

Raymond FICHELET

Monique FICHELET

Nicole MAY

**pour une
approche écologique
de l'utilisation
des
moyens de transport**



seres

CDAT
5093

1970

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES ET DE RECHERCHES EN SCIENCES SOCIALES
10 et 12, Rue Richer, PARIS (9^{ème}) — Téléphone 770.90.58

**Pour une approche écologique
de l'utilisation des moyens de transport**

Monique FICHELET

Raymond FICHELET

Nicole MAY

1970

Nous tenons à remercier ici les organismes et les personnes sans lesquels cette recherche n'aurait pas été possible :

- la Délégation Générale à la Recherche Scientifique qui nous a accordé le financement nécessaire dans le cadre de l'Action Concertée Urbanisation 1967. Contrat n° 68 01 188 00 212 75 01.

- le Ministère de l'Équipement qui a suivi nos travaux et a permis la publication de cette recherche.

La présente édition reproduit fidèlement, y compris dans la forme, le compte-rendu de fin de contrat remis à la Délégation Générale à la Recherche Scientifique fin 1969.

Nous précisons que le contenu de cette recherche n'engage que la responsabilité de ses auteurs.

Nous pensons souvent que lorsque nous avons étudié à fond un, nous savons tout sur deux, parce que "deux", c'est "un plus un". N'oublions pas qu'il nous reste à étudier "plus".

Arthur Stanley Eddington



SOMMAIRE

	pp.
PRESENTATION DE LA RECHERCHE	I
DEPLACEMENTS ET MODE DE VIE	1
1. CLASSIFICATION DES DEPLACEMENTS	2
- classification selon le motif	2
- classification selon le degré de contrainte	3
2. LES DEPLACEMENTS ET LEUR CONTEXTE	5
- le travail	5
- le domicile et l'environnement	7
- les variables d'ordre familial	10
3. INSUFFISANCE DES MODELES CLASSIQUES	13
LE CHOIX DU MODE DE TRANSPORT	15
1. LES DEUX POLES DU DEPLACEMENT	16
- fixité du domicile	17
- mobilité de l'emploi	20
- l'unité choix des pôles - choix du mode	23
2. "CHOIX" DU MODE ET CONTRAINTES	23
- sources de contraintes	24
- impossibilités générales	24
- impossibilités spécifiques à la localité	27
- critique du concept d'offre de transport	28
3. LES VARIABLES-TRANSPORT SIGNIFICATIVES	30
- temps quantitatif et temps qualitatif	30
- la discontinuité	32
- facteur économique et coût monétaire du transport	40
4. VARIABLES PSYCHOSOCIALES ET VARIABLES D'ENVIRONNEMENT	44
- variables psychosociales	44
- variables écologiques	51
5. UTILISATION D'UN MODE DE TRANSPORT ET ETAT D'EQUILIBRE	54
- l'usage d'un mode : définition d'un champ-transport	55
- rupture de l'équilibre et changement de mode	56
- un nouvel équilibre	57
- interaction des variables	59

6. LIMITES DES MODELES PROBABILISTES DU CHOIX DU MODE	61
7. NON PERTINENCE DU CONCEPT DE CHOIX EN MATIERE DE DEPLACEMENTS URBAINS	64
CONCLUSIONS	71
ANNEXES	77
- extraits de presse	78
- les problèmes de circulation : une anticipation	80
- description de la population enquêtée	82

PRESENTATION DE LA RECHERCHE

Cette recherche, amorcée en Mars 1968, a été réalisée dans le cadre de l'Action Concertée "Urbanisation" lancée par la Délégation Générale à la Recherche Scientifique et Technique. Elle visait à répondre à certaines des préoccupations exprimées dans l'appel d'offre sous la rubrique "Habitudes de déplacement et choix du mode de transport".

Telle qu'elle était conçue à l'origine, elle se proposait d'analyser les systèmes de déterminants écologiques du choix du mode de transport et visait la constitution d'un ensemble d'hypothèses explicatives quant à l'interaction des facteurs d'ordre tant subjectif qu'objectif intervenant dans ce choix.

Etude psychosociologique centrée sur les problèmes des usagers et non directement sur les préoccupations de l'ingénieur de trafic, elle a été envisagée comme une recherche d'orientation susceptible de conduire à des actions et à des programmes de recherches plus ambitieux.

L'optique dans laquelle nous avons conduit cette recherche : analyse des processus psychosociaux et des variables écologiques intervenant dans le choix du mode, nous paraissait nécessaire pour échapper à l'hypothèse - implicite de surcroît - d'un déterminisme de type quasi-linéaire qui paraît sous-tendre bon nombre d'études en ce domaine.

Il nous apparaissait au contraire indispensable de poser en hypothèse de travail que la "réponse" à un ensemble complexe de facteurs que constitue le "choix du mode" ne peut être considérée comme une sommation de réponses spécifiques à chacun de ces facteurs pris isolément. Autrement dit, c'est en termes de système de préférence - de preferendum au sens où l'entendent les écologistes - que le choix du mode de transport nous semblait devoir être appréhendé ; dans cette perspective, les comportements de transport et les "choix" d'utilisation des moyens de transport ne peuvent être compris que comme des comportements visant l'adaptation de l'individu à un ensemble complexe de variables en interrelation ; dans cette perspective toujours, les évolutions des comportements de

transport représenteraient des équilibres successifs, qui ne correspondraient jamais à un retour à un point d'équilibre antérieur.

Si nous avons choisi d'étudier ces problèmes dans la Région Parisienne, c'est, d'une part, parce que les difficultés de déplacement tant en transports collectifs qu'en véhicule individuel y sont particulièrement aiguës et, d'autre part, parce qu'on peut poser en hypothèse qu'elles préfigurent ce qui risque de se produire, dans un avenir proche, dans toutes les grandes agglomérations françaises.

Le principal apport de cette recherche d'exploration nous semble être une contribution à la critique des concepts et des méthodes habituellement appliqués aux problèmes de trafic et de déplacements urbains.

Critique, tout d'abord de nos hypothèses de départ, tant de celles d'ordre général quant à l'existence et à l'influence de "grandes dimensions d'attitudes impliquées dans le choix du mode de transport, quels que soient par ailleurs les facteurs objectifs déterminants dans les situations étudiées" (1) que de celles, plus spécifiques, relatives au rôle des variables culturelles et des représentations sociales dans le choix du mode. En fait, si cette approche n'est pas totalement dépourvue d'intérêt, si elle permet de comprendre le comportement de certains types d'utilisateurs du véhicule individuel, elle est loin de permettre une explication de l'utilisation de l'ensemble des moyens de transport.

Critique, également, de l'interprétation du comportement des usagers en termes ramenés à une rationalité économique, telle qu'elle s'exprime, par exemple, dans l'acception actuelle du concept de coût généralisé - l'action de l'individu étant réduite à la minimisation ou à la maximisation d'un certain nombre de facteurs tous pris dans le transport lui-même et ramenés eux-mêmes à des coûts monétaires.

Ces critiques nous ont d'ailleurs conduits à remettre en question de façon plus générale les variables utilisées dans la modélisation classique et qui ne prennent pas en compte ce qui, justement est significatif pour l'usager. En effet, l'analyse mathématique (ou, plutôt, économétrique) actuelle ne prend en compte qu'un petit nombre de variables simples, alors que n'importe quelle interview d'usager permet de constater la complexité des déterminants du comportement. Les modèles économétriques destinés essentiellement, on le sait, à répondre aux besoins de l'ingénieur de trafic, ne semblent pas actuellement aptes à fournir une explication au fond des phénomènes de déplacements et encore moins une prévision valide à terme de l'évolution des comportements. Ni les sciences de l'homme, dans

(1) cf. projet technique, Annexe III

leur recherche d'une compréhension fine du fait urbain, ni les planificateurs, dans leur perspective de prévision et d'aménagement, ne peuvent y trouver leur compte.

Il ne saurait être question ici de développer une critique systématique de ces modèles ; nous en traiterons cependant toutes les fois où elle sera utile pour éclairer notre analyse.

Les éléments critiques que nous avons pu formuler se regroupent en une mise en question plus globale du concept même de "choix du mode de transport".

Au terme de notre recherche, en effet, - et c'est là à notre sens l'un de ses principaux apports - il apparaît que ce concept doit être abandonné en ce qu'il n'est pas pertinent pour expliquer la répartition des usagers entre les différents modes de transport. En d'autres termes, il constitue plus un présupposé qu'un concept opératoire - il suppose trop de problèmes résolus (ou, si l'on préfère, il ne prend pas en compte la réalité physique et la réalité sociale), il sous-tend, implicitement, une conception normative de l'utilisateur comme fautif, par exemple, d'utiliser sa voiture, conception d'où découlent d'autres notions pseudo-opératoires comme celle par exemple, de "dissuasion".

RECUEIL DE L'INFORMATION

Pour le recueil de l'information, on a eu recours à des entretiens d'exploration, de technique non-directive. Une telle méthode permet, en effet, de dépasser le pur niveau des descriptions ou des déclarations de comportements pour permettre l'élucidation des significations latentes et des attitudes qui les sous-tendent. De plus, l'ouverture du thème de départ des entretiens, la liberté laissée aux personnes d'aborder comme elles l'entendent les problèmes qui se posent à elle leur permet de situer leurs déplacements dans l'ensemble de leurs relations au milieu physique et social environnant.

Pour la plus grande part, il s'est agi d'entretiens individuels ; quelques-uns ont rassemblé les deux membres d'un couple, voire plusieurs membres de la même famille - ce qui permettait de saisir plus directement le jeu des relations familiales dans les déplacements ; enfin, une interview de groupe réunissant plusieurs habitants d'une même localité a permis de faire le tour d'un certain nombre de solutions transports.

POPULATION

Les entretiens ont été conduits auprès de personnes ayant théoriquement le choix entre un mode de transport collectif et la voiture, c'est-à-dire habitant une localité desservie par au moins une ligne de transports en commun et dont le foyer disposait d'au moins une voiture.

Nous avons exclu d'emblée certaines professions dont l'exercice impliquait une utilisation obligée de la voiture (médecins, voyageurs de commerce, visiteurs médicaux, par exemple). On trouvera en Annexe une description de la population obtenue. Notons simplement qu'en ce qui concerne les caractéristiques socio-démographiques classiques, telles la catégorie socio-professionnelle (exception faite des cas signalés plus haut), le niveau de revenus, l'âge, etc . . , cet ensemble d'enquêtés a été voulu aussi diversifié que possible.

ZONES D'ENQUETE

En fonction d'objectifs complémentaires, inclus dans la définition du problème présenté dans l'appel d'offres de la D.G.R.S.T. : interprétation du comportement actuel des usagers d'une part, analyse de l'évolution possible de ces comportements d'autre part, nous avons initialement prévu des sous-ensembles d'enquête spécifiés :

- A. - visant la comparaison, à un moment donné, entre les attitudes et les comportements d'habitants de deux localités très inégalement desservies par les transports en commun ;
- B. - visant à observer l'évolution des attitudes et des comportements des habitants d'une même zone avant, pendant, et quelques mois après la mise en service d'une nouvelle modalité de transports en commun (et pour laquelle nous avons retenu le tronçon Est du Réseau Express Régional) ;
- C. - visant à analyser les effets, sur les comportements de déplacements et l'utilisation des divers modes de transport, du passage d'horaires de travail traditionnels à la journée continue.

La sous-enquête A) s'est déroulée essentiellement dans deux localités (auprès d'habitants et de quelques personnes y travaillant) :

- SAINT-DENIS, ville de l'agglomération parisienne, globalement bien desservie par les transports en commun (train vers Paris-Nord et Pontoise, autobus vers les Portes de la Chapelle, de Clignancourt, des Lilas et plusieurs localités de banlieue ; métro - station Pleyel - vers la gare Saint-Lazare) ;

- MONTFERMEIL, petite ville de la région parisienne, à la limite de la Seine-et-Marne, située à l'écart des grands axes routiers ou ferrés, reliée à Paris par une ligne d'autocars privés ralliant la gare SNCF du Raincy-Villemonble (réseau Est) et disposant depuis deux ans d'un autobus RATP ralliant la Porte de Pantin (mais dont l'arrêt est excentrique par rapport à la localité) ;
- signalons également, pour mémoire, quelques entretiens recueillis à MONTMORENCY et à PAVILLONS-sous-BOIS.

La sous-enquête B) a dû être abandonnée après une première phase d'entretiens. En effet, les retards apportés à la mise en service du R. E. R. rendaient impossible la comparaison "avant-pendant-après" projetée.

L'ensemble d'entretiens qui ont constitué la première phase de cette sous-enquête ont été effectués :

- à BOISSY-St-LEGER, terminus du tronçon Est du R. E. R. qui devait être mis en service le premier ; à l'époque de l'enquête, cette ville était reliée à Paris par le train (Paris-Bastille) et par plusieurs lignes d'autocars privés (aboutissant au même point) ;
- à CRETEIL, futur terminus de la ligne n° 8 (Charenton-Ecoles) en cours de prolongation et desservie au moment de l'enquête par des autobus RATP aboutissant à Charenton-Ecoles et à la Porte d'Ivry.

Nous avons prévu de réaliser la sous-enquête C) dans quelques organismes ou entreprises venant de - ou s'appêtant à - passer à la journée continue, en deux phases : avant les modifications d'horaires, puis quelques mois après.

Il nous a été impossible de la réaliser comme prévu, la recherche d'entreprises adéquates, effectuée avec le concours de plusieurs Inspections du Travail de Paris et de l'agglomération parisienne ayant montré que, si de tels changements d'horaires s'étaient produits plusieurs années auparavant, il n'y en avait aucun en cours au moment de l'enquête. Faute de pouvoir réunir les conditions souhaitées, nous avons procédé à une série d'entretiens auprès de membres du personnel d'un organisme semi-public parisien qui avait modifié ses horaires trois mois plus tôt. Cependant, dans la mesure où le changement se réduisait à une réduction d'une demi-heure du temps de déjeuner et à l'avancement d'une demi-heure de la fin du travail (17 h 45 au lieu de 18 h 15), il est impossible de parler à ce propos d'un passage à la journée continue.

Enfin, à la suite des réunions de concertation et de discus-

sions avec l'équipe de recherches de la SEMA, nous avons décidé d'essayer d'explorer de façon plus systématique, dans une localité déjà connue (St-DENIS) et sur quelques familles, d'une part les déplacements des différentes personnes du foyer et, d'autre part, le rôle de certaines variables d'environnement (localisation du domicile dans la commune, par rapport aux équipements collectifs, aux transports en commun, type d'habitat, etc...).

Dans cette dernière sous-enquête, et pour permettre de mieux saisir le rôle des variables d'environnement, la population a été recrutée selon des critères différents : au lieu d'enquêter des personnes aussi diverses que possible, on s'est adressé à des foyers bénéficiant de revenus comparables et appartenant tous aux couches moyennes et populaires.

DEPLACEMENTS ET MODE DE VIE

Les consignes de départ des entretiens ont été voulues aussi ouvertes que possible, (en particulier ne se limitant pas à certains types de déplacements). L'étude portant sur les problèmes des usagers dans la Région Parisienne, les seuls déplacements non explorés systématiquement, lorsqu'ils étaient spontanément évoqués dans les entretiens, ont été les déplacements de vacances.

Dans la première série d'entretiens (Saint-Denis, Montfermeil, Créteil, Montmorency, Boissy-Saint-Léger), la consigne de départ portait des déplacements :

"J'aimerais que vous me parliez de Paris et de sa banlieue, des déplacements qu'on est amené à y faire et des moyens de transport dont vous disposez... "

On pouvait explorer ensuite les différents modes de transport, les motifs des déplacements, le coût et le temps des différentes solutions utilisées et/ou connues, les souhaits de solutions nouvelles, etc.

La seconde série d'entretiens (Saint-Denis) a été centrée sur le mode de transport ; partant d'une consigne portant sur le véhicule individuel :

"Vous avez une voiture, j'aimerais que vous me parliez des usages que vous en faites, de tous les déplacements que vous faites avec votre voiture... "

les explorations ultérieures portaient sur l'usage des transports en commun, sur le trajet domicile /travail, etc.

Enfin, les entretiens réalisés auprès du personnel d'un organisme semi-public parisien ayant modifié ses horaires, étaient orientés vers l'incidence des différents déplacements et, tout particulièrement, du trajet domicile-travail, sur la vie quotidienne :

"On est amené à faire, dans la Région Parisienne, un certain nombre de déplacements, notamment pour se rendre

à son travail. Pour comprendre ce qui se passe réellement pour les personnes, il faut les replacer dans l'ensemble de la vie quotidienne... aussi j'aimerais que vous me racontiez comment se passe une journée pour vous, par exemple celle d'hier..."

1 CLASSIFICATION DES DEPLACEMENTS

Nous avons ainsi pu étudier les différents déplacements selon les motifs qui les engendraient et les personnes qui les effectuaient. Bien évidemment, nous n'avons fait là que rencontrer des catégories bien connues et nous nous bornerons à les rappeler brièvement.

Classification selon le motif

Le trajet domicile-travail concerne tous les adultes actifs. Mis à part deux cas, celui d'un couple d'enseignants de Montfermeil qui dispose d'un logement de fonction sur son lieu de travail et celui d'une secrétaire à mi-temps de Saint-Denis qui travaille "juste au dessous" de chez elle (elle a d'ailleurs choisi ce poste pour sa proximité), tous les trajets étudiés nécessitent l'utilisation d'un ou de plusieurs modes de transport.

Les déplacements en cours de travail ne concernent, parmi les actifs enquêtés, que des hommes et certaines professions (par exemple, plombier, chef de chantier, ingénieur des Ponts et Chaussées spécialiste de voirie, installateur-décorateur de magasins, etc.). Cette catégorie est pour nous relativement marginale, dans la mesure où le coût en est assumé non par l'usager mais par son entreprise; elle nous intéresse néanmoins dans la mesure où les réactions des usagers concernés recourent les données recueillies en général auprès du public.

Les trajets domicile-établissements d'enseignement (auxquels on peut ajouter les déplacements vers les crèches) concernent non seulement les enfants mais aussi, bien évidemment, lorsqu'ils sont trop jeunes pour se déplacer seuls, un ou plusieurs adultes. C'est généralement la (ou l'une des) personne(s) active(s) de la famille qui emmène les enfants en se rendant à son propre travail.

Les déplacements d'achat les plus évoqués sont ceux qui concernent l'approvisionnement en produits alimentaires. Ils sont généralement le fait de la femme, sur place et à pied lorsqu'elle ne travaille pas et quelquefois sur des marchés de localités voisines, ce qui nécessite alors l'utilisation d'un moyen de transport. Si la femme travaille, elle est souvent amenée à faire ses courses près

du lieu de son travail ou sur le chemin du retour.

Les déplacements de ce type sont effectués parfois pendant le week-end par les deux membres d'un couple qui fait le marché pour plusieurs jours, voire pour la semaine ; dans ce cas, on se sert de la voiture.

Il est assez rarement fait état de déplacements pour d'autres motifs d'achat. Ceci s'explique sans doute par la faible fréquence des achats anomaux. Quand on s'y réfère cependant, il apparaît que de tels déplacements sont le plus souvent effectués par les deux membres du couple, le samedi après-midi, dans Paris, et il semble que ce type de déplacement s'apparente quelque peu aux déplacements de loisir : ce qui semble important, c'est "d'aller à Paris dans les magasins" plus que le fait d'acheter telle ou telle chose. Devant les difficultés de stationnement dans Paris, ces déplacements sont présentés comme se réduisant, ce qui tend à confirmer leur parenté avec les déplacements de loisirs.

Les déplacements de loisirs forment une catégorie assez hétérogène, qui comprend tant les visites à la famille ou à des amis que les sorties-spectacle. Compte tenu de la composition de notre population, on cite rarement des sorties du soir, beaucoup plus souvent des sorties pendant le week-end. Ils concernent en général l'ensemble de la famille.

Citons enfin, des déplacements relatifs à des formalités administratives, à des consultations médicales, etc. Ils sont rarement mentionnés, sans doute en raison de leur rareté et, par là, de leur faible incidence sur la vie quotidienne.

Classification selon le degré de contrainte

Il semble que la dichotomie classique entre trajets obligés et non-obligés, exagérément simplificatrice, ne permette pas de rendre compte de la réalité des contraintes. Certes, toute classification est-elle toujours quelque peu réductrice ; il nous semble cependant qu'une classification à trois degrés de contrainte, quoique toujours grossière, serait plus opératoire.

Les déplacements à contraintes maximales correspondraient aux activités obligatoires qui en déterminent horaires, fréquence et destination. Le prototype en est, bien évidemment, le trajet domicile-travail. Sur lui pèsent en effet des contraintes de destination, d'horaire et de fréquence qui renvoient à l'univers du travail. Encore faut-il noter que ces contraintes n'ont pas le même poids selon la profession, le niveau hiérarchique, la structure de l'entreprise.

Parmi ces déplacements à contrainte maximale, il faut ran-

ger les déplacements domicile-établissement d'enseignement, tant pour les intéressés eux-mêmes que pour les adultes qui sont susceptibles de les accompagner ; pour ces derniers, ce déplacement surajoute aux contraintes du déplacement domicile-travail ses contraintes propres.

Les déplacements à contrainte limitée regrouperaient les déplacements obligés dans la mesure où on ne peut les éluder, mais dont les conditions sont moins rigides : il en va ainsi des achats alimentaires, de certaines formalités administratives, consultations médicales, etc.

S'ils sont soumis à des contraintes d'horaires (heures d'ouverture des magasins, de services administratifs, de réception du médecin, etc. . .), le jour et l'heure précise peuvent être choisis avec une certaine marge de liberté (qui peut-être plus ou moins large ; cf. , p. ex. , les heures et jours d'ouverture de certains services préfectoraux ou municipaux).

La marge de liberté de ces déplacements est également limitée par l'incidence que peuvent avoir sur eux les déplacements à contrainte maximale ; ainsi, par exemple, lorsqu'une femme travaille, elle ne peut effectuer les achats quotidiens qu'aux heures où, à la fois, les magasins sont ouverts et où elle ne travaille pas.

Les déplacements à contrainte minimale correspondraient à l'ensemble des déplacements de loisirs. Cependant, selon la nature de la sortie, on a affaire à des niveaux de contrainte différents. Les spectacles (parmi lesquels il faut encore distinguer entre théâtre, music-hall, cirque, etc. d'un côté et cinéma de l'autre), offrent une grande variété de destinations possibles mais des contraintes horaires fortes pour les premiers (théâtre, etc.) et relativement faibles pour le second (1).

Les visites à des membres de la famille ou à des amis ont une destination fixe, mais des horaires beaucoup plus souples. Les promenades, enfin, n'ont ni destination ni horaire fixes - encore que, bien souvent, on déclare calculer l'heure du retour "pour ne pas être dans la foule".

Si de tels déplacements sont moins soumis que les autres à des contraintes, dans la mesure où ils ne correspondent à aucune activité obligée, on ne peut pas dire pour autant qu'ils soient totalement libres.

(1) On peut même dire qu'au dessous d'un certain niveau culturel, la contrainte horaire constituée par le début du film est pratiquement nulle.

cf. FICHELET (Monique), Hypothèses pour une interprétation psychosociologique de l'histoire du cinéma, VI^e Congrès International de Sociologie, Evian, 1966, 15 p.

En effet, les déplacements de loisirs ne se font pas à l'importe quel moment, c'est-à-dire qu'il existe une incidence entre les autres types de déplacements et ceux relatifs au loisir. Ainsi, lorsque certains achats ne peuvent être faits pendant la semaine du fait, par exemple, d'un long trajet domicile-travail ou des horaires du travail, ces achats sont reportés au week-end, ce qui restreint les possibilités de loisirs. De même, les longs trajets domicile-travail tendent à diminuer, voire à éliminer totalement les sorties du soir, parfois même les déplacements de week-end.

Cet essai de classification nous amène à insister sur l'impossibilité de considérer chaque déplacement (ou type de déplacement) indépendamment des autres. En d'autres termes, si l'on veut comprendre le "vécu" des déplacements (du point de vue de l'utilisateur), on ne peut les penser comme un ensemble autonome, relativement indépendant de la vie même des personnes : les déplacements n'ont de sens que par rapport aux activités qui les suscitent, et non en eux-mêmes. Si l'on ne peut, par exemple, envisager séparément déplacement domicile-travail, d'un côté, et déplacement de loisir de l'autre, c'est qu'ils renvoient au travail et au temps libre, le premier définissant le second.

2. LES DEPLACEMENTS ET LEUR CONTEXTE

Comprendre les déplacements, ce n'est donc pas seulement les définir, à un niveau purement descriptif, par leur motif, leur horaire ou leur fréquence. Les expliquer demanderait qu'on prenne en compte les variables qui, justement, déterminent ces fréquences, ces horaires, ces destinations, qu'on envisage, au-delà du simple motif du déplacement, les variables qui déterminent ces motifs eux-mêmes et la façon dont ces variables sont susceptibles d'évoluer.

Nous ne prétendons pas dresser ici une liste exhaustive de ces variables, ce qui exigerait une analyse beaucoup plus fine et plus systématique que celle que nous avons pu pratiquer. Cependant toutes celles dont il va être question nous semblent devoir être prises en compte si l'on vise à comprendre la dynamique des déplacements.

