche en anthropologie filmique est, incontestablement, une bonne insertion auprès des personnes filmées. Qu'il s'agisse des personnes rencontrées d'une manière fortuite ou choisies sur enquête, l'intérêt personnel ou, encore, l'indéniable nouveauté de se voir filmé et d'intéresser l'autre, constituent parfois des attraits suffisants pour favoriser cette insertion, mais insuffisants pour ce qui est de l'entretenir. C'est là, en effet, une des difficultés majeures d'une enquête filmique.

Marqués que nous étions par une logique de la recherche qui s'attache à chercher de purs usagers en acte de se transporter, nous n'avons pas toujours su nous intéresser aux personnes filmées pour elles-mêmes. En effet, la distinction n'est pas toujours évidente entre des pratiques pourtant visibles tel le transport, et des personnes filmées pour qui ce dernier n'est qu'un aspect d'un mode de vie qu'elles ont rarement choisi et sur lequel elles ont bien des choses

à redire. Rien d'étonnant, donc, à ce que la personne filmée ait du mal à se reconnaître dans le portrait filmique que nous faisons d'elle et dans lequel, elle se sent réduite par le privilège que le chercheur accorde ostensiblement à son corps et à ses comportements.

Il est permis de penser que cette réaction relève du vécu et que, tout compte fait, elle est normale et prévisible. Elle ne porte, il est vrai, nulle atteinte au droit du chercheur de s'intéresser aux pratiques humaines, qu'elles soient corporelles, matérielles ou rituelles, ni aux enseignements que celui-ci peut en tirer. Mais elle renvoie incontestablement aux conditions concrètes qui entourèrent la mise en oeuvre de la méthode. En effet, nous avons vérifié tout au long de cette enquête l'importance des rapports entre cinéaste-enquêteur et personnes filmées. Il ne s'agit pas, entendons-nous bien, de transformer le chercheur cinéaste en biographe ou en confesseur, mais de lui accorder le droit de s'intéresser davantage aux personnes filmées, quitte à abandonner par moments l'univers du transport, afin de mieux éclairer en retour les pratiques de l'utilisateur, but de la recherche. Il appartient au chercheur aux prises avec le réel, en l'occurrence les usagers, de trouver le meilleur dosage entre l'intérêt qu'il porte aux pratiques concrètes et celui qu'il accorde aux personnes elles-mêmes, leurs désirs et leurs motivations.

Le fait de centrer davantage l'enquête sur les personnes elles-mêmes peut apparaître au premier abord comme un simple accroissement de la part du subjectif dans la recherche. En réalité, ce ne serait qu'un moyen de maintenir et d'approfondir la relation cinéaste-personne filmée. Cela aurait, sans doute, pour conséquence de complexifier les tâches de visionnement et de dépouillement du fait de l'accroissement des documents. Le temps de la recherche en serait prolongé d'autant, mais cela permettrait, en revanche, de mieux atteindre un usager qui se dérobe. Encore, faut-il que les méthodes d'analyse de contenu du discours soient toujours fondées sur une image qui, par la loi de l'encombrement qui

la caractérise, offre prise à de multiples discours.

Quels que soient les résultats auxquels nous avons abouti concernant le rapport du corps au temps et à l'espace urbain, l'angle d'attaque que nous avons adopté pour aborder ces problèmes nous paraît être le pendant indispensable à toute enquête classique dans une recherche qui se veut pluridisciplinaire.

ANNEXE

BANDES VIDEO.

- BV 01 Trajet d'Alain de Rueil à Auber.
I/2 pouce noir et blanc 30 mn, 29.II.78.

- BV R02 Trajet d'Alain de Rueil à Auber.
I/2 pouce noir et blanc 30 mn, 26.I2.78.

- BV 001 Trajet de Françoise d'Orsay à Evry-Bras de Fer.
I/2 pouce noir et blanc 25 mn, 23.2.79.
("Paluche").

- BV 002 Trajet de Françoise et de Marianne d'Orsay
à Evry-Bras de Fer. I/2 pouce noir et blanc
25 mn, 28.2.79.

- BV 003 Trajet de Françoise et de Marianne d'Orsay
à Juvisy. I/2 pouce noir et blanc 15 mn.

- BV 004 Trajet de Françoise et Marianne d'Orsay à
Evry-Bras de Fer. I/2 pouce noir et blanc,
30 mn.

FILMS SUPER 8.

Le voyage d'un cadre. Film S 8 sonore couleur 20 mn.
(de Rueil à Auber). Juin 1979.

Retour au Bras de Fer. Film S 8 sonore couleur 20 mn.
(d'Orsay à Evry-Bras de Fer). Juillet 1979.

