

DGRST

SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU
MINISTRE DE L'EQUIPEMENT (TRANSPORTS)

recherche sur une nouvelle pratique du deux roues dans différents groupes socio-culturels

B. AVEROUS
A. COULON
J. DURAND



BETEREM, 17, allée Cervantès - parc du roy d'Espagne
13009 MARSEILLE - Tél. : (91) 73-43-91

COMPTE-RENDU DE FIN DE CONTRAT D'UNE RECHERCHE
FINANCEE PAR LA DELEGATION GENERALE A
LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

ACTION COMPLEMENTAIRE COORDONNEE
"URBANISATION"

DECISION D'AIDE N° 75.7.0474

Melle M. LAMY, à l'occasion de son stage de fin
d'étude (D.P.S.I. Aix-en-Provence), a participé à
l'analyse des publicités et des entretiens auprès
des usagers cyclotouristes et trialistes.

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
<u>PREAMBULE</u>	5
<u>INTRODUCTION</u>	9
<u>CHAPITRE I - REPRESENTATIONS ET PRATIQUES DES DEUX-ROUES DANS DIFFERENTS GROUPES SOCIO-CULTURELS</u>	17
I.1. Les jeunes : le cyclomoteur, un état transitoire	19
I.2. Les ouvriers	31
I.2.1. Le cyclomoteur : une nécessité ou un pis-aller	31
I.2.2. Le vélo	40
I.2.3. La moto	41
I.3. Les employés	43
I.3.1. Le cyclomoteur : "l'engin rationnel"	43
I.3.2. Le vélo	46
I.4. Les cadres	49
I.4.1. Un exemple : un cadre usager de cyclomoteur	49
I.4.2. Le vélo : une minorité ou une manière de vivre	53
I.4.3. Des cadres non usagers des deux-roues	57

<u>CHAPITRE II</u> - POUR UNE ANALYSE PSYCHO-SOCIALE DU DEPLACEMENT	63
INTRODUCTION	65
II .1. Le déplacement signifie un certain mode de vie, une certaine position sociale	67
II .2. Le déplacement, lieu de rupture	69
II .3. Le déplacement, coupure entre deux activités	73
II .4. Le déplacement : une activité	77
II .5. Le déplacement, temps perdu ou mal nécessaire : une contrainte	81
CONCLUSION	85
 <u>CHAPITRE III</u> - ANALYSE DES PUBLICITES CONCERNANT LES DEUX-ROUES	 87
INTRODUCTION	89
III.1. Les publicités	91
III.1.1. Le vélo : "Trois dents de mieux et on grimpe aux arbres"	91
III.1.2. Le cyclomoteur	105
III.1.3. Le vélomoteur	117
III.1.4. La moto	125
III.2. Les cyclotouristes et les trialistes	129
III.2.1. La Moto verte	131
III.2.2. Vélo-cyclotouriste	137
CONCLUSION	141
 CONCLUSION GENERALE	 143

P R E A M B U L E

"M. Jean-Pierre FOURCADE, Ministre de l'Equipement, a exposé à la presse, le 15 Février, la politique qu'il entend mener en faveur des "deux-roues". Au cours de la réunion, MM. GIRAUD, Président du Conseil Régional d'Ile-de-France, et LANIER, Préfet de région, ont tracé les grandes lignes de l'action de la région dans ce domaine. M. FOURCADE a rappelé que, dès 1974, son prédécesseur, M. GALLEY, avait, par une circulaire sensibilisé ses services aux problèmes des aménagements pour la circulation des "deux-roues". Il importe, a-t-il indiqué, que les usagers puissent se déplacer dans des conditions normales de confort et de sécurité, et qu'ils ne soient plus "les oubliés des aménageurs".(1)

De tous côtés, aujourd'hui, on s'intéresse aux deux-roues. Différentes associations de défense du deux-roues se font jour.

Chacun connaît des amateurs de cyclotourisme, des collègues de travail utilisant un deux-roues en ville, alors même qu'ils sont "motorisés". On assiste, indiscutablement, à un important changement, tant dans les pratiques que dans les mentalités.

Afin d'éclairer les problèmes qui se posent au planificateur, notre recherche est centrée sur la place occupée par les deux-roues, ou plutôt par les différents types de deux-roues dans plusieurs groupes socio-culturels : les jeunes, les ouvriers, les employés, les cadres. Il ne s'agit donc pas de reprendre ici les avantages et les inconvénients(2) de ce mode de déplacement, mais bien d'essayer de saisir les représentations des différents types de deux-roues dans les groupes étudiés.