Le travail

Le nombre de déplacements n'est pas indépendant du niveau économique qui est lui-même en rapport avec la catégorie socio-professionnelle (cf. à ce propos, notamment, les travaux de l'IAURP). Cette constatation mise à part, certaines données relatives au travail - que ce soit sa nature, ses horaires ou son lieu - agissent directement sur le trajet domicile-travail et, indirectement, sur l'ensemble

des déplacements. A cet égard, il serait nécessaire de prendre en considération avec toute la précision possible :

- la mobilité de l'emploi, qui définit l'un des pôles du trajet domicile-travail et qu'il faudrait mettre en rapport avec une analyse de la mobilité géographique : les problèmes qu'elle pose, les résistances auxquelles elle se heurte ;

- la structure de l'emploi qui n'est pas sans influence sur les horaires et la localisation des emplois ;

- l'évolution des horaires de travail (passage à la journée continue, réduction des heures de travail, etc.)

Mais si, au-delà de cette influence directe, le travail est à ce point important, c'est qu'il structure l'ensemble de la vie quotidienne, qu'il conditionne les temps libres, les moments où il est possible de se livrer à d'autres activités. Un changement, par exemple, des horaires de travail, en modifiant la structure temps de travail/temps libre, a bien évidemment des conséquences dans des domaines de vie autres que celui du déplacement de travail ; dans l'organisme semi-public qui a modifié ses horaires de travail et où ont été réalisées quelques interviews, la réduction du temps libre à l'heure du déjeuner (ramené d'une heure et demie à une heure) a entraîné non seulement la diminution, mais encore la quasi-suppression des activités personnelles effectuées pendant ce moment de liberté inséré dans la journée de travail :

... "Avec une heure et demie, on pouvait faire des courses... Avec le métro, on était tout de suite dans les magasins... Maintenant, on n'a plus le temps... Je ne fais plus rien, je vais juste manger à la cantine [] Mes courses, je les fais le soir en rentrant... Je n'ai plus le temps d'aller dans les magasins, sauf le samedi... et là, il y a vraiment trop de monde"...

(F, secrétaire de direction, habite Paris-Voltaire, travaille Paris - (8e), utilise le métro direct)

Soulignons enfin que dans cette structuration temps de travail/temps libre qu'opère le travail, le temps du trajet domicile-travail qui s'additionne à la journée de travail est vécu comme un temps de travail (et qui plus est, non payé) :

... "Moi, je travaille beaucoup, vous savez, de 10 h à 8 h... Mais celui qui fait huit heures par jour puis fait deux heures pour le transport... il fait dix heures quand même ! Moi alors je préfère faire dix heures au boulot et dix minutes pour rentrer à la maison... Pour moi, je trouve que... enfin... le problème se pose"...

(H, ouvrier tôlier, St-Denis, travaille Porte de St-Ouen, utilise sa voiture)

Dans ces conditions, une éventuelle augmentation du temps de trajet signifie un allongement de la journée de travail :

... "S'il n'y avait pas la voiture... euh... il faudrait"...
 - "Partir le matin... Se lever à cinq heures du matin !...
 Partir et augmenter sa journée"...
 (H et F employés aux P et T, habitant et travaillant à St-Denis).

Aussi le temps libre et l'usage qu'on en fait doivent-ils être envisagés en fonction et du travail et du temps du trajet ; en d'autres termes, si les déplacements s'expliquent à partir des variables que constituent certaines activités, les déplacements à leur tour influencent d'autres activités. Les déplacements sont donc, tout autant que le travail (ou d'autres données que nous allons examiner), des variables constitutives de ce que, faute d'un meilleur terme, on appelle mode de vie.

Le domicile et l'environnement

Le domicile peut être envisagé au moins sous un double aspect : en tant que tel (logement affecté de caractéristiques propres) et en tant que situé dans un environnement.

Une analyse dynamique devrait prendre en compte la mobilité géographique et, tout particulièrement, s'attacher à déterminer quels sont les facteurs économiques, familiaux, écologiques, etc., dont l'influence est décisive dans l'implantation du domicile, puisque celui-ci est origine et destination de la plupart des déplacements. Elle devrait également s'appliquer à spécifier la façon dont ces facteurs agissent : quand la localité est-elle déterminante ? quand le type d'habitat l'est-il ? quand les contraintes économiques sont-elles trop pesantes pour que d'autres facteurs interviennent ? etc.

Le domicile, selon qu'il est en habitat collectif ou individuel, offre des possibilités différentes qui ne sont pas sans influencer sur les déplacements. Ainsi, pour certains enquêtés habitant un pavillon, les loisirs se passent essentiellement à jardiner ou, simplement, dans le jardin :

... "Là-bas, c'est comme la campagne, il y a le bricolage, le jardinage... On limite de plus en plus les sorties pendant la semaine... Et le dimanche, mon jardin me suffit"
 ... (H, chargé de mission dans un organisme semi-public, habite Juvisy, travaille à Paris (8ème), utilise depuis deux ans environ les transports en commun).

L'existence de possibilités de loisirs sur place, au domi-

cile même, ne peut que réduire les déplacements de loisirs, notamment les promenades vers la campagne. Les seuls déplacements de ce type dont on fasse alors état sont des sorties à Paris ou chez des amis (rappelons que de telles possibilités offertes par le domicile ne seront pas vécues de la même façon selon les groupes professionnels, les niveaux de culture et, surtout, les âges).

L'environnement du domicile, enfin, influence fortement les déplacements en fonction des possibilités qu'il offre - ou non - d'exercer certaines activités sur place (travail, magasins, écoles, crèches, services administratifs, loisirs, etc. . .)

Pour certains enquêtés, le fait d'habiter une banlieue relativement éloignée de Paris (Montfermeil, Juvisy, Enghien, Créteil, Boissy-St-Léger, par exemple), présente des avantages "campagnards" : l'air y est "plus pur qu'à Paris", "il n'y a pas d'usines", on y est "plus près de la nature" et, enfin, les promenades du dimanche y sont plus faciles car "on n'a pas à faire la sortie de Paris".

Dans certains cas, au contraire, l'aspect "campagnard" de la banlieue est ressenti négativement : on est "dans un trou", sans distractions", "sans rien" ; pour comprendre de telles attitudes, il semble nécessaire de prendre en considération la façon même dont a été "choisi" le lieu d'habitation, de déterminer les contraintes qui ont pesé sur ce "choix", les désirs qui étaient ceux des intéressés, la localisation de leur domicile antérieur :

... "C'était au moment de nous marier, on a cherché à Paris... Pas de pièces à louer... Des reprises extraordinaires ! il faut donner cinq à six cents mille francs pour entrer dans une pièce où il y a juste l'électricité [. . .] On a cherché, mais rien... En banlieue, rien... On a recherché, on a regardé les livres sur la construction... Il n'y a qu'une chose à faire, fiancés : des économies... Quand on aura un peu d'argent tous les deux, on fera le premier apport et on achètera quelque chose puisque c'est impossible de trouver à Paris... mettre six cent mille francs pour du vent et se trouver à la porte du jour au lendemain... [. . .] On a vu qu'on faisait quelque chose sur Montfermeil, ça venait juste de sortir de terre, ce serait peut-être dans un an et demi, alors on a versé notre premier argent : d'ici un an et demi, on avait le temps de faire des économies [. . .] Eh bien, alors au revoir Paris, on le reverra ! Comme on y travaillait, on n'était pas en mal de Paris... Le soir, on était tristes, quand même... On arrivait là : personne, pas de bruit, pas de voitures... où on est venu s'enterrer ?... On a eu des remords au début, comme ça, avec presque rien... On vivait comme des vieux, on est à la campagne, on ne sort plus, il n'y a pas de distractions"...

(F, ex-fonctionnaire à la Sécurité Sociale, mari métreur)

On peut considérer l'environnement sous deux aspects. En premier lieu, l'environnement immédiat qu'on peut utiliser sans faire appel à un moyen de transport. Ainsi, à St-Denis, l'existence d'un marché important, d'un "marché régional" dit l'un des enquêtés, et de certains magasins ouverts tard un soir par semaine, conduit la plupart des habitants enquêtés à effectuer leurs achats à St-Denis même. A Montfermeil ou à Boissy-St-Léger, en revanche, nombreux sont les enquêtés qui font la plupart de leurs achats ailleurs :

... "Pour les marchés dans la journée, dans la région, ici, il n'y a rien... Il y a Chelles, mais vous n'avez pas de transport pour aller d'ici à Chelles... Vous n'avez pas de car, la voiture vous en tient lieu... Vous avez Livry-Gargan qui est une ville de marché avec des Monoprix... Au Raincy, vous y allez par le car... Mais ici, vous n'avez aucun magasin, donc si vous avez une voiture, c'est quand même plus pratique"...

(F, Montfermeil, a cessé de travailler en raison de problèmes de transport)

On voit qu'au-delà de l'environnement immédiat, il en existe un autre, plus large, conditionné et structuré par les moyens de transport et qui est constitué par les lieux où l'on va - où l'on peut aller - pour certaines raisons. Les transports en commun existants dans la localité et la possession d'une voiture sont alors constitutifs de l'environnement au sens large. Pour les habitants de Montfermeil, par exemple, qui ressentent leur localité comme coupée de Paris, la capitale ne peut faire partie de l'environnement que si la possession d'une voiture permet de la rallier rapidement :

... "Si nous n'avions pas de voiture, j'hésiterais à sortir à Paris, même le samedi quand nous sommes ensemble... Je préférerais m'en passer que... de prendre le car... le train... J'éviterais d'aller à Paris... Alors que, en voiture, il n'y a pas de problème"...

(id.)

La possession et l'utilisation d'une voiture, par les activités qu'elles rendent possibles, permettent donc de structurer, d'organiser autrement l'environnement. On voit, là encore, que les déplacements ne sont pas des variables dépendantes du mode de vie, mais des variables constitutives de celui-ci.

S'il est nécessaire de connaître et d'analyser précisément les données écologiques, encore faut-il noter que l'environnement ne détermine pas obligatoirement les comportements dans leur totalité.

Le choix d'une école, par exemple, peut répondre à d'autres raisons que de proximité :

... "Pour les études /ils sont à Paris/. ... Parce qu'ils continuent leurs études... On a voulu les mettre dans les écoles où ils ne changeraient pas... , c'est-à-dire jusqu'au bout parce que c'est... Par exemple, vous voyez, vous avez des écoles communales, ensuite vous êtes obligés de les mettre dans un lycée... Le lycée ne va pas jusqu'au bout de leurs études et... Tandis que là, on les a mis... , elles vont jusqu'au bout... , elles seront attirées à cette école"...

(F, sans profession, mari chef de service dans une entreprise d'importation, St-Denis ; trajet du garçon : pied + bus + métro = 1 h 30 ; trajet des filles : pied + deux autobus = 1 h 30 environ)

De telles attitudes répondent sans doute à des normes culturelles dont l'analyse requerrait la connaissance du milieu d'origine des enquêtés, du niveau d'études de leurs parents, de leurs propres attitudes religieuses, politiques, etc... et qu'il serait nécessaire d'explicitier pour saisir comment les personnes vivent dans -utilisent - un certain environnement.

Les variables d'ordre familial

Ces variables sont de plusieurs ordres.

La taille même de la famille joue sur le niveau économique de telle sorte que celui-ci ne peut être défini par le simple salaire de la ou des personnes actives à l'intérieur du foyer (même en y adjoignant toutes les autres ressources : pensions, allocations diverses, etc.) ; deux mille cinq cents francs par mois n'ont pas la même valeur selon qu'ils font vivre deux ou six personnes. Certes, le niveau de ressources du ménage constitue un indicateur global suffisant si l'on ne vise pas à dépasser un certain niveau descriptif (cf. par exemple, l'utilisation des classes de revenus dans les sondages d'opinion) ; cependant, dans un domaine comme celui du transport de personnes dans les agglomérations urbaines, où la quasi-totalité des variables introduites dans les modèles (cf. partie suivante de ce chapitre) sont les coûts ou sont ramenées à des coûts, il semblerait indispensable d'opérer des corrections de ce genre.

Les déplacements nécessaires ne seront pas les mêmes aux différents stades de la vie d'un couple :

Un ménage sans enfants n'aura à assurer que les déplacements du couple et sera plus "libre", que ce soit en soirée ou en week-end.

La naissance d'enfants modifiera les déplacements : si la femme travaillait et qu'il n'y a ni crèche, ni autre possibilité de faire garder les enfants sur place, peut-être devra-t-elle cesser de travail-

ler ou rechercher un travail plus proche ou à temps partiel (d'où suppression ou modification du trajet domicile-travail, modifications des déplacements d'approvisionnement, etc...)

Quand les enfants seront d'âge scolaire, leurs déplacements jusqu'à l'école concerneront aussi les parents. Il serait sans doute intéressant de savoir à partir de quel âge les enfants se déplacent seuls, et qui n'est vraisemblablement pas le même selon les groupes sociaux et/ou culturels :

... "[H] - Pour ça, oui, ça va... et je dirai même... ils se débrouillent comme des grands... il n'y a pas de problèmes.

[F] - Ah oui !... Eh bien... à l'âge de 6 ans, ils savaient se débrouiller avec les autobus et tout ça"...

(H, dessinateur, St-Denis-Parc Montceau, utilise sa voiture, F, au foyer).

Par contre, les enfants de 11 et 14 ans d'un administrateur de sociétés dont la femme est aussi sans profession, continuent à être conduits régulièrement en classe par leurs parents, en voiture ; seul l'aîné rentre seul le soir :

... " ça les fatiguerait (d'aller en classe par les transports en commun)... Après, ça les obligerait à faire comme les adultes, non... ça serait du souci"...

Enfin, la présence de très jeunes enfants qu'on ne peut laisser seuls limite les "sorties" vespérales du fait de la nécessité et/ou de l'impossibilité de faire appel à une garde, ce qui peut augmenter sensiblement le prix de revient de la sortie ; laisser les enfants seuls est également générateur de sentiments d'anxiété et de culpabilité, largement fantasmatiques (1).

La famille, au sens large (ensemble des différents parents et proches) est aussi génératrice de déplacements : souvent les loisirs comprennent des visites familiales dont la fréquence renvoie, elle aussi, à des normes sociales (plus ou moins grande étroitesse des liens familiaux). Encore remarquera-t-on, d'une part, que la fréquence de ces visites s'explique aussi par la plus ou moins grande proximité des habitations des parents et, d'autre part, que les moyens de transport et, notamment, la possession d'une voiture, jouent sur la fréquence de ce type de déplacements :

(1) cf. à ce propos :

FICHELET (Raymond), Loisirs, culture et normes sociales : un modèle psychosociologique, VI^e Congrès Mondial de Sociologie, Evian, 1966, 14 p.

... "L'utilisation de la voiture s'est imposée pour des déplacements familiaux... par le domicile de la famille en province... pas la grande province, puisque c'est à 135kms de chez moi... Mais la fréquence d'une fois tous les quinze jours... en transports en commun, c'était pas possible... Ca aurait pris l'apparence d'une expédition"...

(H, directeur d'agence d'une banque, Mitry-Mory, travaille à Montfermeil, utilise sa voiture)

La structure familiale est source de contraintes qui vont se renforcer en fonction de la hiérarchie familiale : par exemple, à tout ce qui pèse sur les déplacements du chef de famille viendra s'ajouter, pour la femme, le fait que le mari sera l'utilisateur privilégié - sinon unique - du véhicule familial ; ainsi, si le choix du travail et du lieu de travail du chef de famille a toutes chances (au sein de l'unité de décision familiale) de dépendre essentiellement de lui, on a vu à quel point, pour la femme, ces "choix" étaient déterminés par la structure du ménage ou par son époux lui-même ; ou encore, le choix de l'établissement scolaire (et de ce que cela implique en matière de transports) dépendra, non des enfants, mais des deux parents, de la carte scolaire, etc.

A ce stade, encore grossier, de l'analyse on voit déjà à la fois le danger et la difficulté qu'il peut y avoir à traiter isolément des variables constitutives du mode de vie et des déplacements (travail, habitat, environnement, famille, etc...) et la difficulté extrême à les traiter de façon intégrée.

Toutes ces variables sont fortement corrélées entre elles et si, par exemple, le niveau économique influence le "choix" d'un domicile, celui-ci détermine à son tour une certaine façon de vivre et d'agir son appartenance à une certaine catégorie socio-professionnelle et à un certain groupe de revenus.

En outre, on ne peut considérer ces variables comme des variables "indépendantes", par rapport auxquelles les déplacements seraient variables "dépendantes" : les déplacements - entendons par là les déplacements et les activités auxquelles ils renvoient - ne sont pas des "résultantes du mode de vie", mais bien des variables constitutives, au même titre, par exemple, que l'habitat et le travail, du "mode de vie" des personnes ou des familles.

3. INSUFFISANCE DES MODELES CLASSIQUES

L'analyse économétrique classique ne s'est pas jusqu'ici montrée apte à prendre en compte cette interdépendance entre mode de vie et déplacements.

Certes, les modèles actuellement utilisés ont été largement testés et améliorés ; ils présentent une certaine efficacité pour l'étude de l'état d'équilibre de la situation actuelle. Encore faut-il noter de nombreuses sources de distorsions, tant en ce qui concerne l'échantillonnage et les périodes de référence que les multiples approximations auxquelles le calculateur est contraint de procéder dans la détermination des données introduites dans le modèle (estimation du temps de transport, du coût d'utilisation d'un mode, etc. . .), comme dans les techniques successives d'ajustement linéaire ou de régression.

L'analyse économétrique semble reposer sur l'hypothèse d'un "homo economicus" indépendant, libre et rationnel (à quelques coefficients près qui expriment sa place sur le continuum social). On suppose que les réactions de ces individus à des stimuli simples seront semblables ou distribuées aléatoirement par rapport à la moyenne des réactions à ces stimuli. Cela implique un raisonnement sur des individus moyens (ou, dans certains modèles plus élaborés, des catégories d'individus moyens), qui permet l'utilisation d'analyses linéaires ou probabilistes relativement simples, mais ces moyennes n'en constituent pas moins, nécessairement, une réduction des réactions différenciées des personnes, qui ne sauraient dès lors être expliquées.

La théorie classique du trafic ne peut, en fait, prendre en compte la dynamique du phénomène étudié (1). Les modèles actuels, même très élaborés, n'introduisent en effet dans leurs équations que des variables économétriques simples du type : prix du trajet, du temps, du "confort" (c'est-à-dire, en fait, tout ce qui n'est ni le coût, ni le temps) - ou encore revenus, taille de la famille, etc.

Ils considèrent, qui plus est, ces variables comme "exogènes", ou "explicatives", en d'autres termes comme des variables

(1) Les recherches effectuées en Grande-Bretagne par KRAFT et WOHL, qui aboutissent à des matrices susceptibles de rendre compte de l'évolution des principales variables, semblent ouvrir une voie nouvelle fort intéressante, mais restent encore très abstraites. Cf. à ce propos :

WOHL (M.), KRAFT (G.), *New Directions for Passengers Demand Analysis and Forecasting*, *Transp. Res.*, 1 (3), novembre 1967 ; cité par :

BRACHON (A.), LE BOULANGER (H.), LISSARAGUE (P.), *Recherche sur les comportements en matière de déplacements : synthèse sur les modèles de trafic en zone urbaine*, SEMA, Février 1969, pp. 96-102.

indépendantes dont le déplacement serait la variable dépendante.

A l'intérieur des modèles, les variations de tous les autres facteurs susceptibles de jouer (lieu du domicile, type d'habitat, proximité d'équipements collectifs, etc. . .) ne sont pris en compte que dans les limites de leurs rapports directs aux variables considérées comme explicatives du déplacement (temps, coût, etc. . .) ; ou encore ces facteurs sont considérés comme constants et n'interviennent dans les modèles que comme des contraintes fixes à l'intérieur desquelles jouent les variables économétriques. Or ces contraintes, en fait, varient et leurs variations à long terme sont, tout permet de le croire, déterminantes pour l'évolution des comportements en matière de déplacements urbains.

Les modèles classiques ne peuvent donc aboutir qu'à la description d'états d'équilibre momentanés, "stationnaires". Ceci témoigne du caractère "statique" ou "faussement dynamique" (1) de l'approche. Une approche dynamique, à notre sens, nécessiterait que l'on envisage ces équilibres comme "quasi-stationnaires", c'est-à-dire qu'on les analyse non comme des moments découpés dans le temps mais comme des moments d'un processus, c'est-à-dire situés dans le temps.

Or, pour passer d'une analyse statique à une analyse dynamique réelle - ce qui est nécessaire pour fonder une intervention - il faut prendre l'ensemble de ces facteurs pour ce qu'ils sont : des variables, et qui ne sont pas indépendantes les unes des autres. Dans une telle perspective, il convient aussi de considérer les déplacements non plus comme "variable dépendante", mais comme "variable interdépendante" au même titre que toutes les autres.

On nous permettra donc de penser que l'analyse économétrique classique se donne des moyens qui ne permettent pas d'approcher l'évolution des déplacements, que ce soit à court terme (dans la journée, la semaine, l'année) ou à plus longue échéance. En renvoyant à des paramètres et à des constantes les principales contraintes écologiques d'une situation donnée, elle rend difficile ou impossible la prévision des résultats d'une intervention significative, répartie sur une certaine durée (par exemple, évolution de la politique du logement, changements dans le marché de l'emploi, etc. . .).

Cette insuffisance provient, pour l'essentiel, non des méthodes mathématiques elles-mêmes mais, à notre sens, des hypothèses théoriques et des concepts sur lesquels elles reposent.

(1) Nous utilisons ici ces termes dans le sens que leur ont donné BRACHON, LE BOULANGER et LISSARAGUE.

(op. cit. page précédente, cf. notamment pp. 28, 30-31, 43)

LE CHOIX DU MODE DE TRANSPORT

Les déplacements ne prennent de sens, dans la vie quotidienne, que par référence aux activités qui les engendrent ; en lui-même, le déplacement est "temps mort", temps de liaison entre deux points où s'exercent des activités différentes.

Pour qu'il cesse, justement, d'être déplacement, il faut qu'on puisse l'insérer dans un contexte global qui lui donne un sens : c'est le cas, par exemple, de certains déplacements de loisir (promenade en voiture, en famille...) où le trajet est inclus dans le cadre plus vaste de la promenade, des loisirs, de la vie familiale, de la liberté, etc..., avec lequel il est en continuité, dont il fait partie et qu'il contribue à constituer. Il n'y a pas de moment du transport et de moment de la promenade : le transport est partie de la promenade et, de ce fait, disparaît en tant que tel. La continuité est souhaitée et vécue.

Mais, dans la plupart des cas, le contexte ne permet pas cette intégration et cette transformation positive. La signification du déplacement domicile-travail est, à cet égard, particulièrement nette : le contexte du travail, fractionnant et aliénant pour une majorité, ne permet pas cette annulation positive du trajet par sa "finalité" ; ce qu'on souhaite, bien au contraire, c'est parvenir à le détacher de cette finalité.

"Modèle" du déplacement (par sa fréquence, son caractère obligatoire, ses contraintes, par le fait qu'il est lié à l'activité la plus structurante de la vie quotidienne), il n'y a rien de surprenant à ce que le trajet domicile-travail sature les entretiens et que ce soit par rapport à lui que nous ayons recueilli le plus d'information.

Enfin, soulignons que l'influence du (ou des) mode(s) utilisé(s) pour le déplacement domicile-travail est notable sur le(s) mode(s) adoptés pour les autres déplacements.

C'est pourquoi l'analyse que nous proposons du "choix" du mode de transport sera essentiellement conduite à partir des déplacements domicile-travail.

1. - LES DEUX POLES DU DEPLACEMENT

C'est sur l'examen de déplacements domicile-travail que s'appuie essentiellement cette analyse. Ces déplacements sont dans la quasi-totalité des cas perçus et vécus comme partie de la journée de travail et du travail lui-même (1) ; ils commencent au moment même où l'on ferme la porte du domicile et ne s'achèvent qu'au moment où l'on pénètre effectivement dans le lieu de travail.

A cet égard, les préférences affirmées pour un système de transport qui serait "porte à porte" sont significatives :

... "Le transport rêvé, c'est pas seulement un problème de temps, c'est qu'il vous prenne à votre travail et qu'il vous dépose chez vous"...

Il s'agit là du désir (2) d'un transport qui prenne en compte ce qui, pour l'usager, constitue l'origine et la destination vraies du déplacement, du désir d'un moyen de transport qui, le prenant en charge, lui permette, là encore, de transformer le trajet en "autre chose", de le "récupérer" pour soi.

Bref, étudier et comprendre ce que représentent, pour les personnes, les déplacements, exige qu'on puisse les analyser à partir de leurs origines véritables jusqu'à leurs destinations véritables et que l'on ne se contente pas de les considérer de l'entrée dans un système de transport jusqu'à la sortie de ce système.

Le trajet défini par les deux pôles domicile-travail apparaît comme une nécessité sur laquelle on ne peut agir ; les deux pôles sont posés comme des points fixes, ce qui rend impossible toute tentative d'adéquation entre eux (3).

(1) Ceci est le plus net chez les usagers des transports en commun résidant en banlieue ; le déplacement renforce bien le sens étymologique de travail : tripalium, instrument de torture...

(2) Nous employons ici le terme de désir dans un sens comparable à celui que lui donne la théorie psychanalytique. Nous nous référons ici tout particulièrement à l'élaboration qu'a faite de la notion de désir J. LACAN :

... "Dans cette perspective, il a été conduit à la distinguer de notions avec laquelle elle est souvent confondue comme le besoin et la demande. Le besoin vise un objet spécifique et s'en satisfait. La demande est formulée et s'adresse à autrui [Lacan]. Le désir naît de l'écart entre le besoin et la demande"...

in LAPLANCHE (J.), PONTALIS (J.-B.), Vocabulaire de la psychanalyse, Paris, Presses Universitaires de France, 1967, pp. 121-122.

(3) adéquation : "Rapport de convenance parfaite", lit-on dans le Petit Robert.

Fixité du domicile

La localisation du lieu de travail, lors du choix du domicile, peut initialement jouer un rôle : certains enquêtés déclarent, en effet, avoir ainsi procédé. Cependant, lorsque cette adéquation est tentée, elle l'est toujours en fonction du lieu de travail du chef de famille, même si sa femme travaille également - ceci est un symptôme significatif de ce que le travail féminin n'est encore considéré dans bon nombre de cas que comme apport d'un salaire d'appoint (1) :

... "Nous avons choisi la banlieue Est pour être directement sur la porte où travaillait mon mari"...

déclare une femme de 29 ans habitant Montfermeil, qui a cessé de travailler lorsque son entreprise a déménagé, ce qui lui aurait imposé si elle l'avait suivie un trajet long et complexe par les transports en commun.

Cependant, cette tentative n'est pas la règle, notamment parce que les difficultés de logement sont telles qu'on prend un logement là où on le trouve, sans qu'on puisse le plus souvent parler de choix :

... "Nous n'avons pas choisi (d'habiter Saint-Denis)... La vie ici est comme dans un grand immeuble à Paris"...
(F, retraitée, ancienne secrétaire, mari ingénieur chef d'atelier).

Quoi qu'il en soit, une fois le logement déterminé, on semble considérer le domicile fixé pour un laps de temps aussi long que possible.

Les enquêtés qui font état d'un déménagement sont rares ; si les problèmes de transport peuvent avoir joué un rôle dans le choix d'une localité, le fait même de changer de domicile ne saurait être déterminé par ce seul facteur (2) :

... "J'ai habité Paris, il y a encore dix ans... Mais j'ai deux enfants, j'aime la campagne, je préfère donc m'en

(1) cf. MAY (Nicole), Les obstacles au travail féminin dans la Région Parisienne, Bureau d'Etudes et de Recherches du Travail, Novembre 1969, document intermédiaire, ronéo, 30 p.

(2) Il convient de mentionner, à cet égard, l'importance des consignes d'entretien déterminées à partir de l'objectif de recherche. Une étude centrée sur les problèmes du logement et du déménagement (et non plus sur les transports) aurait eu toutes chances de conclure que les transports domicile-travail représentaient des "besoins et préoccupations fondamentaux des usagers en matière de logement" ; ainsi, une étude de la SOFRED peut-elle désigner la "relation distance-travail" comme le facteur le plus important.
SOFRED / Ministère de l'Équipement et du Logement, Méthodologie d'étude de la demande soluble de logements dans les agglomérations - Rapport final de synthèse, Décembre 1969, ronéo, troisième partie, pp. 19-20.

rapprocher, et la banlieue par exemple me rapproche des forêts, des endroits où on peut prendre l'air... Alors on est allé... on a pu trouver quelque chose à Ermont"...

(H, cadre sup., Ermont-Iéna, depuis 2 ans transports en commun)

... "Les transports, c'est une des raisons [de mon déménagement] ... C'est pas la seule... Ça a d'abord été... Ca a fait partie des raisons majeures [...] J'ai préféré quitter une banlieue où j'avais des avantages de caractère rupestre, campagnard, pour me rapprocher de Paris, sachant quand même qu'Enghien était pas une ville désagréable, que c'était pas une ville industrielle du tout, mais thermale en plus... ce dont je me fichais, mais enfin, quand même ça donne à la ville un certain caractère [...] Et puis aussi, on a eu la chance de pouvoir acheter un appartement à crédit avec des prix fort intéressants, avec la chance d'avoir une pelouse... Donc, il y a beaucoup de facteurs qui ont fait que"...

(H, cadre, organisme semi-public, Enghien-Iéna, moyens de transport très variables mais toujours TC : à pied (de la Gare du Nord) ou train + bus, ou train + à pied + bus, ou train + métro)

Si le désir de changer de domicile se rencontre chez un certain nombre d'enquêtés, ils le relient rarement de façon explicite aux problèmes posés par le trajet domicile-travail ; en général, il répond plus à un sentiment global d'insatisfaction vis-à-vis du logement, de son implantation et de son environnement :

... "On est dans un trou ici"...

(F, retraitée, ancienne secrétaire, St-Denis, mari ingénieur, travaille Pte de Pantin (véhicule individuel) et à Chartres (TC + train).

Il semble de plus qu'on en reste le plus souvent au niveau du désir : par exemple, à Montfermeil où les insatisfactions sont particulièrement fortes, on ne trouve qu'un seul cas de changement en cours.

Le souhait de changer de domicile pour se rapprocher du lieu de travail est donc rarement exprimé ; en fait, on présente la proximité domicile-travail comme un idéal impossible à atteindre et réservé à ceux qui "ont une chance insigne", sans que pour autant le problème d'un changement personnel d'implantation soit posé.

Ceci peut s'expliquer par le jeu de plusieurs facteurs.

Tout d'abord, en raison de la pénurie de logements, les

difficultés semblent insurmontables.

Ensuite, et surtout, le domicile représente, pour les personnes, le point fixe, le "point d'ancrage" (1). Le domicile est par excellence ce qui vous appartient, où c'est vous qui choisissez qui vous voulez voir et pour faire quoi ; le domicile et son environnement constituent un domaine que l'on s'est approprié et où on a établi des liens. Si l'on déménage, "on ne trouve jamais l'équivalent", déclare un enquêté évoquant un éventuel échange ; un autre explique :

... "Un déménagement, comme on dit souvent, ça équivaut à un incendie... J'aime pas beaucoup ces choses-là [...]
Si l'occasion se présentait, je dis bien "Si"... Mais...
Ce n'est pas souvent que l'occasion se présente... Remarquez, faire un échange... Ca serait peut-être possible...
Mais, non, je... là, avec les connaissances du... du tour, il faudrait recommencer à... recommencer à se connaître, à... à faire d'autres amis... Si vous voulez, parce que là, on en a du fait de la famille et tout... [...]
Alors débarquer... moi d'ici qui connais quand même quelques... depuis le temps autour de moi... aller dans un autre lieu... ne pas connaître... ne pas... voyez, souvent on a besoin quand même... chacun peut s'aider... voisins, voisines, des choses comme ça, ça compte"...
(H, dessinateur, habite St-Denis depuis son enfance, travaille à Mairie d'Issy, utilise les TC)

Enfin, si l'on n'envisage pas un changement de domicile pour réduire les déplacements quotidiens, c'est parce que cette solution apparaît en dernière analyse inopérante et, donc, inutile. Ceci ressort le plus nettement, précisément chez les enquêtés qui avaient initialement choisi leur lieu de résidence en fonction de leur lieu de travail ; changer de domicile ne sert à rien puisque la stabilité de l'emploi -ou tout au moins du lieu de travail - n'est pas garantie ; on se sent donc toujours à la merci d'un changement d'emploi qui poserait à nouveau le problème du domicile. L'adéquation entre domicile et lieu de travail semblant impossible à réaliser, justifie le fait de rester sur place. Cette situation semble assez bien résumée par cet enquêté qui habite Montfermeil et travaille à St-Denis :

... "Lorsqu'on a trouvé un logement, on cherche du travail et vice-versa... Mais à l'heure actuelle, il y a une grande mobilité d'emploi et il faut être amené à se déplacer fréquemment sans quitter la Région Parisienne et il est souvent plus facile de changer d'emploi que de changer de lo-

(1) Ceci ressort aussi très nettement des recherches que nous avons conduites sur les relations du public à l'architecture (SERES / Ministère des Affaires Culturelles, Les représentations sociales de l'Architecture et de l'Architecte, 1969, t. 1, "Le public" ; cf. plus particulièrement : Première partie, chapitre III : "Le Moi, l'intérieur et l'architecture", pp. 72-124.)

gement... Le système d'échange-logements n'existe pratiquement pas... C'est théorique mais pas pratique... On trouve jamais l'équivalent"...
 (H, 33 ans, Montfermeil, chef d'embauche dans l'industrie, utilise sa voiture pour aller travailler).

Mobilité de l'emploi

La mobilité d'emploi apparaît donc dans la plupart des cas comme un facteur négatif, subi. Cependant, il faut, à cet égard, distinguer entre les hommes et les femmes.

Chez les hommes, lorsqu'il est fait référence à un changement d'emploi, celui-ci apparaît comme subi et ne se pose jamais en fonction de la distance au domicile. Il semble que le travail soit, pour l'homme, quelque chose de trop sérieux pour qu'il puisse être affecté par des questions de transports :

... "Ce qui prime avant tout, c'est la nécessité d'être obligé de se rendre à son travail"...
 (H, 38 ans, directeur d'agence bancaire, Mitry-Mory, travaille à Montfermeil, utilise sa voiture pour aller travailler).

Chez les hommes, le travail apparaît donc comme une valeur centrale qui n'est pratiquement jamais remise en cause même si, à la suite d'un changement involontaire d'emploi, le temps de trajet domicile-travail se trouve sensiblement augmenté. Ceci est d'autant plus vrai qu'il existe un fort sentiment d'impossibilité de trouver du travail sur place dans une banlieue peu active :

... "Il n'existe aucune industrie pour fixer les gens sur place"...
 (id.)

Aussi les seules modifications apportées par les hommes pour faciliter leurs déplacements concernent-elles les horaires ; dans les catégories professionnelles dites supérieures (professions indépendantes ou libérales notamment), on insiste sur l'"absence" d'horaires et sur la possibilité de choisir ses heures de déplacement en dehors des heures de pointe. Dans les autres catégories socio-professionnelles, ces modifications sont plus limitées et ne peuvent porter que sur les seules heures élastiques, au retour, le soir :

... "Le soir, bien souvent, je pourrais rentrer à six heures... J'aime mieux attendre"...
 (H, 40 ans, St-Denis, travaille à l'Opéra, commissionnaire agent de change, se rend au travail par autobus + métro)

... "Le soir, je ne suis pas pressé"...

(H, 33 ans, St-Denis, ouvrier pointeur P3, travaille à St-Ouen ; utilisait autobus + métro pour s'y rendre, se sert maintenant de sa voiture)

Pour les femmes, le problème se pose en termes différents, en raison de la "deuxième journée" que fait la femme qui travaille :

... "Une femme quand elle rentre à sept heures, sept heures trente le soir, elle n'a pas fini sa journée"...

(H, 40 ans, commissionnaire agent de change, cité plus haut)

L'activité professionnelle est posée en fonction du transport :

... "Il y a une solution de travail, c'est-à-dire de lâcher une place qu'elle aime bien pour une à proximité de chez soi... Ca élimine le problème du transport"...

(H, 26 ans, St-Denis, travaille à St-Lazare, acheteur dans un grand magasin ; sa femme travaille à Puteaux et doit utiliser autobus + métro avec deux changements + navette de l'entreprise)

... "Il est plus facile pour moi de changer de travail que mon mari [...]. Une femme peut se permettre plus facilement de changer de travail qu'un homme... Elle fait des sacrifices. Elle a quand même son foyer, son intérieur"...

(F, 29 ans, ex-employée agence de voyages à l'Etoile, Montfermeil)

Cette situation peut conduire la femme qui travaille à un changement d'emploi :

- soit recherche d'un lieu de travail plus facilement accessible :

... "J'ai préféré être autour de chez moi, alors j'ai trouvé ce travail en bas de chez moi qui est vraiment parfait"...

(F, 38 ans, secrétaire, St-Denis)

- soit recherche d'un travail dont les horaires sont plus compatibles avec la "seconde journée" de la femme (mi-temps, journée continue, p. ex.).

Elle peut aussi se résoudre par la cessation des activités professionnelles quand, à la suite d'une modification, non recherchée, du lieu de travail, le temps de transport devient trop long et trop con-

traignant ; c'est le cas, par exemple, de cette femme, habitant Montfermeil et travaillant à Bonne-Nouvelle, dont l'entreprise a transféré ses bureaux dans le quartier de l'Etoile :

... "J'ai laissé ma place de l'Etoile uniquement pour une raison de transports... Je n'avais pas d'enfant à ce moment-là, mais trois heures par jour"...

Cette plus grande "mobilité" du lieu de travail pour les femmes s'explique peut-être aussi par le fait qu'elles n'ont pas, le plus souvent, la possibilité d'utiliser le véhicule individuel du ménage, quand il n'y en a qu'un (1) : ou elles ne sont pas titulaires du permis de conduire, ou, même si elles le sont, c'est le chef de famille qui utilise de façon prioritaire et quasi-systématique la voiture du ménage. Le seul élément "flexible" est alors le lieu de travail.

De ce qu'on vient de lire ressort une explication complémentaire de la fixité du domicile dont nous avons traité plus haut : elle serait aussi une réaction aux changements qu'on est obligé de subir ; c'est une façon de marquer que, sauf circonstances exceptionnelles, on ne peut vous forcer à changer ce domicile à soi comme on peut vous contraindre à changer d'emploi et de lieu de travail.

Dans ces conditions, le déplacement (et, notamment, l'allongement du temps de transport résultant d'un changement de travail) apparaît comme le prix qu'il faut payer pour conserver ce domaine qui vous est propre.

Le cas de cet enquêté l'illustre bien : ouvrier, habitant à St-Denis et travaillant à St-Ouen, il envisage, dans une perspective d'accession à la propriété, d'aller habiter Pierrefitte. Il ne remet pas pour autant en cause son lieu de travail : pour pouvoir s'appropriier - au sens le plus fort du terme - son espace de vie (si l'on admet que, dans notre société, la propriété privée est la forme privilégiée d'appropriation), il se déclare prêt à accepter une augmentation sensible des temps de transport comme à changer de mode de transport domicile/travail (passage des transports en commun à l'utilisation du véhicule individuel).

Les deux pôles du domicile (origine vraie) et du lieu de travail (destination vraie) déterminent donc tout ensemble le trajet obligatoire et les moyens de transport collectifs à disposition ; en d'autres termes, ils définissent les contraintes qui jouent sur l'utilisation d'un (ou de plusieurs) mode(s) de transport. Agir sur des contraintes spécifiquement liées aux choix de modes de transport - et sur

(1) La tendance à l'achat d'une seconde voiture semble se renforcer dans les foyers à haut revenu ; elle est d'ores et déjà suffisamment nette pour constituer une dimension privilégiée dans les plans de marketing d'un certain nombre de constructeurs automobiles.

lesquelles nous aurons à revenir - implique donc qu'on puisse agir sur le choix de la véritable origine et de la véritable destination des déplacements domicile/travail.

L'unité, choix des pôles - choix du mode

Nous trouvons réalisée, chez l'un de nos enquêtés, l'adéquation du lieu de résidence et du lieu de travail : il s'agit d'un agent immobilier, travailleur indépendant, qui explique qu'il a effectivement "choisi" d'habiter Aubervilliers et de travailler à St-Denis, notamment pour pouvoir, dans le cadre de son activité professionnelle, utiliser sa voiture.

Dans ce type de situation, le "choix" du mode de transport n'implique pas comparaison entre les possibilités offertes par différents moyens de transport pour un trajet d'ores et déjà déterminé ; il se situe à l'origine de ce qui définit le déplacement : il s'agit non d'un choix du mode (utilisation du véhicule individuel) mais de choix d'un domicile et d'un lieu de travail tels qu'on puisse utiliser sa voiture.

Il serait sans doute intéressant d'identifier avec précision les caractéristiques de cette population pour laquelle le choix d'un mode de transport est réalité. Cependant, étant donné l'ensemble des conditions nécessaires pour produire une telle situation : possibilité réelle de choix du domicile (de façon au moins relativement indépendante du coût), possibilité réelle de choix des conditions de travail (être son propre patron, ne pas avoir besoin d'une infrastructure de travail trop importante, etc...), on peut poser en hypothèse extrêmement forte qu'il s'agit là d'une population marginale et réduite.

2. - "CHOIX" DU MODE ET CONTRAINTES

Une fois le domicile et le lieu de travail fixés, l'utilisation d'un mode (ou de modes) de transport particulier(s) s'inscrit dans toute une série de contraintes, plus directement définies à la fois par le trajet à effectuer et par les possibilités offertes par les transports en commun.

Dans l'analyse qui suit, nous nous réfèrerons uniquement à des cas où l'utilisateur a un véhicule individuel à sa disposition - cas où l'on considère habituellement qu'il y a une situation de choix.

Sources de contraintes

Les contraintes peuvent provenir :

- des caractéristiques des zones où s'effectue le déplacement, en ce qui concerne les trajets domicile/travail, les enquêtés habitant la banlieue parisienne peuvent se trouver dans trois situations différentes :

- . le trajet s'effectue vers Paris sans inclure de déplacement intra-muros ;
- . il s'effectue vers et dans Paris, comportant donc une partie extra-muros et une partie intra-muros ;
- . il s'effectue de banlieue à banlieue ;

- des horaires du déplacement

Les contraintes sont différentes selon qu'il s'agit d'heures de pointe, où les transports en commun sont relativement fréquents mais comblés, d'heures creuses où les transports en commun sont rares mais où l'on peut y trouver de la place, d'heures de nuit, où ils se raréfient, puis sont inexistantes ;

- du réseau de transports en commun existant

et qui varie selon les localités ;

- du mode lui-même et de son site

son fonctionnement étant différent selon qu'il se déplace ou non en site propre.

Le jeu de ces différentes contraintes amène les usagers à exclure un certain nombre de solutions-transport qui, si elles existent "en soi", ne s'en avèrent pas moins impraticables. De ce point de vue, on peut dire qu'à bien des égards, la carte des réseaux de transports en commun donne une image abstraite de la réalité des transports.

Impossibilités générales

Nous entendrons par là les solutions impraticables qui peuvent se présenter quelles que soient les localités envisagées et qui, malgré l'existence formelle d'un réseau de transports en commun, interdisent le choix entre véhicule individuel et transports collectifs.

C'est notamment le cas des liaisons banlieue/banlieue : l'infrastructure de transports en commun étant ce qu'elle est dans la Région Parisienne, entraîne quasi nécessairement le recours au véhicule individuel. En effet, même lorsque la solution transport en commun est matériellement possible, elle suppose un tel accroissement du temps de trajet qu'il devient impossible de considérer qu'il y a choix. Nous n'en prendrons pour exemple que le trajet de cet enquêté habitant le Blanc-Mesnil et travaillant à Montfermeil :

- . en voiture, ce trajet lui demande 15 minutes à l'aller et 20 minutes au retour ;
- . en transports en commun - solution qu'il a expérimentée - il lui a demandé 1 heure 30 dans chaque sens, avec les étapes suivantes :

train du Blanc-Mesnil à Paris-Nord
liaison à pied Gare du Nord / Gare de l'Est
train Gare de l'Est / Gare du Raincy-Villemonble
autocar de la Gare du Raincy à Montfermeil

Il en va de même pour les liaisons aux heures de nuit : le véhicule individuel s'impose dès que les lignes de transports en commun ne fonctionnent plus (ou pas encore). C'est le cas, par exemple, de ce garçon boucher qui, habitant St-Denis, doit être arrivé chez son employeur, à Epinay-Villetaneuse, tantôt à quatre heures du matin (quatre fois par semaine), tantôt à cinq heures (deux fois par semaine).

Même lorsque les transports en commun fonctionnent déjà, si le déplacement doit avoir lieu à des heures trop anormales, leur utilisation suppose une telle perte de temps que c'est encore la solution individuelle qui l'emporte. Le cas d'un employé des P et T qui habite Montfermeil et travaille à la Gare de l'Est même est exemplaire : s'il travaillait de jour, il serait le plus favorisé des enquêtés que nous avons pu trouver dans sa localité, mais il commence son travail à 20 heures et en sort à 5 heures du matin. Jusqu'à ce qu'il dispose d'une voiture, il devait procéder ainsi :

- . 18 heures 30, car à Montfermeil pour atteindre le train de
- . 19 heures 10 à la Gare du Raincy-Villemonble
- . 19 heures 30, arrivée à la Gare de l'Est
- . 20 heures, entrée au travail

c'est donc une heure et demie que lui coûtait son déplacement en transports en commun à l'aller ; son retour lui demandait deux heures un quart, qui se décomposaient ainsi :

- . 5 heures du matin, sortie de son travail
- . 6 heures, premier train pour le Raincy

- . 7 heures, premier car pour Montfermeil
- . 7 heures 15, arrivée à son domicile ;

en voiture, il lui faut de 30 à 40 minutes dans chaque sens.

Le cas des personnes ayant à effectuer des déplacements de travail en cours de journée est assez différent, dans la mesure où il n'est pas toujours impossible de les réaliser en transports en commun ; cependant, lorsqu'ils ont lieu à l'intérieur d'une même localité de banlieue ou de banlieue à banlieue, l'usager doit recourir au véhicule individuel s'il veut éviter que son temps de transport n'excède son temps de travail (cas de contremaître se rendant sur plusieurs chantiers dans la même journée, par exemple).

Jusqu'ici, ce sont des impossibilités d'utiliser les transports collectifs qu'on a énumérées. Les banlieusards citent également des situations où ils estiment ne pas pouvoir faire usage de leur voiture et qui correspondent à des déplacements comportant une partie importante du trajet dans Paris :

... "Depuis 1958, je ne rentre jamais dans la capitale avec ma voiture. Je prends le métro, c'est plus pratique"...
(H, chef d'embauche, habitant Montfermeil)

Les problèmes posés par le stationnement et les risques de contravention d'une part, les pertes de temps et "l'énervement" consécutifs aux encombrements d'autre part, sont tels que l'utilisation de la voiture est, sauf dans quelques rares cas, exclue. Pour l'un de ces rares enquêtés qui utilisent systématiquement leur voiture pour aller dans Paris, le problème majeur de stationnement est résolu par l'existence d'un parking d'entreprise.

La nécessité d'avoir à traverser Paris en voiture peut même remettre en cause le moyen de transport utilisé : c'est le cas, par exemple, pour cet ingénieur qui, habitant Montfermeil et travaillant à la Porte des Lilas, utilisait sa voiture ; sa mutation dans un établissement situé à la Porte d'Italie l'a conduit à assurer ses déplacements domicile-travail par les transports en commun, la traversée de Paris étant ressentie comme "un obstacle infranchissable".

Si le véhicule individuel remplace donc souvent avantageusement le train - et surtout l'autobus, pour les trajets intra-banlieue notamment - il ne remplace pas pour autant le métro.

Les exemples auxquels nous venons de nous référer pour illustrer l'analyse peuvent paraître des cas extrêmes ; ils n'en sont pas moins représentatifs des comportements qu'une fraction non négligeable de la population active de l'agglomération parisienne est obligée d'adopter.

Même en dehors de ces situations, qui sont certainement plus fréquentes qu'on n'aurait tendance à le penser, il reste toujours difficile de parler de choix du mode de transport.

Impossibilités spécifiques à la localité

Dans certaines localités ou dans certains quartiers, le choix se réduit à une alternative entre un seul moyen de transport en commun et la voiture. C'est, par exemple, le cas de Montfermeil où, l'arrêt de l'autobus RATP étant largement excentré, le seul moyen que puissent véritablement envisager une majorité d'habitants pour rallier Paris par les transports collectifs est un autocar qui les dépose à la gare SNCF du Raincy-Villemomble, puis le train jusqu'à la Gare de l'Est.

C'est aussi le cas - même s'il se présente un peu différemment - pour Boissy-St-Léger. Certes, il existe (l'enquête étant antérieure à la mise en service du RER) plusieurs possibilités : le train et plusieurs lignes de cars. Cependant ces moyens de transport ralliaient tous (séquelle historique ?) la place de la Bastille.

Tout en s'interrogeant : ("Pourquoi vont-ils tous à la Bastille ?"), les Boisséens regrettaient déjà, par anticipation, que le RER ne les conduise qu'à la Nation, c'est-à-dire en un point de Paris moins central. Tout se passait dans leur discours comme si, le train n'arrivant plus à la Bastille, il n'existait plus d'autre moyen d'y accéder (alors que les cars continuent à s'y rendre) ; ceci semble indiquer soit que le modèle traditionnel : "tout arrive toujours au même endroit", était transposé tel quel au RER, les cars étant (psychologiquement) supposés aboutir eux aussi à la Nation, soit que la solution autocar est considérée comme si peu pratique que, le terminus du train étant modifié, il n'existe plus (psychologiquement) aucune liaison directe avec la Bastille.

Dans toutes les situations où il n'existe qu'un seul moyen de transport collectif et où les transports en commun permettant de rallier Paris aboutissent en un même point, il semble toujours aussi difficile de parler de choix, car :

- d'une part, dans la situation actuelle, cet unique mode de transport en commun ne permet généralement que d'assurer la liaison avec Paris ; ceci conduit donc, pour tous les déplacements se situant en dehors de cet axe, à l'utilisation d'un mode de transport individuel ;

- d'autre part, même s'il ne s'agit que de rallier Paris (que ce soit l'une de ses Portes ou, a fortiori, l'intérieur de Paris), le transport en commun "unique" et les transports en commun à des-

tion unique ne permettent de se rendre relativement aisément qu'à un seul point dans Paris (la Gare de l'Est pour les habitants de Montfermeil, par exemple).

C'est dire qu'il est impossible d'adapter son point d'arrivée dans Paris au lieu où l'on a à se rendre, que ce soit par le choix d'un point d'arrivée dans Paris proche de sa destination ou en choisissant un point d'arrivée tel que, même s'il implique l'utilisation d'un moyen de transport intra muros, le trajet soit relativement court et ponctué du minimum de changements.

Aussi n'y a-t-il rien d'étonnant à ce que la quasi-totalité des enquêtés placés dans cette situation soient amenés à utiliser leur voiture.

Critique du concept d'offre de transport

On pourrait penser que, lorsqu'une localité est desservie par différents moyens de transports en commun se rendant en divers points de Paris et reliant aussi, directement, des localités proches, la richesse -au moins relative - de l'offre rende possibles différentes solutions caractérisées par une adaptation du moyen de transport au motif et à la destination du déplacement.