(1) Le Moniteur 28 Février 1977

(2) Le Deux-roues aujourd'hui : atouts et handicaps
Juin 1975

I N T R O D U C T I O N

La recherche exploratoire menée en 1975 a mis en évidence un essor des deux-roues dont il était possible de relever les traces tant au niveau de la production qu'à travers des changements d'attitudes et de comportements des usagers des divers types de deux-roues.

L'essentiel du changement d'attitude par rapport aux deux-roues se repère à partir d'une modification d'attitudes par rapport à la voiture. Certaines valeurs attribuées jusqu'à présent à l'automobile et satisfaisant certains "besoins" tels que le prestige, l'individualité, le marginalisme etc... apparaissent aujourd'hui pouvoir s'investir dans les deux-roues.

De plus, les conditions de circulation dans les villes s'aggravant, les deux-roues se révèlent un mode de transport individuel adapté aux problèmes urbains. La crise de l'énergie survenant, on pouvait supposer un renforcement de ces changements.

Ainsi si les deux-roues récupéraient certaines valeurs attribuées jusqu'à présent à la voiture, parallèlement, une nouvelle pratique se développait : un usage urbain complémentaire de la voiture ou des transports en commun.

La nouvelle image sociale des deux-roues ainsi qu'un usage urbain en extension nous semblaient toutefois exister essentiellement dans certains groupes de la population qui, pour être qualifiés rapidement, peuvent être définis comme ceux ayant déjà eu accès à la

voiture. En ce sens, nous avons parlé de phénomène "post-voiture".

Dès lors, il nous est apparu important, compte tenu de ces changements aussi bien au niveau des images que des comportements par rapport aux deux-roues, d'approfondir la signification de l'usage des deux-roues dans différents groupes socio-culturels et de comprendre la nature du changement d'attitude, quand il existe, comme du non-changement.

Se donner comme objectif la compréhension des représentations et des pratiques des deux-roues ne prend de sens que si on distingue les différents types de deux-roues les uns des autres. Etre cyclotouriste ou usager quotidien en ville du vélo, cyclomotoriste ou motoriste sont autant de pratiques qui renvoient à des images bien différentes.

Dès l'analyse approfondie des premiers entretiens, nous avons constaté à quel point s'intéresser aux représentations et aux pratiques des différents deux-roues ne pouvaient être appréhendées qu'en débordant le seul mode de transport. Toute notre démarche vise à re-situer, non seulement le mode de déplacement, mais tout le déplacement et les conditions dans lesquelles il s'effectue, dans l'ensemble du mode de vie de la personne interrogée. Autrement dit, vouloir expliquer les différentes pratiques à partir des seules caractéristiques fonctionnelles des différents modes, ce serait ignorer que le mode de transport n'est qu'un aspect du déplacement et que celui-ci ne prend de sens que par rapport à la conduite globale de l'individu qui est inséré dans un système psychologique (attitudes, opinions ...) et social (valeurs, normes ...).

L'intérêt de cette démarche est de dépasser la problématique classique du choix du mode qui réduit le déplacement de l'individu à sa destination et au mode utilisé et d'élargir l'analyse en nous demandant comment, dans une situation donnée, l'usage d'un deux-roues correspond à une signification sociale déterminée. Ainsi, il nous paraît pertinent de centrer notre réflexion sur la signification que prend pour un usager l'existence même d'un déplacement et des conditions dans lesquelles il effectue ce déplacement. Cette signification (ou représentation) est fondamentale dans la mesure où elle oriente les comportements; c'est à travers elle que nous pourrons comprendre les différentes pratiques.

Ce qui nous guidera tout au long de l'analyse, c'est de chercher à mieux comprendre comment la représentation des différents deux-roues est déterminée par la structure sociale dans laquelle elle se développe et comment elle reflète la place de l'individu dans un univers aussi bien physique que social. En d'autres termes, nous parlons de représentation sociale dans le sens où elle renvoie à l'expérience passée de l'individu, à son présent, à son statut, à la perception qu'il a de ce statut. Ainsi, nous nous centrerons sur la relation entre les conditions dites objectives de l'environnement de l'individu et la signification qu'il lui attribue.