C'est effectivement ce qui se produit, par exemple, pour certains habitants de Saint-Denis, proches à la fois de la gare SNCF et de lignes d'autobus RATP :

... "Si je vais dans la région de la gare du Nord, je prends le train... Pour Aubervilliers, c'est l'autobus... C'est le plus commode que je choisis"...

(H, 21 ans, chimiste, habitant St-Denis, travaillant à Aubervilliers ; dispose d'une Dauphine)

... "Si je veux aller à la Porte de la Chapelle, ça m'évite de prendre le métro, je peux y aller directement avec l'autobus... Si je veux aller au Carrefour Pleyel, je peux aller (de là) à la Gare St-Lazare"...

(H, 27 ans, chef de chantier, habite et travaille à St-Denis, utilise le plus souvent sa voiture, parfois l'autobus, pour se rendre à son travail)

... "Si je vais près de la Gare du Nord, je prends le train (...) J'ai le choix entre deux modes d'arrivée dans Paris différents"...

(F, 38 ans, secrétaire, St-Denis, travaille près de chez elle)

La portée de cet exemple, en ce qui concerne St-Denis, se limite à sa partie Centre-Ouest ; les entretiens réalisés dans d'autres quartiers (en particulier Sud-Est et Est) de cette même localité montrent à quel point il serait irréaliste de s'arrêter à une constatation globale : St-Denis est bien reliée à Paris, puisqu'il y existe une ligne SNCF, plusieurs lignes d'autobus RATP et que le métro, avec la station Pleyel, en est proche.

Or, ils ne sont pas également accessibles de tous les points de la localité ; ainsi pour rallier, aux heures de pointe, le métro Pleyel quand on habite, p. ex., la cité Joliot-Curie (quartier Sud-Est), il faut soit prendre l'autobus 192 (qui, traversant le centre de St-Denis, mettra de 30 à 45 minutes pour arriver à Pleyel), soit aller à pied jusqu'à la Porte de Paris (10 minutes), puis prendre un autobus (20 à 30 minutes) (1).

Ceci nous amène à revenir sur une interprétation trop hâtive que nous proposons dans le rapport scientifique 1968 (2) à propos de la perception de St-Denis par ses habitants (St-Denis intégré à Paris du fait de la pénétration du métro sur son territoire). On voit ici, au contraire, que les habitants de zones à la fois excentriques et pauvrement desservies d'une localité où l'offre est apparemment abondante, se trouvent dans une situation qui rappelle à bien des égards celle des habitants de localités mal desservies (Montfermeil, p. ex.).

Il n'est donc pas possible, si l'on veut comprendre les situations de transport pour les améliorer, de considérer l'offre dans une localité de façon non différenciée, en la réduisant à la sommation des différents moyens de transport existants. Négliger l'absence des possibilités de transport spécifiquement intra-communales rend impossible une compréhension de l'accueil réservé aux transports collectifs généraux, car ce sont elles qui vont jouer un rôle déterminant dans le recours au véhicule individuel pour l'ensemble des déplacements.

Pour avoir un sens, le concept d'offre de transports devrait prendre en compte l'offre non plus de façon globale, mais selon différentes zones à l'intérieur de la localité, zones qui seront définies en termes d'attraction des différents accès aux différents moyens de transports en commun. La notion de zone d'attraction demanderait d'ailleurs à être étudiée avec infiniment plus de précision qu'elle ne semble l'avoir été jusqu'alors (par exemple, un même endroit peut se trouver dans la zone d'attraction de deux arrêts ou stations, les zones d'attraction peuvent varier selon les caractéristiques des modes de transport, etc. . .).

(1) estimations communes aux usagers des transports en commun et aux utilisateurs de la voiture ayant l'expérience des transports en commun.

(2) Rapport scientifique 1968 (MRF/ma/XII.68/(4)20) p. 5

Prendre en compte, non seulement le réseau des transports en commun, mais encore - et surtout - la façon dont ils fonctionnent ; ainsi, quel que soit le nombre de lignes d'autobus existant à St-Denis, il faut bien considérer aux heures de pointe, d'une part, qu'à moins d'être en tête de ligne, il passera souvent deux ou trois voitures combles avant qu'on puisse y accéder et, d'autre part, qu'un certain nombre d'autobus, du fait de leurs itinéraires (p. ex., traversée du centre de St-Denis) sont particulièrement lents et peu praticables (alors que ces itinéraires peuvent être évités en voiture). Il semble donc qu'envisager l'offre de transports sans prendre en compte ce type de variables, c'est se condamner à rester dans une abstraction qui interdit de comprendre la réalité et la spécificité d'une situation.

Prendre en compte, enfin, le fait que l'offre de transports (même si l'on intègre dans son analyse les facteurs que l'on vient d'évoquer) n'est pas équivalente pour les différents usagers, du fait de leurs destinations.

Supposer une telle équivalence, c'est en effet postuler :

- soit que, quelles que soient les destinations des usagers originaires d'une même zone, les possibilités qui leur sont offertes sont équivalentes (tous les trajets sont directs ou comportent les mêmes ruptures, exigent le même temps, etc...), postulat dont le seul énoncé montre l'irréalisme ;

- soit que les habitants d'une même zone ont tous pour destination une même zone, tout aussi étroitement définie ; un tel postulat, supposant l'homogénéité des zones "domicile" et "travail", semble aussi peu réaliste.

3. - LES VARIABLES - TRANSPORTS SIGNIFICATIVES

Les comparaisons que l'on a pu amorcer dans les pages qui précèdent entre des trajets effectués par les transports en commun et ceux effectués en véhicule individuel ont fait ressortir l'importance de certaines variables du trajet, le temps et les ruptures de charge notamment. Nous allons tenter maintenant de préciser l'analyse de ces variables qui sont sources de différences significatives pour les usagers.

Temps quantitatif et temps qualitatif

La variable temps recoupe toutes les autres, toutes les différences décrites entre trajets par les transports en commun et en voiture personnelle correspondant à des différences de durée.

Cependant, ce qui apparait le plus significatif, ce n'est pas le temps de trajet en lui-même : le temps que nécessite un trajet donné, par un moyen de transport donné, est en effet apprécié par comparaison avec les durées correspondantes dans les autres modes.

Ainsi pouvons-nous constater que c'est lorsque le temps de trajet en transports collectifs est double, triple, quadruple du temps en voiture que l'usager, même à des niveaux économiques bas, abandonne la solution transport en commun ; citons, parmi nos enquêtés, le cas de :

- cet ouvrier peintre qui, en se rendant en voiture de St-Denis à Genevilliers, voit son temps de trajet diminué de moitié ;

- cette élève institutrice qui voit son temps de trajet St-Denis/Argenteuil diminué des deux-tiers ;

- l'employé des P et T cité plus haut (p. 25), des cinquantièmes.

Dans la mesure où c'est la comparaison des deux temps de trajet qui est significative pour l'usager, on peut se demander si le développement du parc automobile, la banalisation de la voiture au cours de ces dernières années, en révélant la possibilité d'un trajet domicile-travail deux ou trois fois plus rapide, n'ont pas entraîné un abaissement du seuil au-dessus duquel le temps de déplacement par les transports collectifs devenait insupportable.

Notons enfin que les différences de temps ne correspondent pas à la même valeur pour tous : les membres de couches socio-professionnelles à revenus élevés présentent l'allongement de leur temps de transport comme une "perte" plus importante pour eux que pour les autres, leur temps comme plus précieux que celui des autres ; ils sont les seuls à l'affecter d'une valeur économique - non chiffrée d'ailleurs :

... "Moi, je ne peux pas me permettre d'attendre l'autobus huit à dix minutes"...

(H, 58 ans, directeur d'une agence d'assurances, Epinay-St-Denis, n'utilise que sa voiture)

Cela s'explique essentiellement par le jeu d'un ensemble de facteurs psycho-sociaux : affirmation de statut social et identification à ce statut, "érotisation du travail", etc. et il convient d'insister sur le fait que ces variables, parce que d'attitudes, sont moins flexibles encore que les variables matérielles. La possession et surtout l'usage quotidien de la voiture sont, pour ces enquêtés, affectés d'une valeur symbolique et sociale bien plus encore que d'une valeur d'utilité. C'est seulement dans ces catégories qu'on peut trouver de fortes

surestimations des temps de trajet par les transports en commun - ce qui permet à ces enquêtés de renforcer la cohérence interne de leur position ; signalons que ce sont les seuls pour lesquels se vérifient pleinement les hypothèses que nous avançons quant au rôle des mécanismes de réduction de la "dissonance cognitive" (1). Ils sont représentatifs de ces groupes sociaux qu'il serait vain d'essayer de dissuader d'utiliser leur voiture.

La discontinuité

Un temps mort -

Il faut souligner les significations du temps de trajet : il s'agit, d'une part, d'un temps perdu, d'un temps mort et, d'autre part, d'un temps s'additionnant, s'intégrant à la journée de travail :

... "On perd un temps infini en transport, c'est un temps mort, une perte absolue, et de temps et de fatigue"...
(F, 54 ans, secrétaire intérimaire, habite Porte d'Orléans)

... "C'est du temps de perdu, du temps que vous passez en dehors de chez vous et qui ne sert à rien [. . .] On perd beaucoup de temps dans les transports"...
(F, 29 ans, habitant Montfermeil, ex-employée dans une agence de voyages, ayant cessé de travailler du fait des temps de transport).

Le terme même de "temps mort" est révélateur. Les temps morts ne sont jamais que ceux pendant lesquels on a le sentiment de ne pas agir, où l'on ne se sent pas exister.

Annulation et transformation du temps de trajet

Aussi le problème qui se pose à l'usager est-il de transformer, ou, tout au moins, d'annuler ce temps mort que constitue le déplacement.

On peut parler d'un essai d'annulation du trajet par le désir d'être pris en charge et d'un essai de transformation du transport par la recherche de la possibilité de "faire quelque chose" pendant le trajet.

C'est d'abord le désir de pouvoir rester passif pendant le trajet, désir qui prend souvent la forme "pouvoir ne penser à rien" :

(1) cf. Projet technique, annexe III, pp. 7-8

... "Au moins, dans les transports en commun, il (mon mari) est pris dans un corset rigide... Il n'a plus à s'occuper de rien [...] S'il est en retard, il a un billet de retard"...

(F, 29 ans, Montfermeil, ayant cessé de travailler)

... "Dans le métro, c'est la RATP qui vous domine... Il n'y a plus à penser à rien"...

(H, 23 ans, ajusteur P2, habite St-Denis, travaille Place Balard, n'a pas de voiture)

Les termes mêmes employés par ces enquêtés : "corset rigide", "billet de retard", "qui vous domine" montrent bien à quel point cette passivité recherchée dans le mode de transport s'exerce surtout contre le transport-contrainte, lié lui-même massivement au travail-contrainte.

"Ne penser à rien", c'est-à-dire ne pas penser aux contraintes ou au temps perdu, permet de faire du temps de transport un temps "neutralisé", d'en annuler les aspects négatifs.

C'est aussi la possibilité de faire "autre chose", de transformer le temps de transport en l'utilisant pour le faire sortir de ses significations et de ses connotations négatives :

... "Vous prenez le métro, vous lisez le journal, ou vous faites ce que vous voulez, vous utilisez le temps de transport"...

(H, 39 ans, ingénieur TP, habite Montfermeil, travaille Porte d'Italie, a cessé d'utiliser sa voiture après changement de lieu de travail)

... "Pour oublier le métro, quand je suis dans le métro, je prends un canard"...

H, 26 ans, acheteur dans un grand magasin, habite St-Denis, travaille à St-Lazare, utilise les transports en commun).

C'est là une transformation du trajet en activité et bénéfice personnel. "Faire autre chose" permet d'annuler activement le temps de transport, négatif, contaminé par le travail.

Dans une telle perspective, le problème du temps "objectif", quantifié du transport devient second. L'exemple de ce dessinateur habitant St-Denis et travaillant à Mairie d'Issy est, sur ce point, très significatif : le trajet en voiture serait de 2 h 30 par jour environ; le trajet qu'il effectue en transport en commun (à pied + bus + métro + à pied) lui demande 3 heures ; mais ce trajet comporte quotidiennement quatre-vingt minutes de métro, pendant lesquelles il peut "être assis et lire", car il part en tête de ligne à l'aller comme au retour.

S'il fait ce trajet en voiture, ce trajet représente deux heures trente totalement inutilisables et, de plus, fatigantes. S'il prend le métro il "récupère", sur ses trois heures de transport en commun, une heure-vingt "utilisable" :

... "Je ne suis pas à trois minutes près, non... j'aime mieux ne pas me faire bousculer... Il faut y aller doucement... et je laisse des gens pressés courir... et puis voilà, j'ai ma place assise... Alors toujours les habitudes, quoi... Toujours la même voiture à peu près... et puis là, ça me permet... alors j'ouvre mon journal... et... et je prends les nouvelles... alors ça me fait quarante minutes de lecture... Bon, j'ai le temps largement de... de lire le quotidien et... et après de plier le journal, sortir... et de faire ma marche à pied de... encore 13, 14 minutes... et puis voilà !..."

[En voiture] dans les mêmes conditions, eh bien j'arriverais peut-être vers 7 h 20... donc, je pourrais gagner 10 minutes. Alors là, les 10 minutes je préfère les perdre dans le transport en commun que... gagner 10 minutes en voiture avec les énervements et... et tout ce que ça conduit [..] Alors il y en a qui disent que je perds du temps... D'accord, c'est perdre du temps, si vous voulez, mais... Il faut avouer qu'il faut quand même un peu lire, quoi [..] eh bien ces... ces trajets là forcément c'est fastidieux, c'est fatigant, et ça permet quand même d'ouvrir un bouquin... qu'en voiture, bon... vous gagnez peut-être le temps, mais le temps que vous gagnez vous ne le récupérez pas à... à lire, ce que vous auriez pu faire... Et je me suis arrangé comme ça"...

Il convient cependant de souligner que le trajet n'est annulable ou transformable que s'il est continu ou, du moins, s'il comporte, comme dans le cas que nous venons de citer, une importante partie continue : ceci est rendu plus sensible encore, a contrario, par les réactions négatives au fractionnement du trajet.

Le fractionnement du trajet -

Le fractionnement du trajet implique, tout d'abord, une multiplication des attentes ; or c'est essentiellement l'attente qui est ressentie comme un temps mort :

... "Au moins quand on est dans le bus, on avance"...
(F, employée de banque, St-Denis)

... "Aller chercher un car que vous n'êtes pas sûr de trouver, ça fait une demi-heure de perdue et il faut prévoir un temps d'attente assez important... où l'on peut

rien faire"...

(F, Montfermeil, ne travaille plus)

... "Il y a un cauchemar à attendre"...

(H, agent technique, habitant St-Denis, travaille à la Nation, utilise les transports en commun)

De plus, le fractionnement du trajet est source de retards, et de retards cumulatifs : si l'on manque son premier moyen de transport, il y a toutes chances pour qu'on manque le second, et le retard se répercute en s'amplifiant :

... "Si vous voyez un car qui vous passe sous le nez, vous savez que vous ratez votre train et que vous serez en retard"...

(F, Montfermeil, a cessé de travailler)

Mais surtout, ces ruptures amènent un état de tension : on est contraint pendant le trajet de penser au transport et à tout ce qu'il signale : la nécessité de se déplacer, les contraintes, les horaires, bref, le travail ; le temps de transport est contaminé au maximum par le travail :

... "Il faut toujours courir après un autobus en pensant qu'on risque d'arriver en retard"...

(F, 24 ans, secrétaire, habite St-Denis, travaille à Puteaux, utilise les transports en commun)

Cet enquêté résume bien le sentiment général quant aux insatisfactions qu'entraînent fractionnement et discontinuité :

... "Ce qui est désagréable, c'est de prendre plusieurs moyens de transport, en quitter un pour en prendre un autre... C'est ce qui m'agace le plus [...] le transport révé... ce n'est pas seulement le temps de transport... C'est qu'il vous prene à votre travail, et qu'il vous dépose chez vous... Ce qui est désagréable, c'est le changement"...

(H, 40 ans, commissionnaire chez un agent de change, habite St-Denis, travaille à l'Opéra, bus + métro)

Les ruptures de charge et les attentes qui leur sont liées empêchent donc d'extraire le temps du trajet du temps de travail ; elles déstructurent le temps vécu que l'usager essaye de restructurer, de s'approprier en lisant, en faisant "autre chose". A cet égard, elles représentent bien autre chose qu'une simple augmentation du temps : il s'agit d'une modification qualitative du temps vécu dont on ne voit pas, à l'heure actuelle, comment elle pourrait être "calculée", "pondérée".

Il est bien certain que les attentes sont vécues différemment selon les situations et que les ruptures de charge n'auront donc pas la même signification selon les moyens de transport entre lesquels elles interviennent.

A cet égard, les trois principaux moyens de transport en commun seront donc vécus de façon tout à fait différente.

Transports en commun et discontinuité -

Le métro apparaît comme le mode de transport continu par excellence. La fréquence de passage des rames n'implique que peu d'attente ; les changements dans le métro ne sont pas perçus, dans l'ensemble, comme des ruptures trop fortes, dans la mesure où - sauf à certaines correspondances aux heures de pointe - les attentes ne sont pas trop longues :

... "En métro, même si vous ratez la correspondance, c'est pas grave... Il y en a toutes les 3 minutes"...
(H, ajusteur, habite St-Denis, travaille Place Balard, utilise les transports collectifs, pas de voiture)

Le réseau lui-même apparaît continu :

... "Il y a toujours un arrêt de métro près de là où on va"...

Il implique d'ailleurs l'existence d'une structure urbaine continue :

... "Le métro, c'est pour Paris seulement"...

... "On sait très bien où s'arrête Paris : là où s'arrête le métro"...
(H, acheteur, St-Denis - St-Lazare)

... "Le métro c'est pour Paris... Ici [à Montfermeil]/ ça ne pourrait pas venir"...
(H, agent de collectivité locale, habite le Blanc-Mesnil, utilise sa voiture)

L'autobus, au contraire, pour les banlieusards qui forment la population sur laquelle nous avons travaillé, représente le mode de transport discontinu par excellence :

... "Il faut attendre l'autobus qui, en plus, ne passe pas toujours à des heures régulières"...

... "En bus, il y a trop de circulation, on perd un temps incroyable"...

En tant que transport de surface utilisant la voirie commune, ils sont soumis aux encombrements. On insiste beaucoup sur cette contrainte qui, venant s'ajouter à leurs fréquences de passage déjà basses, fait des autobus le moyen de transport le plus irrégulier, le plus incertain, le plus discontinu.

Rareté et irrégularité, ces deux caractéristiques amènent l'usager à formuler deux types de souhaits en apparence contradictoires : souhaits d'autobus tenant leurs horaires, d'une part, autobus sans horaires, de l'autre, mais qui se résument dans le souhait d'une garantie, au mieux de fréquence élevée, au moins de ponctualité.

Mode de transport discontinu, les autobus le sont aussi en ce qu'ils s'arrêtent généralement aux portes de Paris et qu'il est nécessaire, de ce fait, d'emprunter au moins un second mode de transport si l'on veut pénétrer dans Paris.

Le train représente une sorte d'intermédiaire entre le métro et l'autobus : comme il circule en site propre, il échappe aux encombrements et aux incertitudes qui leur sont liées. L'horaire régulier des trains offre une certaine garantie. Attendre un train n'a plus la même signification qu'attendre un autobus, d'une part parce que la gare offre une structure d'accueil et un certain confort :

"Là, au moins, (dans une gare) on n'attend pas dans le froid", d'autre part et surtout parce que, en raison même de cette certitude, le temps passé à attendre est vécu différemment : si le train passe à 8 h 32, par exemple, et qu'on arrive à la gare à 8 h 20, il y a 12 minutes d'attente ; au fur et à mesure qu'on attend, le temps passé se retranche de ce temps initial connu. Au contraire, le temps passé à attendre l'autobus, dans la mesure où l'on ne sait pas quand il passera, s'ajoute : on attend depuis 2, 3, 5, 10 minutes, alors que s'accroît le sentiment d'incertitude. De plus, la garantie que représente l'horaire permet d'utiliser le temps d'attente : on peut aller acheter des cigarettes ou un journal, ce qui permet d'annuler et même de transformer le temps mort de l'attente, d'en faire autre chose qu'un temps d'attente ; l'horaire permet de restructurer ce temps en fonction de certaines activités possibles, de maîtriser dans une certaine mesure le temps.

Il apparaît donc impossible de considérer que le temps d'attente ait une valeur identique quel que soit le mode utilisé. Ajoutons-y que les différences dont il s'agit sont des différences qualitatives qu'il ne paraît guère possible, en l'état actuel, de transformer en données quantitatives. Il ne s'agit pas d'une attente que serait plus agréable - ou moins désagréable - pour le train que pour l'autobus, par exemple, elle est fondamentalement autre.

On remarquera enfin que le temps d'attente est vécu aussi

différemment selon le temps déjà attendu : la nième + 1 minute d'attente n'est pas vécue de la même façon, n'a pas la même valeur que la nième. il semble donc difficile d'accepter l'hypothèse selon laquelle "la valeur marginale de la différence des temps de parcours est constante". (1)

Voiture et discontinuité -

La voiture individuelle est présentée comme un moyen de transport continu : on la prend chez soi et on ne la quitte que parvenu à destination :

... "Je prends ma voiture dans mon garage [] et j'ai la satisfaction de me dire que je n'en ressortirai qu'arrivé"...

(H, ingénieur des Mines, Montfermeil - Bastille)

Son utilisation procure aussi un certain sentiment de liberté, une impression d'échapper en partie aux contraintes de transport ; ce sentiment est notamment lié à la liberté que le véhicule individuel laisse dans le choix de l'itinéraire :

... "En bus, le trajet est fixé... On est obligé de passer à certains endroits [] En voiture, si je vois un bouchon, je peux essayer de l'éviter"...

(H, ouvrier pointeur, St-Denis - Pte St-Ouen, est passé des transports en commun à la voiture un mois avant l'enquête).

En ce sens, la voiture qui laisse à son conducteur une certaine autonomie lui permet d'aménager, de structurer, (bref d'agir sur) la dimension spatiale du déplacement.

Elle permet enfin, certaines activités comme, par exemple, écouter la radio ou, tout simplement, "le plaisir de conduire" qui permettent, cette fois encore, d'annuler et de transformer le temps de transport.

Les ambivalences quant à cet aspect sont notables :

... "[] Dans une voiture [] je suis tout seul dans un fauteuil et je ne bouge plus"...

(H, ingénieur des Mines, Montfermeil - Bastille)

Le sentiment de discontinuité dans le trajet en voiture,

(1) I.A.U.R.P., Analyse du choix du mode de transport par les usagers en région parisienne, Cahiers de l'I.A.U.R.P., vol. 17-18 (2), Octobre 1969, pp. 7-9.

s'il est moins fort que le sentiment de continuité attaché à ce mode de transport, existe cependant et semble bien s'amplifier. Il tient aux embouteillages qui jouent un rôle à peu près équivalent à celui des attentes dans le cas des transports en commun. Ils entravent le "plaisir de conduire" pour le véritable amateur :

... "Conduire, avec tous ces encombrements, ce n'est plus un plaisir"...
(H, ajusteur, utilise les transports en commun).

Ils se présentent comme un temps mort, de plus en plus pesant, et perdu par rapport à l'objectif transport :

... "C'est fou le temps qu'on passe dans les encombrements"...

Ils impliquent le "risque d'arriver en retard", ils sont générateurs de tension :

... "Avec tous ces encombrements, on n'est jamais sûr d'arriver à l'heure... On s'énerve..."...
(H, chef d'embauche, Montfermeil - St-Denis, voiture)

Par tous ces éléments, ils replacent le transport dans son contexte de travail et d'horaires, empêchant ainsi son annulation ou sa transformation.

Les différentes discontinuités auxquelles sont soumis les déplacements : attentes, ruptures de charge, ou encombrements, représentent donc bien autre chose que de simples différences de temps et la voiture, dans la mesure où elle permet d'échapper à certaines de ces discontinuités, plus qu'un simple gain de temps. (Notons d'ailleurs que, dans Paris, où la voiture est beaucoup moins utilisée par les banlieusards, les différences voiture/transport en commun s'expriment plus souvent en termes d'encombrement et de difficultés de stationnement - c'est-à-dire de discontinuités - qu'en termes de différences de temps).

Prolonger l'analyse amène à proposer cette interprétation : ce qui est atteint par les conditions actuelles des transports dans l'agglomération urbaine n'est autre que la structure dans l'espace du déplacement (ébranlée par le fractionnement et la discontinuité) et la structure dans le temps du déplacement (annuler le "temps mort", "en ne pensant à rien" ou transformer le "temps perdu" en "en faisant autre chose" représentant bien, en effet, deux façons d'agir sur le temps).

Les discontinuités correspondent à une destructuration du champ d'action que constituent le temps et l'espace. L'analyse débouche dès lors sur une seconde interprétation : la réalité actuelle des transports urbains a pour conséquence une perturbation de l'espace

vécu et du temps vécu. Elle contribue, de façon non négligeable, à accentuer le déséquilibre des relations de l'individu urbain à son environnement.

Facteur économique et coût monétaire du transport

Le coût monétaire du transport ne semble pas constituer un élément déterminant de l'utilisation d'un mode particulier.

Eu égard aux caractéristiques recherchées dans le recrutement des enquêtés (personnes ayant "objectivement" le choix entre transport individuel et transport en commun), les enquêtés ne possédant pas de voiture sont rares dans notre population. Cependant, leurs déclarations s'avèrent parfaitement cohérentes avec celles des possesseurs de voitures : pouvoir ou ne pas pouvoir s'acheter une voiture, là se situe la perception et l'intégration de la contrainte économique ; c'est ce que résume bien une jeune femme lorsqu'elle déclare :

... "Les meubles d'abord, la voiture après"...

(C'est le même mécanisme qui joue dans l'éventualité de l'achat d'une seconde voiture dont le désir est souvent exprimé par les femmes qui travaillent et dont le mari utilise le seul véhicule du foyer). Mais une fois la voiture achetée, c'est-à-dire une fois cette contrainte économique majeure levée ou dépassée, le coût monétaire du déplacement lui-même n'apparaît pas comme primordial dans le fait qu'on utilise ou non sa voiture quotidiennement.

On constate en effet que le prix de revient de l'utilisation du véhicule individuel est rarement calculé et qu'il est le plus souvent identifié au seul prix du carburant.

Si le coût du déplacement en véhicule individuel est estimé "plus cher" globalement, la comparaison n'est généralement pas faite entre le prix du trajet par les transports en commun et le prix du trajet en voiture. Il est d'ailleurs extrêmement fréquent que les enquêtés présentent eux-mêmes cet élément comme secondaire, soit parce que l'on estime pouvoir supporter ce coût - c'est dire que, là encore, l'utilisation d'un mode de transport s'explique par bien d'autres facteurs que son prix :

... "Ça [la voiture] me coûte quand même plus cher que le train... Faut pas compter la partie fixe, il faut simplement compter l'essence... quatre francs cinquante par jour si je ne compte que l'essence... L'amortissement, je ne le compte pas car de toute façon j'aurais une voiture [..]. Dans ma situation, je peux le supporter"...

(H, 29 ans, ingénieur des Mines, Montfermeil, travaille dans le quartier de la Bastille)

soit parce que d'autres facteurs, notamment le temps, sont trop contraignants pour être mis en balance avec le facteur économique :

... "J'ai quand même le sentiment que ma voiture me coûte cher... Ceux qui peuvent utiliser les transports en commun sont mieux servis"...

déclare cet enquêté déjà cité qui, habitant le Blanc-Mesnil et travaillant à Montfermeil, est obligé de se rendre à son travail en voiture ; effectué par les transports en commun, son déplacement quotidien exigerait entre une heure et demie et deux heures dans chaque sens, alors qu'en voiture il lui demande au maximum quarante minutes.

Dans les rares cas où l'on mette en avant le prix du trajet, il semble qu'on ait le plus souvent affaire à des rationalisations, c'est-à-dire à des manifestations de "défense" sur le plan psychologique ; ce métreur (Montfermeil, travaillant à la Nation) nous livre ainsi le calcul suivant :

- . son ancienne voiture (4 CV) lui revenait à 15 francs par semaine (essence seule comptée)
- . la solution autobus + métro (inutilisable et exclue d'emblée du fait de sa durée, deux heures au minimum) lui reviendrait à 17 francs par semaine
- . sa voiture actuelle (ID 19) lui revient, déclare-t-il, à 25 francs par semaine
- . la solution de remplacement de la voiture par le recours à trois modalités de transports en commun (car + train + métro) et qui serait praticable (alors que la solution autobus + métro ne l'est pas) est écartée d'emblée sans même être chiffrée, car : "de toute façon, c'est plus cher que la voiture" (affirmation difficilement crédible pour peu qu'on la rapproche des déclarations des autres enquêtés de sa localité).

En général on admet donc, au contraire, que le véhicule individuel revienne plus cher que les transports en commun. Mais, quoi qu'il en soit, les transports en commun sont "trop chers" : leur prix n'est guère envisagé par rapport à celui du véhicule individuel, mais plutôt en fonction des services qu'ils offrent et qu'ils rendent ; ils sont trop chers pour ce qu'ils sont :

... "Et puis l'entassement... pire que du bétail aux heures de pointe, aussi bien dans les métros que dans les bus... C'est vraiment... un supplice gratuit... et de penser qu'il est payant, ça aggrave le cas ! Je trouve qu'il est amer de payer... en somme peut-être peu... par rapport au service rendu... mais enfin de payer pour être vraiment

si mal ! "...

(F, 54 ans, secrétaire intérimaire, Paris-Porte d'Orléans, travaillant à St-Denis au moment de l'enquête).

L'autobus est ressenti comme le plus coûteux des modes de transport en commun, du fait à la fois de la mauvaise qualité des services qu'il rend et de son système de sections ; il peut ainsi être aisément perçu comme plus cher que la voiture :

... "Elle, pour aller simplement jusqu'à Clignancourt / de St-Denis/, elle fait des économies, c'est certain ! Vous vous rendez compte : il lui faudrait six tickets pour aller, six tickets pour revenir le soir, presque un carnet par jour ! Ce ne serait pas possible ! Tandis qu'avec sa 2 CV, ça ne lui coûte pas grand'chose... Vous vous rendez compte de ce que ça coûte, un carnet d'autobus, Monsieur ! "...

Ajoutons que le coût du transport en commun est objectivement lié à un trajet déterminé, tandis que le coût de l'utilisation d'un véhicule individuel, qu'il s'agisse du carburant, de l'entretien, de l'amortissement, etc..., n'est jamais lié de façon univoque à une utilisation précise ; aussi le coût du déplacement en voiture n'est-il jamais ressenti directement comme l'est celui des transports en commun.

Enfin, l'estimation du coût des transports en commun comme trop élevé peut être mis en rapport avec l'existence de "statuts économiques" différents dans la hiérarchie familiale. Ainsi lorsque le chef de famille est le seul actif du foyer, la dépense en transports en commun grève son salaire pour des déplacements de personnes qui peuvent être économiquement improductives (femme) ou pures sources de dépenses (enfants d'âge scolaire). Au contraire, la dépense occasionnée par l'usage quotidien de la voiture par celui qui rapporte le salaire serait ressentie par lui à la fois comme un droit (lié à son statut) et une compensation (au fait de travailler pour les autres).

Il est cependant un élément du coût monétaire qui joue un rôle de révélateur, de catalyseur, et fait ressortir le système de contradictions qui gouverne l'utilisation du véhicule individuel : il s'agit des parkings et de leurs prix (1), qu'on estime insupportables.

En effet, ils "objectivent" le coût de la voiture : à chaque déplacement, chaque utilisation correspond un coût direct, hors de proportion avec toutes les estimations du prix du transport auxquelles on se livre. Ils actualisent notablement la perception des différences économiques, constituant à cet égard un élément de tension sociale :

(1) Nous ne disposons pas, du fait de l'époque où se sont déroulées les enquêtes, d'information concernant directement le "stationnement payant" dans les rues ; l'analyse qu'on va lire semble cependant dans ses lignes directrices, pouvoir s'y appliquer.

... "Ça coûte beaucoup trop cher, la voiture, huit ou neuf heures dans un parking... Ça peut représenter un pourcentage important du gain de mon travail. Je ne vais absolument pas l'amputer d'une somme [] parce que là il faut compter ! Si vous payez entre huit et dix francs par jour, c'est très important !"...

(H, commissionnaire agent de change, St-Denis - St Lazare)

Les parkings pénalisent les déplacements de loisir et, de façon plus générale, leurs prix sont ressentis comme une limitation de la liberté individuelle :

... "L'été, bien souvent, ma femme a l'envie de sortir, d'aller au cinéma... La voiture n'est pas sur place... après certaines heures, les transports sont beaucoup trop longs, le soir l'autobus dure très longtemps, alors on exclut les sorties. Il est évident que si le problème des parkings était résolu, bon on sortirait, on prendrait la voiture. L'hiver, non. Mais même en demi-saison, rester à Paris, sortir voir des amis éventuellement dans la semaine, c'est une chose que nous nous excluons"...

(idem)

Ceci est également vrai pour les achats anomaux et s'applique non seulement aux parkings du centre de Paris, mais aussi aux "parkings de dissuasion" des Portes :

... "On peut pas laisser sa voiture... Le parking est trop cher, ... Porte de la Chapelle, on y est allés une ou deux fois... Alors maintenant [] on ne va plus à Paris... parce que dans Paris, avec la voiture c'est pas possible"...

(H, garçon boucher, St-Denis)

Le découpage des tarifs horaires accentue encore le prix : faire payer les parkings des Portes par tranches de six heures, note un enquêté, c'est délibérément nier l'existence d'une journée de travail de huit heures auxquelles s'ajoute le temps nécessaire pour rallier, une fois sorti du travail, la Porte de Paris considérée.

Bref, pour le banlieusard, le parking de dissuasion ne joue, pas plus que l'autobus, le rôle qu'il devrait jouer, celui de service public.

4. - VARIABLES PSYCHOSOCIALES ET VARIABLES D'ENVIRONNEMENT

L'utilisation de tel mode, pour un usager donné, correspond dans une proportion très importante de cas à l'interaction de variables psychosociales et de variables du milieu environnant. C'est pourquoi il peut paraître artificiel d'analyser isolément chacun de ces ensembles de variables. Néanmoins, la complexité de leur interaction rendrait l'exposé par trop confus si l'on voulait en traiter directement. Aussi avons nous préféré, dans un premier temps, présenter indépendamment l'analyse de chacun de ces groupes de variables.

Variables psychosociales

Tout ce qu'on a pu développer dans ce qui précède tend à montrer que les facteurs de nature psychosociale ne sont pas, dans une majorité de cas, déterminants de l'utilisation d'un moyen de transport. Il n'en existe pas moins une fraction d'usagers (que nous avons déjà évoqués plus haut ; cf. p. 32) pour lesquels le jeu de normes sociales permet, à lui seul ou presque, d'expliquer l'utilisation exclusive de la voiture particulière.

Faute d'un meilleur terme, nous les appellerons utilisateurs volontaires de la voiture, par opposition aux utilisateurs forcés dont il sera question ensuite.

La voiture, signe d'appartenance sociale -

Les références ne manquent pas, dans le surabondant corps d'études dites "de motivations" effectuées par les constructeurs automobiles, les groupes pétroliers, etc. . . , aux "relations de l'automobiliste à sa voiture", aux variables de personnalité des automobilistes, à l'automobile considérée comme "symbole de puissance" ou "extension du Moi". Si un tel recours à la psychologie individuelle ou "des profondeurs" ne nous paraît que très relativement pertinent pour expliquer le choix d'un certain modèle de voiture, la "fidélité" à une marque d'essence, etc. . . , il le serait moins encore pour éclairer l'usage exclusif de l'automobile pour tous les déplacements. C'est en termes de normes sociales et de normes de groupes qu'on peut rendre compte du comportement de certains utilisateurs volontaires, pour qui la voiture représente, dans la vie quotidienne, plus et autre chose qu'un moyen de transport ; c'est pour cela qu'ils l'utilisent et l'utiliseraient de toute manière.

Professionnellement, ils se caractérisent par une situation indépendante (dans notre population, par exemple : agent immobilier, commerçant, assureur) ou un niveau hiérarchique relativement élevé (cadres supérieurs, administrateurs de sociétés), en

d'autres termes par un statut et des conditions de travail qui modifient notamment la nature et/ou l'intensité des contraintes d'horaires. Ils présentent tous leur voiture (et même parfois leur type de voiture, qui prétend toujours à un certain standing) comme constituant avant tout un instrument indispensable pour leur travail. Cependant, c'est en général moins du fait de nécessités objectives liées au travail que du fait de l'image qu'ils veulent donner d'eux-mêmes, qu'ils ne peuvent s'en passer :

... "Ça pourrait m'arriver peut-être de rater une affaire parce que je n'aurais pas eu le standing... et je n'aurais peut-être pas le standing avec une Ami 6 [] Il y a un an que j'ai une 204 maintenant... Avant, j'avais une Ami 6... Beaucoup de gens... ils riaient pas de moi, mais enfin..."

(H, agent immobilier, habite Aubervilliers, travaille à St-Denis)

Posséder une voiture, s'en servir - donc la montrer et se montrer - est un signe extérieur, sinon de richesse, du moins d'appartenance à un groupe social "supérieur". La voiture ne sert pas seulement à transporter, mais à communiquer aux autres ce que l'on est. Motif difficilement avouable en tant que tel. Aussi tendent-ils à présenter la voiture comme un instrument professionnel, "comme un crayon", banal en ce qu'elle fait partie des normes du groupe social auquel ils se rattachent. Pièce de leur panoplie professionnelle, elle est de leur propre aveu bien plus qu'un crayon : "Sans voiture, on ne se sent plus le même" déclare l'un d'eux ; à la limite, on se sent nu, quelque peu incorrect si l'on se déplace sans elle : l'avoir, "c'est comme avoir une cravate", proclame un autre.

Alors que pour les utilisateurs forcés, se servir d'une voiture pour se déplacer seul est quelque chose d'"aberrant", pour les utilisateurs volontaires, cet usage individualiste est positif, cohérent avec leurs conditions de travail et situe le transport dans un cadre comparable à celui de la maison ou du bureau :

... "Parfois, je rentre le soir à huit heures, huit heures trente, avec l'autobus ce serait pas possible"...

(H, 58 ans, commerçant (galerie de meubles) habite St-Denis et y travaille)

Les attentes seraient "trop longues" pour des gens qui ne peuvent "se permettre" de perdre du temps. Ils structurent donc leur situation sur un mode égo-centré : leur travail, leur vie, leur temps sont plus précieux que ceux des autres (cf. le "Je ne peux pas me permettre d'attendre l'autobus huit à dix minutes", p. 31).

Ils masquent également cette culpabilité en tentant de lui retirer sa raison d'être lorsque, parlant de l'éventualité de se rendre

à leur travail en transports en commun, ils gonflent très manifestement le temps de trajet qu'impliquerait cette solution. Ainsi, le directeur d'une agence d'assurances habitant Epinay-Villetaneuse et travaillant à St-Denis affirme-t-il contre toute vraisemblance qu'un tel déplacement, par le train et l'autobus, exigerait une heure-et-demie ; en fait, le train prend environ cinq minutes et l'on peut difficilement imaginer que le reste du trajet (à pied et en autobus) puisse demander une heure vingt-cinq (les déclarations des enquêtés de cette zone, tant utilisateurs de transports en commun qu'utilisateurs forcés de la voiture en font foi).

Les enquêtés de cette catégorie qui expliquent qu'ils sont peu au courant des possibilités offertes par les transports en commun témoignent très vraisemblablement d'un trait général de ce groupe : le refus d'exposition à une information qui mettrait en cause la validité de leur choix. C'est là un des mécanismes courants de réduction de la dissonance cognitive (1).

Résumons brièvement en quoi consiste ce système explicatif. Dans toute situation de décision, de choix, d'alternative, un seul terme du choix (dans le cas des utilisateurs volontaires, l'usage systématique et exclusif de la voiture particulière) est, bien évidemment, retenu. La solution choisie comporte, à côté de caractéristiques positives, des traits négatifs. De même, le terme refusé de l'alternative (en l'occurrence, les transports en commun) possède, (outre les particularités négatives qui ont motivé leur rejet) des éléments positifs. C'est le heurt de ces facteurs antagonistes qui crée la dissonance cognitive (c'est-à-dire le heurt entre tous les éléments "de connaissance, d'opinion ou de croyance relatifs à l'environnement, à soi-même ou à son comportement", comme l'écrit FESTINGER). Ceci donne naissance, sur le plan psychologique, à une activité qui vise une réduction de la dissonance ou, si l'on préfère, un renforcement de la cohérence interne à la personne et à son choix, de la "consonance" donc.

(1) cf. projet de recherches, Annexe III, projet technique, pp. 7-8

On peut se référer à :

FESTINGER (L.), A Theory of Cognitive Dissonance, Stanford, Calif., Stanford University Press, 1962.

BREHM (J.W.), COHEN (A.R.), Explorations in Cognitive Dissonance, New York-London, John Wiley & Sons, 1962.

FESTINGER (L.), Conflict, Decision and Dissonance, Stanford, Calif., Stanford University Press, 1964.

ARONSON (E.), The Theory of Cognitive Dissonance : A Current Perspective, in The Cognitive Consistency Theories : A Source Book, Chicago, Rand Mc Nally, 1968.

La réduction de la dissonance peut être obtenue par une maximisation des caractères positifs et une minimisation des caractères négatifs de la solution adoptée, ainsi que par une exacerbation des éléments négatifs et une sous-estimation des éléments positifs du terme de l'alternative rejeté.

Le refus de s'exposer à une information qui contredirait le choix opéré est l'un des moyens privilégiés de réduction de la dissonance cognitive. C'est chez les "utilisateurs volontaires" que le jeu de ces mécanismes apparaît le plus nettement ; leur refus de s'exposer à l'information qui renforcerait les traits positifs des transports en commun en est l'illustration la plus frappante ; ils poussent ce "refus" à l'extrême, niant toute possibilité d'utilisation des transports collectifs, annulant en quelque sorte leur réalité, leur "existence physique" ; pour renforcer la consonance, pour contrebalancer les critères de la réalité matérielle, ils font appel à la réalité sociale, c'est-à-dire au poids de l'ensemble des traits, des "normes" qui définissent, à leurs yeux, les classes supérieures auxquelles ils appartiennent, auxquelles ils s'identifient.

On voit à quel point, réorientant l'ensemble de leurs perceptions sociales et de leurs perceptions de l'environnement, ils sont impliqués dans leur choix du véhicule individuel et ligotés par ce choix même : le remettre en cause aboutirait à une mise en question d'un équilibre psychosocial général.

Leur vision de l'évolution des systèmes de transports et leurs attentes sont entièrement centrées sur la possibilité et la facilitation d'usage du véhicule individuel ; ils se prononcent contre toute mesure d'interdiction ou de limitation de la circulation automobile dans Paris, qui restreindrait leur utilisation systématique de la voiture. Ils admettent, certes, qu'il est souhaitable de la limiter, mais en favorisant l'utilisation du "véhicule individuel" à ceux qui ont vraiment besoin de s'en servir" (c'est-à-dire à eux et à leur groupe social).

Bref, comme le dit sur un ton plaisant l'un d'entre eux - et le rapport du mot d'esprit avec l'inconscient (1) est évident - : "La solution serait d'interdire l'usage de la voiture aux autres"... Corrélativement, ils insistent, bien plus que les autres enquêtés, sur la nécessité d'améliorer les infrastructures routières.

Lorsqu'ils évoquent un développement des transports en commun, ils n'envisagent que des améliorations quantitatives, comme, par exemple, des autobus plus fréquents - solution dont on sait que, faute d'un nouvel ordonnancement de la circulation automobile, elle ne pourrait être qu'inopérante.

(1) cf. FREÜD (S.), Le mot d'esprit et ses rapports avec l'inconscient, Paris, Gallimard, 1953.

Le seul point sur lequel ils rejoignent l'ensemble des enquêtés est la nécessité d'assurer des liaisons banlieue-banlieue effectives par les transports en commun.

Tout ceci permet de penser que, quelles que soient les modifications, simples améliorations ou changements de grande envergure, apportées aux transports en commun, il est hautement improbable qu'elles suffisent jamais à elles seules pour que cette catégorie d'utilisateurs de la voiture remettent en cause leur pratique.

Les modes de transport dans l'opposition travail/loisir.

Pour la plupart des autres enquêtés, qui appartiennent aux classes moyennes et populaires, on constate (quel que soit le mode de transport utilisé), l'existence de deux univers de vie distincts, celui du travail et celui des loisirs, auxquels correspondent deux univers distincts de déplacements et de modes de transport.

Pour eux, l'univers des transports en commun devrait recouvrir celui des déplacements domicile-travail. Ce sont là les moyens de transport "habituels", "traditionnels", voire "conventionnels" qui représentent la "solution logique" - pour ne pas dire normale - pour le trajet domicile-travail :

... "Ceux qui peuvent utiliser les transports en commun sont les mieux servis... C'est la solution logique"...

déclare cet agent de collectivité locale habitant Le Blanc-Mesnil et qui, pour aller travailler à Montfermeil, ne peut utiliser que sa voiture.

Pour eux, les transports en commun se doivent d'être service public, c'est-à-dire, un service dû au public :

... "Ca me semble une question primordiale [] un problème ardu à résoudre, je pense... Très important, primordial"...

(F, 54 ans, secrétaire intérimaire, Porte d'Orléans, travaille à St-Denis, métro + train)

Ils parlent d'ailleurs autant en termes de "transports collectifs" ou publics" que de transports "en commun". Le transport public est un droit des usagers pour se rendre à leur travail. Aussi la multiplication des transports en commun s'impose-t-elle pour eux, dût-elle entraîner une interdiction de l'usage de la voiture individuelle, en particulier dans Paris :

... "Il faudrait empêcher les gens d'utiliser leur voiture pour aller travailler"...

(H, métreur, habite Montfermeil, utilise sa voiture)

... "Dans Paris, il faudrait interdire la voiture"...
 (H, agent technique, St-Denis, travaille à la Nation, utilise le plus souvent les transports en commun)

Se servir de sa voiture pour aller travailler leur paraît en effet "aberrant", "anormal", en particulier parce qu'il s'agit d'une dépense exagérée pour une personne qui l'utilise seule :

... "On est tout seul, c'est pas rentable... Si on pouvait être trois ou quatre..."

remarque le jeune employé municipal habitant Le Blanc-Mesnil ; on peut d'ailleurs relever des cas de "ramassage" spontané chez des usagers de cette catégorie (comme, par exemple, cette élève institutrice qui se rend en voiture, avec plusieurs camarades, de Saint-Denis à Argenteuil...

La voiture doit être réservée, comme un élément de coupure supplémentaire entre travail et loisir, "au dimanche, au week-end, aux usages externes à la profession". Cet univers des loisirs est en fait celui du domaine privé, personnel, familial ; la voiture s'y adapte : "J'ai quatre enfants et six places", dit un enquêté de ce groupe.

C'est dans cette mesure que la voiture est perçue comme rentable. Qui plus est, elle permet à la famille d'exister en tant qu'unité pendant le déplacement : "on reste entre soi, on est chez soi", dit-on des promenades en voiture.

Le temps du loisir étant, par opposition à celui du travail, celui de l'existence individualisée, la voiture prolonge cette liberté en ne limitant pas la zone dans laquelle on peut se déplacer ("aller à la campagne en bus [...] autant rester chez soi", prendre le train pour aller se promener oblige à s'arrêter "là où le train s'arrête").

A ces deux univers de déplacements correspondent deux orientations opposées des trajets : travail et transports en commun mènent, par définition pourrait-on dire, vers Paris, loisirs et voiture sortent de Paris (et du même coup, de l'univers du travail).

Or, beaucoup de ces usagers, cependant, ont été conduits à utiliser quotidiennement leur voiture pour aller travailler et ceci en dépit de ces attitudes : ce sont toujours des conditions difficiles de transports en commun qui ont entraîné une telle décision :

... "J'ai essayé une fois pour voir quel serait le trajet le plus pratique pour moi... J'ai donc pris le train à la gare de Blanc-Mesnil et je suis arrivé à Paris, gare du Nord... J'ai fait le trajet à pied jusqu'à la gare de l'Est et, de là, j'ai pris le train jusqu'au Raincy... et de là, le car..."

Ca m'a fait plus d'une heure et demie de trajet en tout... J'ai abandonné cette solution [] J'ai essayé un autre système : j'ai pris le train à la gare de Blanc-Mesnil jusqu'à la gare d'Aulnay et à la gare d'Aulnay, on a une micheline qui fait un aiguillage sur la gare de Sevran... J'ai encore changé de train jusqu'à Pavillons et à la gare de Pavillons, j'ai pris le car pour Montfermeil... C'était pareil... C'est une perte de temps, parce que les horaires sont très espacés... Moi, personnellement, je n'avais qu'une solution, c'est d'avoir un transport personnel"...

On voit toute la différence entre les attitudes de ces utilisateurs forcés du véhicule individuel et celles des utilisateurs volontaires. Pour les utilisateurs volontaires, la voiture et son utilisation sont signes d'appartenance sociale (et l'affirmation d'une nécessité objective, d'une instrumentalité, sert d'écran au système de valeurs qui les motive). Pour les utilisateurs forcés, la partie de leur existence placée sous le signe du travail (temps de travail augmenté d'un temps de trajet qui s'allonge à mesure que se détériorent les transports en commun) devient de plus en plus importante, au détriment du temps qui leur appartient en propre et qui correspond aux valeurs personnelles et familiales.

Pour regagner une partie de ce temps de la sphère personnelle, les usagers ne peuvent jouer que sur la seule contrainte relativement flexible de la sphère travail - le temps de trajet - par le passage au véhicule individuel (c'est-à-dire en utilisant dans la sphère travail un élément de la sphère personnelle) : pour sauvegarder leurs valeurs, ils sont amenés à les transgresser.

Les attitudes des utilisateurs forcés du véhicule individuel ne sont pas différentes de celles des utilisateurs des transports en commun.

Ces utilisateurs forcés se présentent d'ailleurs d'eux-mêmes comme des utilisateurs potentiels (c'est-à-dire des utilisateurs "frustrés") des transports en commun. Ils ne se seraient certainement pas mis à utiliser leur voiture s'il existait une infrastructure de transports en commun leur permettant de se rendre à leur travail sans pour autant multiplier par deux ou par trois le temps de trajet, et accumuler discontinuités et ruptures de charge. Leur champ-transports n'est pas étroitement limité ; leur pratique s'est constituée en termes de réalité.

Ce qu'on vient de lire indique qu'à lui seul, le jeu des variables culturelles et des normes de la société globale est insuffisant pour expliquer l'utilisation d'un mode de transport, qu'il soit individuel ou collectif. Si nous pouvons parler d'utilisateurs forcés, c'est bien parce que leur usage de la voiture va à l'encontre de leur "pattern" d'attitudes ; c'est par d'autres impératifs que peut s'expliquer

la transgression des normes, la renonciation au système de valeurs initial. C'est ce sur quoi nous allons revenir maintenant.