Cette manière d'aborder l'étude d'un moyen de déplacement existait en partie dans notre problématique de départ, mais c'est en cours d'analyse qu'elle s'est précisée dans la mesure où l'analyse approfondie des entretiens nous a convaincus que c'est bien à ce niveau (celui des représentations) que se situait la clef d'interprétation des attitudes et des comportements relatés par les personnes enquêtées.

Méthode et recueil des données

Notre recherche repose sur l'analyse de 39 entretiens approfondis réalisés à Toulouse en février 1976.

L'échantillon se constitue de la façon suivante :

10 cadres	de 30 à 45 ans
11 employés	de 30 à 45 ans
9 ouvriers	de 30 à 45 ans
9 jeunes	de 16 à 22 ans

Nos entretiens étaient centrés sur le mode de vie des personnes interrogées, c'est-à-dire leur situation familiale, leur conception du temps de travail, du temps hors travail, des relations avec les autres, etc... et c'est dans cet ensemble que nous abordions les problèmes de déplacement en général, d'usage du deux-roues en particulier.

Parallèlement aux entretiens, nous avons repris l'analyse de l'usage des deux-roues que donne la publicité - déjà menée en 1974 - avec un échantillon construit de façon identique à celui que nous avons en 1974 afin d'étudier l'évolution des différents thèmes.

A ce stade de l'analyse, nous avons constaté un important décalage entre ce qu'est le deux-roues pour les populations étudiées et la présentation qui en est faite dans la publicité. Nous nous étions centrés sur l'étude de l'usage urbain et la publicité était surtout axée sur l'usage sportif (cyclotourisme, randonnée...). Nous avons alors décidé, plutôt que de compléter les entretiens réalisés à Toulouse sur nos

populations de départ, de réaliser 11 entretiens complémentaires auprès de personnes ayant un usage des deux-roues plus conforme aux thèmes publicitaires.

Présentation du rapport

D'une façon générale pour les interviewés, parler du deux-roues urbain, c'est parler du cyclomoteur et l'usage de ce type d'engin revêt un caractère obligatoire, soit administratif, pour les jeunes de moins de 18 ans, soit économique, pour les adultes.

Le vélo moyen de transport urbain est présent dans le discours de quelques cadres (chargés d'études en particulier) mais d'une façon générale, l'information recueillie est pauvre, soit qu'il s'agisse d'un usage marginal à la mode écologique, soit d'un usage sportif essentiellement en dehors des villes.

Pour la moto, si on retrouve l'évasion hors de la ville par la route avec "les gros cubes", il apparaît à présent la moto dans la nature avec les "trials". La moto-ville est souvent perçue comme un luxe passager et sans aucun avenir.

Autant d'images qui déterminent des pratiques bien différentes et qui de plus semblent puiser leur source bien au-delà des transports eux-mêmes.

Tout ceci pour souligner que nous ne pouvons pratiquement rien dire des deux-roues sans dire de quel deux-roues il s'agit.

Dans un premier chapitre, nous examinerons les représentations et les usages des différents types de deux-roues dans les groupes socio-culturels étudiés. Ces

réflexions nous conduiront dans un deuxième chapitre à proposer une problématique psycho-sociale pour l'étude des déplacements.

Dans le troisième chapitre, nous présenterons l'analyse des publicités et les entretiens complémentaires réalisés auprès des cyclotouristes et usagers de "trials".

Enfin, en conclusion, nous essaierons de dégager les principaux enseignements et l'intérêt de cette recherche.

CHAPITRE I

REPRESENTATIONS ET PRATIQUES DES
DEUX-ROUES DANS DIFFERENTS GROUPES
SOCIO-CULTURELS (1)

- (1) Nous gardons la terminologie "groupes socio-culturels" sans l'avoir davantage définie. Ces groupes (les jeunes, les ouvriers, les employés, les cadres) ne sont pas définis au même niveau; il leur correspond des systèmes de représentation sociale très différents.

I.1. - LES JEUNES :
LE CYCLOMOTEUR, UN ETAT TRANSITOIRE

Nous regroupons sous cette rubrique les jeunes de 16 à 22 ans. Leur origine sociale est assez diversifiée, certains sont financièrement dépendant de leurs parents, d'autres travaillent.

La barrière administrative constituée par l'âge du permis de conduire, implique tout d'abord que le deux-roues est le seul moyen de transport individuel possible. Pour certains d'entre eux, l'usage du deux-roues léger est vécu comme une solution d'attente par rapport à la voiture, et ceci est particulièrement présent pour les filles :

"Ben évidemment si j'avais l'âge je pourrais avoir une voiture mais enfin je n'ai pas l'âge bon c'est la mobyette d'abord, la voiture c'est plus agréable" Lycéenne 17 ans.