Variables écologiques

L'existence de transports en commun inutilisables du fait de leur insuffisance ou de leur mauvais fonctionnement paraît en effet susceptible de favoriser la banalisation de l'utilisation quotidienne de la voiture, la sortie des transports en commun du champ-transports des usagers.

A cet égard, la comparaison des attitudes des utilisateurs forcés enquêtés respectivement à Montfermeil et à Saint-Denis est très révélatrice. Ils appartiennent tous à des couches sociales moyennes et populaires et leur niveau de revenus est, dans l'ensemble, bas (de 2.000 à 2.500 F ou 3.000 francs par mois, revenus correspondant le plus souvent à deux salaires au minimum pour des foyers allant de quatre à six et même huit personnes - ces revenus sont d'ailleurs un peu plus faibles chez les enquêtés de Saint-Denis où nous avons rencontré des familles plus nombreuses). Dans ces deux localités, les trajets domicile-travail des actifs utilisateurs forcés du véhicule individuel demandent deux à trois fois moins de temps en voiture qu'en transports en commun.

A Montfermeil où l'infrastructure de transports en commun est particulièrement pauvre (la seule combinaison praticable étant un car privé plus le train pour joindre Paris-Est, le seul arrêt d'autobus RATP étant particulièrement excentrique), nous trouvons telles quelles les attitudes dont nous venons de rendre compte dans les pages précédentes (utilisation de la voiture ressentie comme obli-gée et anormale) et de fortes revendications et attentes à l'égard des transports en commun. Les attentes s'y expriment en particulier dans l'évocation d'hypothétiques projets de prolongation du métro jusqu'à leur localité, rumeurs qui semblent avoir joué un rôle dans l'installation de plusieurs enquêtés à Montfermeil :

... "On est venu à Montfermeil... parce que... on nous avait dit que le métro allait venir"...

(H, commis de chantier, métreur, travaille à la Nation, utilise sa voiture).

On retrouve l'écho de telles rumeurs chez de nombreux enquêtés habitant des localités desservies de longue date par les transports en commun parisiens (Boissy-St-Léger, qui l'est depuis la seconde moitié du siècle dernier ; Pavillon-sous-Bois, qui l'est depuis le début de celui-ci et qu'il avait été prévu, entre les deux dernières guerres mondiales, de relier au métro, etc...)

Le mode même de transport auquel les enquêtés se réfèrent est révélateur de leurs attentes : c'est toujours du métro (1), et non d'autobus ou même de trains, dont il s'agit ; à une agglomération urbaine de grande étendue est associée l'image d'un réseau de transports collectifs, réseau dense, à fréquence de passage élevée, sans horaires contraignants, garantissant une attente minimale, et auquel on a toujours accès dans sa zone de marche à pied. Ce qu'attendent donc les usagers, c'est l'existence d'un réseau qui permette de rendre cohérentes leur pratique et la réalité physique et sociale de l'agglomération parisienne (où, plus précisément, de la zone d'attraction de Paris) : habiter l'une des localités périphériques de ce centre d'activités que sont Paris et sa couronne immédiate, signifie qu'on se place dans une aire géographique où il faut nécessairement envisager d'avoir à se rendre vers ce centre ou cette couronne ; compte tenu du fait que les pouvoirs publics ont commencé, il y a plus d'un siècle, à encourager le développement de transports en commun dans cette aire, il est donc logique, pour l'utilisateur, qu'ils continuent à assurer l'extension et la densification de ce réseau à une époque où l'urbanisation périphérique s'étend de plus en plus et où la mobilité générale s'accroît. Or, depuis la dernière guerre, rien de ce qui a pu être entrepris pour l'améliorer ne peut être comparé, ni qualitativement, ni quantitativement, aux travaux réalisés entre le début du siècle et la seconde guerre mondiale.

En même temps qu'ils en expriment le désir ("Ah ! s'il y avait le métro !" ... est une formule qui revient dans bien des entretiens) la façon même dont les enquêtés relaient les rumeurs sur ce thème est significative de leur manque de confiance : "On en parle depuis des années" dit l'un d'eux, (ce qui signifie à la fois que ce projet existe ou serait "logique" et qu'il semble bien qu'il ne sera jamais réalisé) ; certes, dit-on aussi, "le métro arrivera peut-être un jour", mais ce qui est essentiel c'est qu'actuellement et dans un avenir proche, un tel projet ne sera pas exécuté. De façon plus générale, les entretiens sont révélateurs du peu de crédibilité qu'on prête aux déclarations d'intention des pouvoirs publics en matière d'amélioration du système de transports.

A Saint-Denis, où la carte des transports en commun paraît plus riche (existence de plusieurs lignes d'autobus, train, métro), le tableau est tout autre ; c'est le dysfonctionnement des transports en commun qui est le trait dominant : certes, il y a relativement beaucoup d'autobus, mais ils sont irréguliers, entravés par la circulation automobile, ils "vous passent sous le nez" parce qu'ils sont comblés, la plupart empruntent le même axe central dans Saint-Denis ; de plus, ils convergent vers Paris sans assurer de liaisons banlieue-banlieue

(1) cf. Rapport Scientifique 1968 (MRF/ma/XII, 68/(4) 20), p. 7

suffisantes. Quant au métro, sa situation excentrique à la frontière de la Plaine-St-Denis et de Saint-Denis ne le rend directement accessible qu'à un nombre limité d'usagers : en quelque sorte, ce n'est plus le métro de Paris (dont on sait qu'aucune station n'est à plus de dix minutes de marche à pied, quel que soit le point de Paris où on se trouve), c'est un métro qu'il faut "aller chercher" et qui présente donc les caractéristiques des transports en commun banlieusards : réseau en doigts de gant , discontinuité.

Aussi, à Saint-Denis, les attentes relatives aux transports en commun sont-elles beaucoup moins fortes qu'à Montfermeil ; certes, différents enquêtés estiment qu'il est "absurde d'avoir arrêté le métro à Pleyel", au lieu de lui faire atteindre le plein centre de la localité. Cependant, la prolongation du métro ne paraît pas l'objet d'une réelle revendication : en fait, cette prolongation ne serait pas la véritable solution car, ou bien - pour les habitants des grands ensembles qui sont dans leur presque totalité très excentrés - il faudra toujours prendre un autobus pour gagner la station de métro, ou bien, pour tous ceux qui travaillent dans des banlieues plus ou moins voisines, il ne servira à rien. On touche là l'insuffisance d'une mesure qui consiste à prolonger une ligne de métro isolément (ce qui, pour les banlieusards, revient à en faire un train de banlieue), alors que le problème se pose en termes d'extension de l'ensemble du réseau à la totalité de la zone d'attraction de Paris.

Dans la mesure où les enquêtés de Saint-Denis sont plus à même encore que ceux de Montfermeil de ressentir ce manque, leurs attentes vis-à-vis des transports en commun sont bien plus faibles : pour eux, il est désormais inutile d'attendre quelque chose des transports en commun et l'utilisation du véhicule individuel tend à devenir normale, même pour le trajet domicile-travail (et à cause de lui). Ce sont essentiellement des améliorations de voirie qu'ils attendent maintenant des pouvoirs publics.

Soulignons que c'est également à Saint-Denis que nous avons pu relever le désir d'une seconde voiture chez des femmes actives de niveau économique bas, telle cette femme d'ouvrier, elle-même cuisinière dans un restaurant parisien et dont les horaires de travail, situés en dehors des heures de pointe, allongent considérablement le temps de trajet :

... "Écoutez ! J'en ai pour une heure, là, le soir, à rentrer ! Je finis à trois heures, j'arrive à quatre heures pour aller chercher à la Mairie... alors c'est quand même malheureux de Pigalle... je travaille à côté de Pigalle... j'en ai pour... pour une heure à revenir avec les transports en commun... avec les changements ! les pertes de temps ! les attentes d'autobus ! Que je suis sûre que si j'étais en voiture cette heure... à cette heure-là, en dix minutes... je suis à la maison ! [_ . . .] On mène déjà une

vie de fou ! Et /inaudible/ vie de fou !... Et ça, ça n'in-
cite pas... à... A l'heure actuelle je... j'estime...
c'est fait pour... enfin... malheureusement !... Je...
on sait pas comment faire !... Mais enfin nous... on
s'énerve... Alors... c'est quand même... malheureux
parce qu'on devient... on devient seulement... pas fou !
On devient... hargneux ! On devient... méchant...
c'est quand même un problème, ça !... Parce que...
/inaudible/... le travail en général... on rentre à la
maison... Il faut se dépêcher de rentrer !... Parce qu'
on a beaucoup de travail à la maison ! Il faut se dépêcher
pour arriver à tout faire ! C'est un cercle... infernal,
quoi... alors y a... évidemment, on cherche à... un
peu de... détente... de... calme ! C'est très difficile...
Alors cette histoire de... transports en commun... du
fait que... que tous les jours on recommence... "..."
(F, 22 ans, mariée, un bébé ; à l'aller, se fait déposer
par son mari au métro Guy-Môquet, trajet de quatre sta-
tions dont un changement à Clichy ; au retour : métro
jusqu'à Pleyel + autobus).

Notons enfin que les liaisons transports en commun-tra-
vail, véhicule individuel-loisirs sont beaucoup moins affirmées chez
les enquêtés les plus jeunes (en tout cas, de moins de trente ans).
La voiture fait plus normalement partie de la vie et des aspirations
quotidiennes. L'utilisation journalière de la voiture pour le déplace-
ment domicile-travail représente une solution à laquelle ils ont, cer-
tes, été poussés, sinon contraints, par des variables d'environne-
ment et l'insuffisance des réseaux de transports en commun. Cette
utilisation quotidienne ne leur paraît cependant plus aussi anormale
qu'aux personnes plus âgées et il leur est, somme toute, assez facile
de l'intégrer dans leurs normes.

Tous ces symptômes, et nous y reviendrons, indiquent
bien que les insuffisances de plus en plus flagrantes du réseau de
transports en commun amènent son élimination de plus en plus radi-
cale du champ-transport des usagers et accélèrent la banalisation de
l'usage quotidien de la voiture.

Dans la mesure où le recours à cette solution individuelle
permet à l'usager d'atteindre un meilleur équilibre, on peut penser
qu'il sera de plus en plus difficile de le remettre en cause.

5. - UTILISATION D'UN MODE DE TRANSPORT ET ETAT D'EQUILIBRE

On ne peut poser le problème du "choix" ou, pour être
plus exact, de l'utilisation d'un mode de transport en termes de comp-

paraisons statiques entre deux ou même plusieurs modes. Procéder ainsi (ce n'est d'ailleurs pas de cette manière que les enquêtés nous font part de leur expérience) reviendrait en somme à considérer que telle utilisation a été décidée à tel moment, sans prendre en compte l'influence des comportements antérieurs, de l'expérience vécue ou des habitudes.

L'usage d'un mode : définition d'un champ-transport

Nous nous sommes exprimés plus haut en termes de "champ-transport" ; l'analyse qu'on vient de lire permet d'en préciser le sens : nous entendons par là que le seul fait d'utiliser tous les jours (pour les déplacements domicile-travail notamment) un mode de transport déterminé définit pour l'usager un domaine - de comportements, d'attitudes, de représentations - dont tous les autres modes sont exclus et qu'il peut atteindre par là un état d'équilibre relativement satisfaisant.

La façon dont les personnes, à l'occasion d'un changement de domicile (qui, dans la population de l'étude, n'est jamais apparu lié directement à des difficultés de transports), envisagent leurs déplacements à partir de leur nouveau lieu d'habitation paraît, à cet égard, assez révélatrice. Si, de fait, les problèmes de transports sont pris en considération au moment de la décision puisqu'on examine alors les possibilités de transport qu'offre la nouvelle localisation, c'est toujours par rapport au mode utilisé dans le lieu initial, les autres modes restant en dehors du champ des "possibles". En d'autres termes, la nouvelle localisation n'est regardée que par rapport aux avantages qu'elle offre pour l'utilisation du moyen de transport antérieur.

Ainsi, pour ce cadre qui, travaillant dans le 8ème arrondissement et habitant la banlieue Nord, se rendait à son travail en train, le déménagement à Enghien, qui le rapprochait de Paris, n'est présenté qu'en fonction des améliorations et de la réduction du déplacement en train ; aucune autre éventualité, qu'il s'agisse de transport individuel ou collectif, n'apparaît dans son discours :

... "Les transports, ça a fait partie des raisons majeures [. . .] les trains étaient peu nombreux, lents... On était à vingt kilomètres de Paris et on avait l'impression d'être à cinq cents [. . .] A Enghien, ça m'a permis de n'avoir que douze kilomètres de chemin de fer à faire, avec des trains beaucoup plus nombreux... des facilités de transports... de me dire : le matin, si je manque un train, j'en aurai un autre cinq minutes après, dix minutes après... Alors que lorsque j'habitais loin, si je manquais ce train-là, c'était une demi-heure ou trois-quarts d'heure

après que j'en avais un autre"...

De même, pour cet agent technique travaillant dans la même administration, utilisateur de la voiture au moment où il quitte Paris pour la banlieue (ceci pour des motifs autres que de transports, puisque ce déménagement entraîne un éloignement par rapport au lieu de travail), les problèmes de transport ne sont envisagés qu'en fonction des possibilités d'utilisation du véhicule individuel :

... "Les transports ont joué un rôle, bien sûr, mais à cette époque-là, il n'y avait que le problème de la voiture... , ça représentait à peu près une demi-heure de trajet, c'était bien"...

(a continué à utiliser sa voiture après son déménagement à Ermont jusqu'il y a deux ans ; depuis : train + métro).

Rupture de l'équilibre et changement de mode

Le passage, pour les déplacements quotidiens, d'une solution transport à une autre, représente une rupture de l'état d'équilibre atteint dans l'utilisation du mode initial : il ne s'agit pas d'une réponse simple, directe et immédiate qui surviendrait lorsque la comparaison entre deux moyens ferait apparaître le mode utilisé par trop désavantageux. On ne peut déceler un "seuil" au-delà duquel la personne changerait nécessairement de moyen de transport.

Le changement ne se produit que très rarement en fonction des seules difficultés de déplacement. Quand ce sont cependant ces difficultés qui dominent, le changement est présenté comme étalé, progressif ; il n'intervient, en tout cas, que bien après le moment où il eût été "rationnel" (en termes de coût généralisé).

C'est le cas de cet ouvrier pointeur, habitant Saint-Denis et travaillant Porte de Saint-Ouen : le trajet (autobus jusqu'au métro Pleyel, métro direct jusqu'à la Porte de Saint-Ouen) en raison de ses horaires de travail (6 h - 15 h ou 14 h 30 - 23 h 30 selon les jours) se situant à des heures où la fréquence des transports en commun est faible, lui demandait trois-quarts d'heure dans chaque sens en semaine et plus d'une heure le samedi. Ce n'est que très progressivement, déclare-t-il, qu'il s'est mis à se servir de sa voiture pour se rendre à son travail. Au moment de son achat, il la considère comme un instrument au service exclusif des loisirs, "pour les dimanches, les sorties". Ce n'est que plus tard qu'il commencera à l'utiliser pour aller travailler le samedi (jour où les transports en commun sont le plus incommodes) et c'est plus tard encore qu'il se mettra à l'utiliser tous les jours : la durée moyenne du déplacement passe de trois-quarts d'heure à environ dix minutes.

Nous pouvons aussi reprendre le cas de l'agent technique cité plus haut (habitant Ermont) : lorsqu'il a changé de domicile, les transports en commun étaient hors de son champ-transport et la nouvelle localisation a été envisagée du point de vue de l'utilisation de la voiture ; c'est l'augmentation du temps de transport en voiture - passant d'une demi-heure en 1958 à une heure et demie en 1967 - et les difficultés de stationnement qui ont servi de révélateur à d'autres facteurs comme le coût monétaire et la fatigue et qui ont permis l'entrée des transports en commun dans le champ-transport de cet enquête :

... "J'ai employé la voiture, jusqu'en 1967, même en habitant en banlieue... J'ai abandonné en 1967, au moment où la saturation des places de stationnement devenait évidente... Ca posait un problème le matin, il fallait tourner en rond dans le quartier... Je trouvais ça exaspérant... Les embouteillages Porte d'Asnières et sur tout le parcours [] ça représentait une demi-heure... ça fait à peu près dix-onze ans... et maintenant, ça représente une heure et demie [] Alors, peu à peu j'ai fait des bilans successifs de consommation d'essence, réparations de la voiture, temps passé, de gré de fatigue... et je me suis dit : Non ! Ça n'est plus raisonnable ! [] C'était pour moi devenu idiot de continuer alors je me suis rabattu sur les trains et le métro [] J'ai vu alors que j'avais le choix entre prendre le train jusqu'à la gare du Nord et le métro jusqu'à Iéna ou, comme je le fais maintenant, la solution Ermont-Argenteuil, puis le réseau Ouest jusqu'à la gare Saint-Lazare, ce qui réduit le temps de métro"...

Quand ce sont des problèmes plus généraux qui motivent le changement de mode, ce changement est présenté comme plus "brutal", plus "total", plus rapide : par exemple, ce couple d'employés habitant Montfermeil (les deux conjoints travaillent dans le même quartier de Paris, métro Kléber) adopte la voiture à l'occasion d'une grossesse ; jusque là, le déplacement domicile-travail, effectué par les transports en commun (séquence classique des usagers de Montfermeil - car + train + métro jusqu'à la Station Kléber - dix-sept stations avec deux changements) n'avait pas été remis en question. Après la naissance du bébé, le couple continue à se servir de la voiture pour aller travailler.

Un nouvel équilibre

L'utilisation d'un nouveau mode conduit plus qu'à un réajustement d'équilibre, à la constitution d'un nouvel état d'équilibre. Les états d'équilibre successivement atteints ne correspondent jamais

à un retour à un point d'équilibre antérieur : on vient de voir le cas d'un couple de Montfermeil, un autre exemple, celui d'employés des P et T de Saint-Denis, est plus révélateur encore de ce mécanisme. A l'origine, l'achat et l'utilisation quotidienne de la voiture sont occasionnés par la naissance d'un enfant et la nécessité de le conduire à une crèche éloignée du domicile. A cette époque, le couple travaillait à Paris (quartier Saint-Philippe-du-Roule). Très vite, il se sert de la voiture non seulement pour conduire l'enfant à la crèche, mais aussi pour la totalité du trajet domicile-travail. Depuis, le couple a obtenu sa mutation à Saint-Denis même, les enfants ont grandi, mais jamais l'utilisation de la voiture pour se rendre au travail n'a été remise en question - ce qui n'est pas avoué d'ailleurs sans une certaine gêne :

... "Maintenant, on travaille sur place... , à Saint-Denis
... Les enfants... les deux enfants sont plus grands...
Mais enfin... malgré tout... la voiture fait gagner du
temps"...

Le nouveau mode tend rapidement à saturer le champ-transports et l'ensemble des déplacements, de quelque nature qu'ils soient. Ceci est particulièrement net, nous venons de le voir, quand le passage se fait des transports en commun à la voiture particulière et le fait que la solution transports collectifs soit praticable ne suffit alors pas à y ramener : témoin ce couple d'instituteurs de Saint-Denis qui, ayant adopté la voiture tous les jours pour faire garder un bébé à Epinay, continue à l'utiliser pour les trajets domicile-travail, tout en reconnaissant que la solution antérieurement pratiquée, autobus direct sur un trajet peu encombré, reste très satisfaisante.

Ces mécanismes ne sont cependant pas propres au passage des transports en commun à la voiture : on peut également les rencontrer dans le cas inverse, mais il convient d'insister sur le fait qu'il s'agit toujours d'hommes dont l'âge (50 ans et plus) n'est pas indifférent ; peut-être faut-il voir là le début d'un processus de sénescence (les habitudes deviennent plus rigides, on tend de moins en moins à les remettre en question, on évite ainsi de se placer dans des situations conflictuelles ; en même temps, la mobilité diminue) :

... "Maintenant, je n'utilise plus la voiture... Même le week-end pour aller voir des amis, s'il y a un train, je prends le train"...
(H, 59 ans, chargé de mission dans organisme semi-public ayant modifié ses horaires ; Juvisy)

... "Je fais de moins en moins de promenades en voiture maintenant... Ma tendance maintenant, c'est de rouler le moins possible... Je ne viens plus en voiture à Paris maintenant... Jamais... Et même pendant le week-end, je ne l'utilise que si c'est vraiment la seule solution pour

rallier un endroit... On ne se promène pas avec la voiture. Maintenant, ce n'est plus agréable, c'est une hérésie... La voiture, il faut la reléguer au deuxième plan"... (H, 50 ans, agent technique, même organisme ; Ermont)

D'un point de vue plus général, le moment de rupture est un moment conflictuel ; une fois la rupture accomplie, instaurer un nouvel équilibre exige en quelque sorte qu'on expulse du champ-transport les éléments susceptibles de remettre en cause la solution retenue et qui seraient de nature à entraîner un nouveau conflit, sinon une nouvelle rupture. On peut identifier ce processus de réduction de la dissonance cognitive chez tous les enquêtés qui ont dû changer de mode, qu'il s'agisse des usagers des transports en commun passés à la voiture ou des automobilistes revenus aux transports collectifs (et dont certains vont jusqu'à parler de vendre leur voiture).

Interaction des variables

Nous avons déjà indiqué que, pour expliquer la majorité des comportements en matière de déplacements, il était indispensable de prendre en compte l'interaction entre variables psychosociales et variables d'environnement.

C'est pourquoi l'on ne peut s'en arrêter à des constatations comme : les variables écologiques l'emportent sur les variables psychosociales pour une part importante des utilisateurs quotidiens de la voiture (utilisateurs forcés) ou bien, inversement, pour une part beaucoup plus faible d'utilisateurs de ce mode (utilisateurs volontaires), les variables écologiques s'effacent derrière les variables psychosociales, etc.

S'en tenir là serait en effet s'interdire une analyse dynamique (rappelons ce que nous écrivions plus haut à ce propos, en traitant de l'insuffisance des modèles classiques : "une approche dynamique nécessiterait que l'on envisage ces équilibres comme "quasi-stationnaires", c'est-à-dire qu'on les analyse, non comme des moments découpés dans le temps, détachés du temps, mais comme des moments d'un processus, c'est-à-dire situés dans le temps" [p. 14]).

La nécessité d'une analyse dynamique paraît moins impérieuse pour les utilisateurs volontaires que pour une connaissance plus fine des utilisateurs forcés de la voiture. En effet, les premiers semblent trop figés dans leur surdétermination pour passer aux transports en commun (quand bien même ceux-ci parviendraient à offrir des services tout autres qu'actuellement).

Il importe en revanche d'avoir conscience des implications psychologiques de l'utilisation forcée du véhicule individuel. En effet,

la proportion d'utilisateurs forcés (qu'on peut, même en l'absence de chiffres, poser comme importante dès maintenant) ne peut que s'accroître considérablement dans les années à venir si les transports en commun ne connaissent pas, entre temps, une véritable mutation.

L'augmentation du nombre de ces utilisateurs forcés ne serait pas aussi préoccupante en elle-même s'il ne se produisait un feed-back des comportements (même obligés) sur les attitudes. Entendons par là que le glissement que les utilisateurs forcés du véhicule individuel sont à l'origine réduits à opérer, ne peut en retour qu'infléchir leur système de valeurs. Il leur faut, à eux aussi, réduire la dissonance cognitive entre comportements et valeurs. La signification de différenciation sociale que peut revêtir l'usage quotidien de la voiture peut devenir source de satisfaction ; de surcroît, la possession d'une automobile obéit aux normes de consommation de la culture globale. Adopter un comportement des classes "supérieures" peut amener à en adopter aussi les normes ; il peut être valorisant de se distinguer ainsi de son groupe d'appartenance et ceci est d'autant plus facile qu'on peut, par la voiture, compenser certaines insatisfactions (pour ne prendre que cet exemple classique : insatisfaction quant au logement), qu'on peut reporter sur la voiture les aspirations à la promotion sociale :

... "Je serais... malade de prendre un... d'attendre là... Déjà le matin, je vois les gens... Ils attendent là, le matin... Moi, je monte ! Hop ! Je démarre !... Puis ça y est !"...
(H, ouvrier tôlier, 26 ans, Saint-Denis, travaille Porte de Saint-Ouen)

Les satisfactions, si faibles soient-elles, qu'on retire du passage d'un mode à un autre influent sur l'équilibre recherché et, selon la nature ou l'intensité de ces satisfactions, l'équilibre atteint sera plus ou moins stable. Il est certain qu'à cet égard, les satisfactions et l'équilibre consécutifs au passage des transports collectifs au véhicule individuel ne sont pas les mêmes que dans le cas inverse (1).

On voit, dès lors, le danger que représenterait une stagnation persistante des transports en commun (ou même des améliorations qui resteraient lacunaires) : transformer des utilisateurs forcés du véhicule individuel en utilisateurs volontaires.

(1) On ne peut donc interpréter de la même façon la captivité, vis-à-vis de leur mode actuel, des utilisateurs volontaires et exclusifs de la voiture, celle des usagers des transports en commun venus à la voiture et celle des automobilistes passés aux transports en commun. L'habitude d'utiliser les transports en commun semble, dans la situation actuelle, la plus instable, la plus fragile.

Il n'en reste pas moins que, le passage à la voiture d'utilisateurs de transports en commun se déroulant dans le temps, la masse des utilisateurs forcés au départ ne doit pas être considérée comme homogène du point de vue des attitudes : une part (à la fois sans doute plus jeune en âge et plus ancienne dans l'utilisation du véhicule individuel) serait probablement plus vite figée dans ses attitudes et très difficile à faire revenir aux transports collectifs ; le reste se répartirait entre différents degrés de plasticité vis-à-vis du mode.

Une action jouant sur l'offre (en termes de réseau, cf. p. 53) est susceptible d'enrayer, avant qu'elle ne soit devenue irréversible, l'évolution de la partie des utilisateurs manifestant encore une telle plasticité.

- LIMITES DES MODELES PROBABILISTES DE CHOIX DU MODE

Lorsqu'on se réfère à tout ce qui précède, on peut légitimement, nous semble-t-il, s'interroger sur l'abord et le traitement du problème du choix du mode de transport dans la démarche "classique" de construction de modèles, se demander si cette démarche prend en compte les variables significatives pour l'utilisateur.

Certes, les études récentes qui s'appuient essentiellement sur le modèle de WARNER (ou sur celui de BEESLEY, qui en est une prolongation simplifiée) présentent, à un niveau global, une certaine valeur dont témoigne la concordance des prévisions théoriques et des données empiriques.

Cependant, un examen des concepts et des variables retenus appelle, à notre sens, certaines réflexions.

Ces modèles ne s'appliquent qu'à ce que, selon l'hypothèse classique, on nomme les personnes "en situation de choix". Ils éliminent les populations "captives" de tel ou tel mode.

Ce sont, à notre sens, les concepts mêmes de choix et de captivité qu'il convient de mettre en question : on a pu voir en effet, que, même pour les personnes disposant d'un véhicule individuel, il n'y avait pratiquement jamais de choix véritable, l'utilisation d'un (ou de plusieurs) moyen(s) de transport étant fortement gouvernée par les variables dont nous avons esquissé l'analyse dans les pages qu'on vient de lire.

La captivité par rapport à un moyen de transport donné représente très vraisemblablement un certain état d'équilibre de

l'utilisateur, qu'il faut considérer comme le résultat d'un processus évolutif lié, notamment, aux conditions de transport qui caractérisent les autres modes - que ces conditions soient évaluées en termes d'instrumentalité ou par référence à un système de valeurs.

La répartition entre utilisateurs "en situation de choix" et "captifs", si elle ne prend pas en compte les différentes variables d'environnement, mais part d'une conception selon laquelle on est "libre" de choisir dès qu'on n'est pas totalement prisonnier d'un mode (par exemple, qu'on est libre de choisir entre transports en commun et véhicule individuel dès qu'on possède une voiture) ne peut donc être qu'arbitraire.

On notera également que ces modèles - et leurs auteurs le reconnaissent eux-mêmes - ne tiennent pas compte des "chaînes de déplacements", plus ou moins contraintes, qui, à travers différentes ruptures de charge, amènent l'utilisateur à recourir à plusieurs modes de transport successifs : or ces "choix" - ces utilisations successives plutôt - sont fortement liés entre eux. Il semblerait nécessaire de considérer ces utilisations successives comme des "séries" où l'utilisation du second moyen de transport est déterminée par le moyen utilisé en premier, etc. . .

Des remarques d'un autre ordre s'imposent quant à l'établissement de la fonction discriminante qui est à la base des calculs des modèles du type WARNER et selon laquelle l'individu, en fonction du "temps", du "coût" et du "confort", utilisera tel ou tel mode de transport.

Pour établir cette fonction, on suit une procédure qui permet, par ajustements successifs (en général selon la méthode des moindres carrés), de transformer l'effet de chacun des facteurs en une fonction linéaire simple - la fonction discriminante utilisée se résumant finalement à une somme de fonctions linéaires des quelques variables prises en compte (et les coefficients utilisés étant constitués par les paramètres des fonctions linéaires).

Notons d'abord que ceci implique l'hypothèse que ces variables sont indépendantes les unes des autres, ce qui n'est que très grossièrement vrai, alors qu'elles peuvent être en réalité, selon les cas et sans que l'on puisse corriger dans le modèle la source de biais que cela représente, plus ou moins fortement corrélées entre elles.

Mais surtout, les seuls facteurs pris en compte, puisque le modèle veut étudier des choix individuels, sont des éléments d'appréciation personnels que chaque usager peut, isolément, tenter de prendre en considération. Toutes les autres variables explicatives : sociales, écologiques, ne sont plus par rapport au modèle que des contraintes invariantes, exprimées par les coefficients linéaires de la fonction discriminante.

L'explication de la répartition des usagers entre les différents modes se fait donc à partir des trois seules variables "temps", "coût", "confort" (cette dernière recouvrant en fait, rappelons-le, tout ce qui, dans le déplacement, n'est ni le temps ni le coût), pondérées de ces différents coefficients : ce sont ces coefficients qui expriment tous les éléments de contrainte, tant sociaux qu'économiques, écologiques ou psychologiques qui pèsent sur l'utilisation d'un moyen de transport.

L'analyse classique se contente de les utiliser - sans pouvoir en expliciter les significations - pour établir entre les différentes variables des équivalences du type : coût du temps, coût d'une rupture de charge, équivalent-temps des différents éléments d'inconfort, etc.

Dans certaines élaborations (modèles du type BEESLEY) on utilise, pour arriver à des rapports simples, les points d'indifférence des courbes, c'est-à-dire la valeur pour laquelle chaque personne a autant de chances de se décider dans l'un ou l'autre sens ; l'hypothèse probabiliste qui sous-tend ces méthodes oublie que, en fait, il est fort peu probable que les deux catégories envisagées (par exemple, utilisateurs de la voiture et des transports en commun) aient la même structure et la même cohérence.

La notion de "coût généralisé" que la fonction discriminante permet ainsi d'établir et de ramener à une variable linéaire simple (que ce soit par les méthodes WARNER de calcul ou les courbes des méthodes du type BEESLEY) paraît donc n'avoir qu'une valeur très générale et abstraite, souvent même plus ou moins biaisée et masquant, en tout cas, les déterminations liées au complexe urbain et aux structures de la vie sociale.

Si l'utilisation de cette notion et de ces calculs permet, malgré tout, une estimation à peu près satisfaisante de la répartition des usagers entre différents modes, c'est sans doute parce qu'une partie des variables qui jouent sur le transport (rôle des discontinuités et de la déstructuration qu'elles entraînent, par exemple) se traduisent aussi par des différences "objectives", quantifiables, de temps (que la méthode utilisée transformera en coût).

Il faut cependant bien voir que si l'on arrive ainsi à une analyse descriptive convenable d'un état d'équilibre, on s'interdit par cette démarche toute analyse explicative (et, partant, toute action incluant les perspectives du long terme).

Les dernières remarques portent sur la seconde analyse de régression qui permet de construire une courbe de répartition entre les différents modes en fonction du coût généralisé. Dans cette analyse, on admet que la décision des personnes d'emprunter tel ou tel mode de transport est aléatoire et que ces décisions se répartissent

sent le plus souvent selon une loi normale ; en d'autres termes, les individus commettent des "erreurs" (par référence à la rationalité supposée de l'*homo economicus*) dans l'appréciation des avantages et des inconvénients des différents moyens, ou encore, leurs choix sont rendus "aléatoires" du fait même des difficultés d'appréciation de ces éléments. Sur cette base, on établit finalement une fonction de type logistique qui répartit, selon les différences de coût généralisé, la proportion d'usagers selon les modes. Les observations empiriques sont en général assez proches, à un niveau global, des calculs théoriques.

Il n'en reste pas moins vrai que la répartition aléatoire, plus ou moins normale, des comportements individuels est sans doute le résultat de combinaisons de facteurs plus ou moins indépendants, voire même contradictoires, et non d'erreurs ou d'écarts.

Il semble bien que ce soit vers une identification et une élucidation de ces variables mêmes (que la démarche classique de construction des modèles de choix évite de traiter en tant que déterminants), ainsi que vers une explication de leurs interactions que la recherche devrait s'orienter, pour construire des modèles d'une autre nature.

Les moyens d'approche et d'estimation globale que constituent des modèles de type classique peuvent cependant, à notre sens garder une valeur s'ils sont appliqués à des populations bien définies, pour lesquelles les effets des variables d'environnement, économiques, géographiques, sociales, peuvent être analysés en fonction des situations.

NON-PERTINENCE DU CONCEPT DE CHOIX

7. - EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Le recours à un concept tel que celui de "choix" pour traiter de la répartition des usagers entre différents modes de transport suppose, plus ou moins implicitement, que c'est le niveau individuel que l'on considère comme explicatif : l'utilisation de tel mode de transport correspondrait aux préférences de l'individu, sans qu'on prenne celui-ci comme individu-en-situation.

A la limite, cette référence à l'individu renvoie à un homme abstrait, aux stades d'évolution de la personnalité, aux composantes de la personnalité, au caractère. On nous permettra de faire observer que, dans l'état actuel de développement des disciplines psychologiques, on ne peut considérer ces caractéristiques individuelles que comme réparties au hasard dans l'ensemble de la population ; on nous permettra surtout d'insister sur le fait que, même s'il était possible de connaître avec précision la répartition de ces facteurs (et de

leurs combinaisons), cette connaissance ne serait d'aucun intérêt stratégique.

Tenter de les prendre en considération en tant que variables stratégiques (c'est-à-dire sur lesquelles il est à la fois nécessaire et possible d'agir) dans l'étude des comportements de transport, serait adopter le point de vue académique d'un psychologisme suranné, ignorant encore le behaviourisme, le pavlovisme, la psychologie sociale et la théorie lewinienne du champ, l'apport de l'éthologie, etc. En d'autres termes, ce serait ignorer tout ce qui permet aujourd'hui de poser la psychologie comme science du comportement, et le comportement comme ensemble de réponses à un ensemble de stimuli complexes provenant de l'environnement physique et social.

On aurait pu penser (et c'est l'optique qui a été la nôtre au départ de cette recherche) que considérer les comportements de déplacement en tant que faits sociaux, s'adresser à la personne non plus in abstracto mais en tant qu'individu social, que membre de groupes sociaux, constituait une approche plus pertinente. Dans cette optique, un entretien individuel (s'il est bien conduit et analysé, mis en rapport avec ce qu'est, socialement, culturellement, la personne) représente bien plus qu'un entretien avec une personne. Si c'est toujours sur l'individu s'exprimant que porte le recueil de l'information verbale dans une telle approche psychosociologique, c'est sur l'individu en tant que membre de multiples groupes sociaux et milieux de vie, en tant qu'expression de sa "multi-appartenance", en tant que "modèle réduit" des structures de la vie sociale, que porte l'analyse.

Cette approche reposait sur l'hypothèse selon laquelle l'individu témoignerait, par son "choix" du mode de transport, des attitudes et des représentations propres à ses groupes d'appartenance. Cette perspective se superposait, mais ne s'intégrait pas à une perspective écologique. Il nous a fallu constater, au fur et à mesure du développement de la recherche, que les attitudes et les représentations sociales étaient fort peu déterminantes et s'avéraient des variables moins pertinentes que les facilités et les contraintes de l'environnement. En d'autres termes, peu importe qu'on "aime" ou non le métro ou qu'on "déteste" l'autobus si l'on ne trouve pas de solution qui permette d'en exclure l'utilisation : lorsqu'on ne dispose de parking ni à proximité de son lieu de travail, ni à une Porte de Paris et si les quartiers qu'on aurait à traverser en voiture sont trop encombrés, on utilisera tout de même ces transports collectifs dont on a une si mauvaise image. En d'autres termes encore, dans un système où toute solution est contraignante, la solution adoptée représente non un choix mais l'équilibre du moindre mal.

La recherche nous a donc contraints à remettre en cause certaines hypothèses de base, notamment le fait de nous être laissés enfermer dans une définition du problème en termes de "choix du mode", et c'est ce concept même - et ses implications - que nous som-

mes amenés à contester. Il ne nous paraît guère de nature à faire progresser les recherches (quantitatives comme qualitatives) sur les transports de personnes en milieu urbain. Il contribue bien plus, nous espérons l'avoir montré, à masquer les déterminants des comportements qu'à les éclairer. Il nous apparaît en tout cas qu'une telle notion ne saurait rendre compte ni de l'utilisation des différents moyens de transport, ni de la répartition des usagers entre les différents modes.

De même, nous avons constaté que le recours aux concepts d'attitudes et de représentations sociales s'avérait presque aussi inopérant que le recours à des concepts dérivés de la psychologie individuelle ou de la théorie psychanalytique. Certes, l'approche psychosociologique permet de fonder et, dans une certaine mesure, d'approfondir la critique des méthodes actuelles d'étude et de prévision des comportements de déplacements, mais ne peut avoir réellement de sens que si elle s'intègre à un processus de recherche qui prenne en compte le poids déterminant des contraintes de l'environnement.

Le concept de choix, tel qu'il est envisagé habituellement, suppose une comparabilité entre les possibilités offertes par les transports collectifs et celles offertes par le véhicule individuel. Ceci reviendrait à dire que, quelles que soient l'origine et la destination d'un déplacement, il existe toujours un système de transports en commun par rapport auquel la voiture n'apporte pas de modifications significatives. Si tel était le cas, peut-être l'utilisation préférentielle de l'automobile pourrait-elle être attribuée clairement au jeu de variables d'ordre culturel. Dans l'état actuel des choses, rien ne permet ni une telle estimation d'équivalence, ni même une comparabilité vraie entre le fait d'effectuer un trajet en transports en commun ou en voiture ; l'admettre reviendrait à nier l'importance des contraintes tant "objectives" que "vécues" pesant sur le déplacement et qui sont déterminantes, on vient de le voir, de l'utilisation d'un mode de transport.

Bref, vouloir expliquer une utilisation préférentielle du véhicule individuel en termes de "choix", c'est négliger l'évolution d'un certain nombre de variables (par exemple, à l'origine, avant la banalisation de l'automobile, peut-être y avait-il un choix pour les possesseurs de voitures). Quoi qu'il en soit, le concept de choix ne prend pas en compte - mis à part toutes les variables dont nous avons déjà pu traiter - de données comme l'accroissement de la population, sa dispersion croissante, le développement du parc automobile, etc...

A l'accroissement de la population de l'agglomération et de la région parisiennes et, plus particulièrement, à l'accroissement de la population active correspond en effet une augmentation des déplacements domicile-travail. Il convient d'y ajouter la progression du nombre d'enfants résultant de l'élévation du taux de natalité de l'après-guerre et dont résulte nécessairement un développement des trajets domicile-établissements d'enseignement.

La dispersion croissante de la population devrait également être prise en compte, le nombre d'habitants de la banlieue augmentant beaucoup plus que la population du Paris intra-muros.

Dans ces conditions, le maintien du niveau de service des transports en commun aurait exigé non seulement une augmentation de leur capacité en fonction de la croissance du nombre de personnes ayant à se déplacer, mais encore un développement et une extension des réseaux qui permettent de répondre à la dispersion de l'habitat. Or les transports en commun, soit sont restés à un niveau étale (ce qui correspond donc à une dégradation du niveau de service), soit même, dans certains cas, ont régressé (suppression de lignes d'autobus, par exemple).

A cet égard, l'exemple - qui n'est pas unique - de Montfermeil est on ne peut plus démonstratif : la population est passée de 18.418 habitants en 1962 à 28.631 en 1968 (1), soit une augmentation de plus de 50 %.

Pour cette même période, la seule amélioration apportée aux transports en commun a été la création d'un unique embranchement, du lieu-dit Les Bosquets (excentré par rapport à Montfermeil) à la ligne 147 (Eglise de Pantin - Livry-Gargan).

Le développement du parc automobile et la banalisation du véhicule individuel (54 % des ménages disposent maintenant au moins d'une voiture - entre 1962 et 1965, la proportion de trajets domicile-travail effectuée en voiture est passée de 13 % à 30 %) rétroagissent très vraisemblablement sur des variables telles que la dispersion de l'habitat.

Le développement de la voiture et la dégradation des transports en commun sont deux phénomènes qui ne peuvent que se renforcer mutuellement, dans l'état actuel des choses ; ils ne peuvent, en l'absence d'une intervention massive pour le développement qualitatif et quantitatif des transports collectifs, aller qu'en s'accroissant (2).

Les transports en commun n'ayant pas suivi l'accroisse-

(1) INSEE, Recensement de 1968 - Population du département de Seine-Saint-Denis, Direction des Journaux Officiels, 1968, p. 6.

(2) "Depuis 1965, l'utilisation de la voiture particulière s'est développée comme le confirment la baisse de trafic journalier du métro et des autobus et l'accroissement des comptages de voitures particulières"...

"En moyenne pour la région parisienne et la journée (13 millions de déplacements en 1965), 35 % des déplacements sont effectués en voiture particulière : de Paris vers Paris (22,3 %), de Paris vers la banlieue et inversement (29 %), internes à la banlieue (45,9 %)".

Préfecture de la Région Parisienne - Evolution des déplacements dans la région parisienne (note provisoire), Novembre 1969, pp. 2 à 4.

ment de la population, la "fuite" vers l'automobile est de plus en plus importante ; cette désaffection rend les transports en commun peu rentables (au sens où l'entend une gestion comptable) ; ceci entraîne des augmentations de tarifs et, parfois, des suppressions de lignes, ce qui abaisse encore le niveau des services offerts par les transports en commun ; cette dégradation ne peut qu'accroître la progression de l'utilisation quotidienne de la voiture, etc.

A cet égard, tout permet d'affirmer avec force que les préoccupations de rentabilité à court terme vont à l'encontre de toute rentabilité à long terme. Encore faudrait-il s'interroger sur ce que recouvrent ces préoccupations et sur les rapports qu'entretiennent les concepts de rentabilité et de service public.

C'est, nous semble-t-il, à la lumière de données de ce type et non en termes de "besoins" qu'il convient d'analyser et d'expliquer la croissance et l'amplification de l'utilisation quotidienne du véhicule individuel.

L'un des éléments les plus importants que fait ressortir notre étude, c'est que l'utilisation du véhicule individuel tend, semble-t-il, à devenir une norme (au sens statistique du terme), alors que l'utilisation quotidienne des transports en commun par les possesseurs de voiture correspond plus à des particularités de trajets. Il est remarquable que, même dans des couches socio-économiques relativement basses (revenus mensuels de 2.000 à 2.500 francs pour des foyers de 3 et 4 personnes, par exemple), la quasi-totalité des chefs de famille enquêtés soient amenés à utiliser quotidiennement leur voiture pour se rendre à leur travail, du fait de l'impossibilité pratique d'utiliser les transports en commun.

Quels sont en effet, dans la population enquêtée, les utilisateurs "habituels" des transports collectifs ? Dans la majorité des cas, il s'agit d'utilisateurs n'ayant pas de voiture à leur disposition : membres de foyers ne possédant pas de voiture, femmes et enfants des autres foyers (encore que les enfants, à partir d'un certain âge, disposent parfois de deux roues).

Parmi les actifs chefs de famille n'utilisant pas leur voiture pour les déplacements domicile-travail, on relève essentiellement les personnes dont les trajets comportent une partie importante dans Paris et qui n'ont aucune possibilité de stationnement. Dans tous les autres cas, l'utilisation des transports en commun correspond à des particularités de trajet (par exemple, 80 minutes de métro pris en tête de ligne dans les deux sens) qui ne peuvent rester, numériquement parlant, que limitées.

A cet égard, les prévisions d'augmentation notable de trajets domicile-travail de banlieue à banlieue pour les années qui vien-

ment (1) et de stagnation relative des déplacements domicile-travail des banlieues vers Paris (2), d'une part, et d'autre part, le rétrécissement de l'offre de transports en commun, ne peuvent qu'entraîner une accentuation de l'usage de la voiture particulière.

Cette évolution ne saurait, nous l'avons déjà signalé, être analysée en termes de "besoins" de posséder et d'utiliser une voiture ; ce serait se référer, là encore, à un donné à la fois individuel et général qui serait déterminant en la matière. Ce "besoin", s'il répond à un déterminisme complexe dont il paraîtrait difficile d'exclure et les éléments d'aspiration subjectifs et les normes sociales, correspond aussi à des nécessités rendues objectives par le développement de l'espace (urbanisation périphérique, création de cités, de résidences, de quartiers nouveaux, de "villes nouvelles") et l'inadéquation grandissante de l'"offre" de transports collectifs.

L'urbanisation actuelle n'a pas seulement admis l'accroissement du parc automobile, elle l'a favorisé. Favoriser la construction d'autoroutes ou de voies urbaines rapides au détriment des transports en commun, c'est créer des conurbations qui ne sont utilisables que par l'automobile. Ce n'est pas répondre aux "besoins" des personnes de posséder et d'utiliser une voiture, c'est, sinon les créer, du moins les intensifier.

(1) Prévisions d'évolution des déplacements pour la région parisienne : 1.920.000 "migrants" de banlieue à banlieue en 1965 (sur 4.140.000 actifs) soit 46,4 % ; 2.315.000 en 1975 (sur un total de 4.575.000 actifs) soit 50,6 % ; 3.300.000 en 2000 (sur 5.600.000 actifs) soit 60 %.
(Préfecture de la R. P., document cité page précédente)

(2) 820.000 en 1965 ; 910.000 en 1975 ; 1.000.000 en 2000 (même source)

CONCLUSIONS

Nous pensons avoir éclairé, dans les pages qui précèdent, le jeu de quelques-unes des variables qui interviennent dans les déplacements de personnes et déterminent l'utilisation des différents moyens de transport. Nous espérons avoir montré que, pour comprendre cette dynamique, il était indispensable de prendre en compte l'ensemble complexe de facteurs qui gouvernent l'utilisation des modes.

En examinant les problèmes vécus par les usagers et en les analysant, nous pouvons constater que c'est ce vécu même - c'est-à-dire la prise en compte des véritables problèmes auxquels se heurtent les usagers - qui est absent de l'ensemble des recherches en matière de transports urbains. Ceci nous paraît s'appliquer aux méthodes généralement mises en oeuvre dans la construction des modèles de choix du mode comme aux approches psychologiques et psychosociologiques si elles en restent au seul niveau des attitudes, des images, des sentiments ou des composantes individuelles sans être rapportées aux contextes dans lesquelles ils se développent et agissent.

Ces limites ne peuvent être dépassées que par une recherche pluridisciplinaire vraie, où les différentes disciplines concernées interviendraient conjointement dès le stade initial de définition du problème.

En admettant même - ce qui paraît plus qu'improbable - que l'on puisse formaliser des variables psychologiques comme celles que l'on vient d'évoquer, d'une façon qui permette de les introduire dans les modèles économétriques existants, vouloir le faire reviendrait à ajouter une approche réductrice à une autre sans qu'on débouche pour autant sur une amélioration effective des modèles.

Les techniques et les méthodes actuellement connues ont, certes, été utiles, mais elles ont également montré leurs limites ; c'est une méthodologie nouvelle qu'il convient d'élaborer, en faisant table rase des présupposés qui ont encore force de loi. Si l'on veut progresser, on ne peut plus à notre sens s'appuyer sur le pseudo-concept de choix du mode dont il faut bien reconnaître le caractère non-opérateur : il ne peut s'appliquer qu'aux comportements d'une

partie minime des usagers ; s'il peut s'appliquer à des modèles descriptifs dans une situation stable, il ne permet pas la prévision dans les périodes de changement comme la situation d'urbanisation rapide actuelle ; etc. . . Il en va de même de la traduction d'éléments disparates en termes de coût généralisé.

Il n'est plus possible de considérer les déplacements comme s'ils étaient isolables de tout l'environnement, physique et social, de ceux qui ont à se déplacer ; les déplacements ne peuvent être considérés seulement comme variables dépendantes de quelques facteurs simplifiés et exogènes, mais ils doivent aussi être considérés comme exerçant une influence sur les relations des personnes à l'environnement, en d'autres termes, comme une variable constitutive du mode de vie.

Des méthodes nouvelles sont nécessaires pour permettre la construction de modèles d'une autre nature (susceptibles notamment d'intégrer comme variables toutes les données du milieu environnant). Cependant, une détermination des variables pertinentes et de leur interaction constitue un préalable à un renouvellement réel de la recherche et de la modélisation.

Quelles méthodes, quels modèles ? Nous ne saurions bien évidemment prétendre apporter, au terme de cette recherche d'exploration, des réponses à toutes les interrogations que nous venons de soulever. C'est à la recherche de se réorienter pour essayer d'y répondre ; c'est à elle d'engendrer des actions et des programmes de recherche dont il ne faut se masquer ni l'importance ni l'ambition. Cette réorientation, ce changement radical de perspective passent nécessairement par une remise en question, par les chercheurs eux-mêmes, de leur théorie comme de leur pratique. Une telle exigence peut paraître outrancière ou illusoire : elle nous semble cependant indispensable si l'on veut vraiment aboutir à une connaissance des situations et des comportements de transport qui permette de fonder une action intégrant les perspectives du long terme.

Ceci pose aux chercheurs des différentes disciplines qui s'intéressent aux problèmes de transport de personnes dans les agglomérations urbaines un ensemble de questions fondamentales.

Ainsi, nous faut-il bien convenir de ce que les méthodes psychosociologiques que nous avons utilisées pour le recueil de l'information ne permettent pas de saisir le maximum de données pertinentes : l'analyse que nous présentons, par exemple, de la poursuite par les personnes d'un équilibre du champ-transport ne repose que sur des éléments de remémorations, avec tout ce que ce type d'information peut avoir de contestable (toute question d'"honnêteté" des enquêtés mise à part, la remémoration est l'objet d'une reconstruction mentale et subit de ce fait des transformations, condensations, inattentions et oublis sélectifs, etc. . .).

Ceci revient à dire qu'une analyse de l'évolution dans le temps des comportements nécessite le recours à des approches "longitudinales", à des investigations qualitatives et quantitatives répétées sur d'assez longues durées.

De façon plus générale, il semble que la recherche sur les comportements de déplacements et l'utilisation des moyens de transport ne puisse progresser de façon significative si l'on ne systématise pas des expérimentations (c'est-à-dire une introduction contrôlée, au sens scientifique de ce terme, du changement) en vraie grandeur. Toute innovation en matière de moyens de transport ou de circulation devrait ainsi donner naissance à un programme de recherches expérimentales. Ceci est vrai des changements dans les moyens de transports comme des changements dans les situations-transport des personnes et peut aussi bien porter sur la création de nouveaux réseaux que sur l'installation de personnes et de groupes dans de nouvelles résidences.

Une seconde série de remarques qui portent sur la nécessité - et les conditions - d'une stratégie et d'une politique de transports et de circulation nous paraissent s'imposer.

Ces conclusions ne ressortent pas de la seule recherche dont on vient de rendre compte ; elles se situent au confluent d'une réflexion à partir de ces résultats, d'autres recherches en cours, de discussions avec d'autres chercheurs (dans le cadre de l'action concertée "Urbanisation" notamment) et des travaux de différents groupes d'études de planification, au plan national comme européen.

Pour introduire ces conclusions, il nous faudra revenir sur certaines données générales.

Bien peu de gens songent à nier la dégradation des conditions de la vie urbaine qui a résulté de l'urbanisation intense des dernières années et que toutes les mesures décidées, aux niveaux national, régional ou local, n'ont pas réussi à organiser. Tous s'accordent à reconnaître la détérioration continue des conditions de transport dans les grandes agglomérations urbaines, dans la Région Parisienne tout particulièrement.

L'accroissement des déplacements, l'augmentation générale du taux de motorisation, la dégradation des services offerts par les transports collectifs font partie de cet ensemble de constatations.

Tout permet d'affirmer qu'une part importante des utilisateurs quotidiens du véhicule individuel (même si, dans l'état actuel des connaissances, il est difficile de la chiffrer avec précision) est constituée d'utilisateurs obligés. Tout permet de penser qu'une proportion notable des usagers actuels des transports en commun rejoindront les utilisateurs de la voiture particulière, lorsqu'ils auront pu en ac-

quérir une. Tout conduit, enfin, à pronostiquer le passage de nombre d'utilisateurs obligés de la voiture à la catégorie des utilisateurs volontaires.

Dans ces conditions, la réglementation de l'usage du véhicule individuel pour les déplacements quotidiens ne pourra avoir qu'une efficacité limitée, de même d'ailleurs que toute tentative de promotion des transports collectifs conçue en termes de "promotion des ventes", de "relations publiques", voire de "marketing" et où l'on considérerait, mutatis mutandis, le service public que constituent les transports en commun comme un produit de consommation.

Entre le développement de l'usage quotidien du véhicule individuel et la détérioration des services publics de transports collectifs, on a affaire à un processus auto-amplificateur où il serait vain de chercher à saisir "quel est le premier de la poule ou de l'oeuf". Il serait peu réaliste de chercher à rompre ce cercle vicieux en agissant sur un seul de ses constituants. Il serait aussi peu pertinent d'agir à la fois sur l'un et sur l'autre, mais avec une force insuffisante et, a fortiori, de façon non coordonnée.

La situation semble parvenue à un stade tel qu'une analyse et des mesures partielles ne sont plus possibles et qu'il est nécessaire d'appréhender le système de transports dans son ensemble. Ainsi, toute intervention sur la circulation et le stationnement automobiles aura des conséquences sur les transports en commun, et vice-versa. Ainsi, en ce qui concerne les transports en commun, on ne peut qu'aborder simultanément (et par des interventions massives permettant des changements très significatifs dans la quantité et la qualité des services offerts) les problèmes de l'ensemble du réseau de transports et de déplacements : modernisation et extension des infrastructures existantes, création de nouvelles infrastructures, etc. . . ; par exemple, la création d'une nouvelle ligne ne peut être considérée comme une véritable amélioration des transports en commun si elle entraîne une dégradation d'une autre partie du réseau ou si on laisse en même temps continuer à se dégrader tout le reste du réseau. Les quelques réalisations spectaculaires de ces dernières années (qu'il s'agisse du R. E. R. , de nouvelles voitures, de voies rapides, d'échangeurs ou de "toboggans") ne doivent pas masquer la pauvreté générale des infrastructures et des matériels.

Il faut bien concevoir le véhicule individuel et les transports collectifs en termes de complémentarité et en concevoir l'ensemble en termes de services publics. Pour ne prendre qu'un exemple, il est permis de se demander s'il convient de créer des parkings "de dissuasion" ou bien plutôt des "parcs d'échange" organisant le passage du moyen de transport individuel aux moyens de transport collectifs et inversement. Quoi qu'il en soit, il semble bien que ce soit la notion - et la réalité - de service public qu'il faille restaurer (et non seulement promouvoir) et, plus encore, globaliser : concevoir

la voirie (1), les parcs de stationnement (1), l'autobus, le train, le métro (en attendant l'introduction d'innovations technologiques réalisables dans d'assez brefs délais) comme des éléments d'un même service public. A cet égard, les critères de rentabilité financière ne sont pas les seuls à prendre en considération.

En effet, toutes mesures tendant à faire payer à l'usager des améliorations partielles des conditions de transport, c'est-à-dire, en dernière analyse, la dégradation du système de transports (qu'il s'agisse d'augmentations des tarifs de la RATP et de la SNCF, de voies rapides urbaines à péage, etc.) et du service public qu'il constitue (2) ne peuvent qu'objectiver les différences économiques et sociales et être génératrices ou amplificatrices de tensions sociales.

Si l'on reconnaît que les systèmes de transports déterminent le fonctionnement des villes et des agglomérations urbaines, qu'ils contribuent d'une façon importante à la constitution d'une manière de vivre, ils ne peuvent être considérés en eux-mêmes. Ils représentent l'un de ces domaines majeurs d'intervention de la puissance publique où la politique ne peut être conjoncturelle.

(1) donc, paradoxalement, les conditions permettant l'usage de la voiture particulière.

(2) tout porte à penser que la notion même de service public, au sens le plus général du terme, s'est fortement dégradée dans l'esprit du public. Il serait sans nul doute utile de pouvoir réaliser un ensemble de recherches sur "l'image du service public" et l'image des différents services publics.

ANNEXES

On trouvera dans les pages qui suivent deux extraits de presse récents qui illustrent pleinement et l'analyse présentée dans le corps de ce rapport et les conclusions que l'on vient de lire.

Nous y avons joint une citation extraite d'un roman de science-fiction, qui nous paraît également de nature à prolonger ces conclusions. Les "littératures conjecturales" constituent en effet un secteur de la production littéraire qui, prolongeant les tendances émergentes de nos sociétés et anticipant leurs conséquences, présente en retour un reflet critique et éclairant de notre système social et de ses contradictions.

Victimes de l'insuffisance et de l'incohérence des transports parisiens

LES HABITANTS DE LA BANLIEUE SUD-EST PERDENT PATIENCE

« Nous pouvons comprendre que les pouvoirs publics intéressés cherchent à décourager l'usage de la voiture particulière face aux problèmes de plus en plus insolites que posent les encombrements routiers. Mais nous estimons indispensable que, parallèlement, soient mis en place des services de transport en commun assurant un service de qualité à des prix abordables pour tous, surtout où notre enquête a révélé l'existence d'un besoin. » Or l'enquête menée par les associations familiales dans quatorze communes intéressées par la desserte ferroviaire de Juvisy (Essonnes) au sud-est de Paris montre que ces besoins sont loin d'être satisfaits. Assommés de fatigue, entassés dans des cars et des trains où ils trouvent rarement des places assises, les habitants de la région de Juvisy sortent de leur résignation.

La multiplication des cités, « dormoires » et autres grands ensembles de « standing » dans ce secteur a entraîné une croissance démographique qui n'a pas été compensée par une amélioration des réseaux de transport en commun. Soixante-dix pour cent des personnes interrogées estiment que les transports en commun sont insuffisants. Ce sont les communes les plus éloignées de la gare de Juvisy qui rassemblent le plus de mécontents : 89 % à Fleury-Métrois, Grigny et Morsang-sur-Orge. Quarante pour cent des personnes interrogées prennent le car pour se rendre à la gare de Juvisy, mais 77 % utiliseraient ce mode de transport si la fréquence était meilleure.

Dans l'ordre des critiques viennent ensuite l'absence de respect des horaires et les tarifs élevés (un usager notamment remarque qu'il paie 0,90 F pour un trajet de 1,5 km.). La plupart des voyageurs sont obligés d'attendre vingt à trente minutes, et ce n'est pas une heure, la correspondance entre les cars et les trains.

Répétée quotidiennement, cette attente devient insupportable en regard à la longueur des trajets que certains doivent parcourir. Ainsi cet habitant de Draveil allant travailler à Saint-Cloud : il lui faut prendre le train, le car, le métro puis un autobus...

Les heures de pointe se situent le matin entre 7 heures et 8 h. 15, avec un maximum entre 7 h. 30 et 8 heures. Le soir, entre 18 h. 30 et 19 h. 30 et plus particulièrement de 18 h. 30 à 19 heures.

Les associations familiales notent : « Ce sondage prouve la nécessité d'augmenter la fréquence des cars aux heures de pointe (départ toutes les dix minutes), de respecter strictement les horaires prévus, de plaquer sur les cars les destinations et principaux arrêts, de signaler tous les arrêts par des panneaux bien visibles comportant aussi les horaires des passages des cars, de diminuer sensiblement les prix, surtout en ce qui concerne les trajets courts. »

Le problème du parking payant

Le mécontentement des usagers a éclaté après la décision de rendre payant le parc de stationnement de la place de l'hôtel de police de Juvisy : 4 F par jour. Or la plupart des automobilistes (22 % des personnes interrogées) n'ont pas de moyen de transport public à leur disposition. N'ayant pas le choix, estimant que, compte tenu de la somme exigée, ce garage n'a rien d'un parc de « dissuasion », ils se sentent brimés.

De son côté, la municipalité de Juvisy doit répondre à un problème délicat : toutes les rues avoisinant la gare sont encombrées par des voitures qui gênent la circulation et nuisent aux commerçants ; il est en effet difficile de trouver une place de stationnement dans la journée.

Le cas de Juvisy n'est pas exceptionnel. Les incidents récents intervenus à la gare du Nord, après ceux de la gare Saint-Lazare, prouvent que la patience des « banlieusards » est à bout. À Juvisy, les usagers mettent en cause l'incohérence des réseaux des compagnies privées de transport, mais ils critiquent aussi l'inadaptation de certains horaires de trains aux heures de pointe : un train tous les quarts d'heure ; puis, plus tard, alors que la demande est moins forte, un train toutes les sept minutes... Les explications techniques dont se contentent les administrations ne peuvent plus être comprises par des voyageurs. Le problème des transports en commun dans la région parisienne est maintenant trop grave pour ne pas exiger d'urgence une solution d'ensemble cohérente.

MICHELE ANDREANI.

Le péage urbain serait destiné essentiellement à éliminer les embouteillages

assure-t-on au ministère de l'équipement

Faut-il instituer le péage sur les autoroutes urbaines ? M. Chalandon, ministre de l'équipement, en a relancé l'idée, mardi dernier, lors de l'inauguration de l'autoroute H 6 Paris-Rungis. Déjà le principe a été adopté par le conseil général des Alpes-Maritimes pour l'autoroute de contournement nord de Nice.

Selon les études faites par les services techniques de la direction des routes, le péage urbain est techniquement réalisable : il suffit d'installer deux à trois guichets par file de voitures pour éviter que le contrôle ne provoque des embouteillages. Les seuls embouteillages pouvant survenir étant ceux qu'entraîne, comme aujourd'hui, la saturation des voies.

Malin, si sur les autoroutes de liaison le péage est fixé à un taux considéré comme l'optimum commercial pour le concessionnaire, c'est-à-dire à un niveau assez élevé pour apporter des recettes importantes, sans conduire à une trop grande évacuation de trafic, il en irait tout autrement en milieu urbain.

Un groupe privé financerait le doublement de l'autoroute de l'Ouest

À la sortie des villes, le péage ne serait appliqué que dans un but essentiellement dissuasif, assure-t-on au cabinet de M. Chalandon. Sur les autoroutes de déchargement parisiennes, par exemple, on estime qu'un taux de 1 F sur les tronçons situés dans la proche banlieue, et de 1 F supplémentaire au-delà, dissuaderait environ de 25 à 30 % des usagers, ce qui, dans le cas précis de l'autoroute de l'Ouest cité mardi par le ministre (1 F jusqu'à Vou-

creason, 1 F au-delà de Rocquencourt), permettrait d'éviter les embouteillages actuels tout en obtenant une utilisation maximum des voies existantes.

Les usagers « évadés », c'est-à-dire estimés aussi, se reporteraient soit sur la voirie ordinaire, soit sur les transports en commun, dont la fréquentation n'augmenterait guère de plus de 3 %.

Au cas où un péage serait institué sur l'autoroute de l'Ouest, précise-t-on encore au ministère (et dans les limites indiquées), un groupe privé se déclarerait prêt à financer le doublement de l'ouvrage sans rien demander à l'Etat. Ce qui montrerait malgré tout que le péage urbain, même si son taux est limité, peut constituer pour certains promoteurs un « optimum commercial ».

● *Les tarifs des garages parisiens.* — Le Bulletin municipal officiel de la Ville de Paris du 22 janvier publie la sixième liste de classement des garages de la capitale. Ceux-ci, on le sait, sont répartis en trois classes, et les tarifs varient, en conséquence, de 57 F à 138 F par mois, conformément à un arrêté du 30 octobre 1969 qui a relevé de 5 % les prix des locations mensuelles.

● *Le stationnement sera interdit en tout temps dans la rue Daumier, à Paris (16^e arrondissement) du côté des numéros impairs.*

A PARTIR DU 25 JANVIER

Six lignes d'autobus de banlieue seront détournées vers les gares du métro express

De nombreuses lignes d'autobus de banlieue de l'Est parisien aboutissent au château de Vincennes. La R.A.T.P. annonce que, à partir du dimanche 25 janvier, les terminus de dix lignes seront reportés vers les gares du métro express régional suivantes :

● **NOGENT.** — 113 : Neuilly-Flasance - Neuilly-sur-Marne - Chelles - Gournay ; 114 : Neuilly-Flasance (Jean-Mermos) ; 120 : Bry-Champ-sur-Marne-Noisy-le-Grand ; Les autobus 220 reprendront d'autre part l'indice 120.

● **JOINVILLE.** — 106 : Champigny (Egalité) ; 108 : Champigny (mairie et Diderot) ; 109 : Saint-Maur (gare

de La Varenne) ; 110 : Saint-Maur (pont de Chennevières) ; 112 : Saint-Maur (église de La Varenne) ; 208 : Le Fleisat-Trévisse (Gambetta).

● **CHAMPIGNY.** — 208 : Champigny-Couilly et Champigny-Chennevières.

Deux nouvelles lignes sont d'autre part créées : la ligne 306 (Château de Vincennes-Gare de Joinville) et la ligne 313 (Château de Vincennes-Gare de Nogent).

[L'annonce des mesures de « détournement » a déjà provoqué des protestations dans la mesure où certains quartiers de banlieue ne seront plus desservis par les autobus.]

CORRESPONDANCE

Le train de 8 h. 03

Un lecteur de Barcelles (Val-d'Oise), M. Henri Bosch, nous écrit à propos des retards enregistrés mercredi matin en gare de Paris-Nord, sur certaines lignes de banlieue (le Monde du 22 janvier) :

Le mercredi 21 janvier 1970, la rame que j'emprunte quotidiennement arrive en gare du Nord avec un retard d'environ trente-deux minutes.

Traditionnelle bousculade à la sortie des quais, où quatre ou cinq employés distribuent les précieux « billets de retard » ainsi libellés : « Par suite d'un incident, certains trains ont subi ce jour un retard supérieur à dix minutes. M.M. les employeurs peuvent connaître l'importance exacte du retard en appelant la gare de Paris-Nord, 878 99-40, poste 11.701. » (...)

Arrivé à mon bureau, la curiosité me prend de tenter l'expérience de m'informer auprès de Paris-Nord. (...)

J'obtiens une employée, à qui je me présente comme étant employeur et à qui je fournis les renseignements concernant la rame empruntée : 8 h. 03, en gare de Garges-Sarcelles. « Retard d'à peu près vingt minutes », déclare la préposée. Je m'étonne : « Madame, mon employé étant arrivé à son travail avec un retard de tout autre durée, je vous serais obligé de me donner le nombre exact et officiel de minutes de retard. »

— Ne quittez pas, je me re-seigne. »

Après une attente de plus de trois minutes, l'employée, au demeurant parfaitement courtoise, m'annonce : « Quarante-cinq minutes pour ce train. » (...)

Ce qui précède me dispense de tout commentaire. Néanmoins, il me faut préciser que, depuis la « rentrée » de septembre 1969, ce train de 8 h. 03 est d'une régularité remarquable dans ses retards !

LES PROBLEMES DE CIRCULATION : UNE ANTICIPATION

Extrait d'un roman de Science-fiction

... "Premier point : les Autorités. Longtemps avant la mise au point de l'astronavigation, les grandes villes américaines se trouvaient tellement dépassées par les problèmes de la circulation, devenue incontrôlable, que toute solution purement politique était chimérique. Aucune municipalité ne pouvait consacrer les crédits nécessaires au règlement définitif de ces problèmes sous peine de se faire blackbouler aux élections suivantes par les automobilistes et les piétons enrégés, qui avaient pourtant le plus besoin d'aide.

Les collectivités locales se déchargèrent de plus en plus largement des problèmes de circulation - avec reconnaissance et en leur concédant de nombreux privilèges - sur les Services des Ports, Ponts et Chaussées, gigantesques sociétés semi-publiques à but lucratif constituées sur le modèle de l'Autorité du Port de New York qui s'était révélée capable de construire et d'administrer des entreprises colossales, tels le Holland Tunnel et le Lincoln Tunnel, le pont George Washington, les aéroports de Teterboro, de la Guardia, d'Idlewild et de Newark sans compter une multitude d'autres opérations de moindre envergure. Il était désormais possible d'aller de l'extrême pointe de la Floride jusqu'à la frontière du Maine sans quitter le territoire appartenant à l'Autorité du Port, à condition de s'acquitter des droits de péage requis (et de ne pas craindre les balles des propriétaires fonciers retranchés dans les Poconos et qui résistaient encore).

Point suivant : les droits de péage. Ces Services étaient la création des Etats et, à ce titre, ils bénéficiaient de protections légales refusées aux autres firmes privées qui faisaient du commerce inter-Etats. C'est ainsi que la loi d'habilitation type comportait une clause ainsi rédigée : "Lesdits Etats ne porteront pas atteinte au droit reconnu à l'Autorité de fixer, percevoir et recouvrer des taxes de passage et autres redevances." Le gouvernement fédéral prêta son concours aux Autorités. Bien que la loi fédérale de 1946 sur les ponts stipulât que le péage serait supprimé une fois l'ouvrage amorti, le Congrès n'évoqua pour ainsi dire jamais ce texte à l'encontre des sociétés adjudicataires. Aussi, le péage se maintint-il : l'Autorité du Port de New York encaissait annuellement plus de vingt millions de dollars de bénéfice et le revenu des taxes augmentait de dix pour cent par an.

Une partie de ces profits était utilisée pour créer de nouveaux services, conçus en général pour accroître les gains plutôt que pour résoudre le problème de la circulation. Cette fois encore, c'est l'Autorité du Port de New York qui montra l'exemple en ouvrant contre toute raison une troisième galerie dans le tunnel Lincoln, lequel déversa huit millions de voitures supplémentaires par an dans le centre de Manhattan alors que la ville était déjà en cours d'asphyxie faute de voies adéquates pour faire face à la densité de la circulation telle qu'elle existait.

Point suivant : la police de l'Autorité. Dès le début, les Autorités s'étaient vu reconnaître le droit d'avoir leur propre police sur leurs concessions. A mesure qu'elles prenaient de l'ampleur, ces forces de police privées gagnèrent en extension.

Lorsque le voyage spatial entra dans les moeurs, les Autorités en avaient déjà le monopole. Elles n'avaient pas ménagé leurs efforts pour l'obtenir. L'exploitation des aéroports - à peu près leurs seules entreprises qui fussent toujours déficitaires - leur avait appris que le contrôle absolu était un impératif inéluctable. Et, de manière caractéristique, elles ne s'intéressèrent jamais à une forme du voyage spatial qui n'exigeait pas des frais énormes : sinon, pas de profits à espérer de la sous-traitance, de l'amortissement rapide des prêts, des lois permettant de soustraire à l'impôt les capitaux réinvestis dans de nouveaux projets, des taxes et redevances qui continuaient éternellement de rentrer une fois remboursés la dépense initiale et les frais d'entretien.

Chaque fois qu'un astronef se posait à Port Terre, le premier spatiodrome commercial du monde, il en coûtait 5 000 dollars à ses affréteurs. Au temps du vol atmosphérique, il était illégal qu'une personne privée réclamât un droit d'atterrissage mais l'Autorité du Port de la Plus Grande Terre avec ses propres traditions. Elle institua la taxation à l'atterrissage. En outre, la police de l'Autorité était plus puissante que l'armée de la nation qui lui avait octroyé le privilège de la lever ; au bout d'un certain temps, la distinction entre l'une et l'autre s'effaça et la police de l'Autorité devint la force armée des Etats-Unis. Ce ne fut pas difficile puisque l'Autorité du Port de la Plus Grande Terre contrôlait à présent tous les autres Services du Pays"...

BLISH (James) - The Seedling Stars.

New York, Galaxy Publishing Corporation 1967

Paris, Editions Opta, 1968, pp. 59-62

DESCRIPTION DE LA POPULATION ENQUETEE

Le recueil d'information a porté sur un ensemble de 102 personnes :

80 adultes (48 hommes, 32 femmes)
22 enfants à charge

I. LIEUX D'ENQUETE

Saint-Denis	51
Montfermeil	28
Boissy-St-Léger	8
Créteil	6
Montmorency	3
Enghien	1
Ermont	1
Pavillons-sous-Bois	1
Juvisy	1
Paris intra-muros	2
TOTAL	102

II. REPARTITION SOCIOLOGIQUE

Les adultes se répartissent ainsi :

PROFESSION	hommes	femmes	TOTAL
cadres supérieurs, professions libérales	12	2	14
patrons de l'industrie et du commerce	2	-	2
cadres moyens dont [techniciens] [enseignants]	13 [5] [1]	6 [-] [2]	19 [5] [3]
employés, petits fonctionnaires	8	11	19
contremaitres	6	-	6
ouvriers, personnel de service	7	3	10
professions artistiques	-	2	2
retraités et autres inactifs	-	8	8
<hr/> <hr/>			
T O T A L	48	32	80

A G E	hommes	femmes	TOTAL
19 - 24 ans	5	5	10
25 - 29 ans	8	7	15
30 - 34 ans	7	4	11
35 - 39 ans	4	6	10
40 - 44 ans	5	3	8
45 - 49 ans	8	1	9
50 - 54 ans	5	-	5
55 - 59 ans	5	4	9
60 ans et plus	1	2	3
=====			
T O T A L	48	32	80

SITUATION DE FAMILLE	hommes	femmes	TOTAL
célibataires	8	6 (*)	14
mariés	40	24	64
veufs	-	2	2
=====			
T O T A L	48	32	80

(*) toutes les femmes célibataires sont actives

Les enfants à charge se répartissent ainsi :

ACTIVITES	garçons	filles	TOTAL
lycéens	8	6	14
étudiants	1	1	2
formation professionnelle et apprentissage	1	5	6
=====			
T O T A L	10	12	22

A G E	garçons	filles	TOTAL
moins de 15 ans	4	3	7
15 - 16 ans	2	2	4
17 - 18 ans	3	3	6
19 - 20 ans	-	3	3
21 ans et plus	1	1	2
=====			
T O T A L	10	12	22

III. REPARTITION EN FONCTION DU MODE DE TRANSPORT

Utilisateurs quotidiens de la voiture :

- = 31 hommes (sur 48), soit :
 - . 10 cadres supérieurs et professions libérales (sur 12)
 - . 2 patrons de l'industrie et du commerce (sur 2)
 - . 6 cadres moyens (sur 13)
 - . 4 employés (sur 8)
 - . 5 contremaîtres (sur 6)
 - . 4 ouvriers (sur 7)

- = 12 femmes (sur 32), soit 9 actives et 3 sans profession (1)
 - 9 actives, dont
 - . 5 mariées, qui se font conduire par leur mari
 - . 2 célibataires possédant une voiture
 - . 2 mariées utilisant la seconde voiture du foyer

- = 3 enfants à charge, dont
 - . 1 utilisant la voiture familiale
 - . 2 conduits par leurs parents

Utilisateurs quotidiens du deux-roues :

- . 1 homme, contremaître
- . 4 enfants à charge

Utilisateurs quotidiens des transports en commun :

- = 14 hommes (dont 5 n'ont pas de voiture), soit
 - . 1 cadre supérieur
 - . 6 cadres moyens (dont 2 sans voiture)
 - . 4 employés (dont 1 sans voiture)
 - . 3 ouvriers (dont 2 sans voiture)

parmi les 10 utilisateurs de transports en commun possesseurs de voiture, 5 ont, pendant une certaine période, utilisé régulièrement leur voiture pour le trajet domicile-travail.

- = 15 femmes actives (parmi lesquelles 10 n'ont pas le permis de conduire)
- = 15 enfants à charge (sur les 8 ayant 18 ans et plus, un seul a le permis de conduire)

(1) Deux de ces femmes sans profession disposent d'une voiture personnelle, la troisième se sert de l'unique voiture du foyer.

Utilisateurs d'une solution mixte :

Sur l'ensemble des enquêtés, nous ne relevons que deux solutions de ce type, soit :

= solution DEUX-ROUES + T C
. 1 cadre moyen

= solution VOITURE + T:C
. 1 cadre supérieur