Pour les jeunes interviewés le cyclomoteur est reconnu

- . soit comme leur moyen de transport
- . soit comme celui des adultes qui sont dans une situation défavorisée.

Nous allons analyser ce qu'est le cyclomoteur pour les jeunes de 16 à 22 ans et ensuite nous examinerons comment ce groupe se projette dans l'avenir.

Pour ce groupe, le "deux-roues" c'est avant tout, et presque exclusivement le cyclomoteur.

Posséder et utiliser le cyclomoteur signifie en tout premier lieu l'indépendance vis à vis des parents.

Pour mieux saisir la signification du cyclomoteur, il nous paraît utile de distinguer l'acquisition du deux-roues et son usage. Arrêtons-nous tout d'abord sur le processus d'acquisition du cyclomoteur.

• Pour les interviewés de moins de 18 ans, scolarisés, l'entrée en classe de seconde apparaît comme une étape importante, cette étape s'accompagne souvent d'un changement de lycée ou d'école. Ceci est vécu comme une ascension ou plutôt comme une rupture avec le monde des enfants.

C'est ce moment là qui correspond à la demande d'un cyclomoteur pour des raisons fonctionnelles : aller au lycée avec une moindre fatigue, une perte de temps en déplacement plus faible etc...

L'opposition des parents à l'acquisition des cyclomoteurs est centrée sur des problèmes de sécurité, de danger. L'argument de l'"utilité" comme celui du "danger" sont autant de discours de premier niveau qui masquent l'enjeu entre l'adolescent et ses parents : l'autonomie qu'offre un moyen de transport individuel.

"C'était un peu de liberté en plus, je ne dépendais plus de mes parents pour m'accompagner quelque part ou du bus, je ne demandais rien à personne" Lycéenne 17 ans.

Il est frappant de relever le même type de discours à propos de la voiture, pour les jeunes conducteurs : l'autonomie est là aussi un élément central.

Certes la voiture est l'outil du monde des adultes et nous verrons plus loin comment le passage du cyclomoteur à la voiture signifie bien l'accession au monde des adultes, de plus une voiture est un territoire (1);

(1) cf. analyse du CEREBE Jeu automobile et espace industriel - CAUGNANT et ZASLASKI 1974 -

mais si l'usage de la voiture souligne un réel changement de statut et une évolution des activités (1), on retrouve ces mêmes connotations pour l'usage du cyclomoteur chez l'adolescent :

"C'est l'élargissement des activités et du territoire à explorer".

C'est l'autonomie, l'indépendance dans ses activités vis à vis des parents, mais aussi vis à vis des amis. C'est le signe d'une nouvelle responsabilité. Le discours des adolescents est révélateur à ce propos :

"On est plus libre quand on a un cyclomoteur".
 "Je pouvais décider tout seul de l'endroit, des copains à aller voir".

Alors que, comme nous le verrons dans les autres groupes, le discours sur le cyclomoteur est neutre et non investi de plaisir, chez les adolescents la fonctionnalité de l'usage d'un deux-roues, si elle est présente, est très secondaire par rapport au discours de plaisir sur l'évasion et la liberté que procure ce moyen individuel. Pour les jeunes, le cyclomoteur n'est pas situé comme chez les adultes, par rapport aux autres moyens de déplacement, il est "le" moyen de déplacement.

Le cyclomoteur marque l'appartenance au groupe des adolescents, dont les valeurs permettent de se différencier ou se démarquer du monde normatif et institutionnel des adultes. La référence est bien l'âge et un certain mode de vie en conséquence.

"La mobylette est l'instrument des jeunes, bon quand je suis avec des amis, qu'on est

(1) cf. Jeunes conducteurs M.C. Jayet ONSER

en mobylette, si on va à la campagne on s'amuse, on ne fait pas les fous on ne va pas faire de grands trucs, bon c'est amusant, tandis qu'en voiture c'est plus sérieux"

*-Si pour les lycéens, l'acquisition d'un cyclo-moteur est le double signe de la rupture avec le monde des enfants et de l'appartenance au groupe des adolescents, pour les jeunes travailleurs de moins de 18 ans, c'est la première acquisition, propriété résultante de leur travail mais qui est vécue comme l'attente obligatoire avant la moto ou la voiture :

"Dès que j'ai travaillé j'ai acheté un cyclo mais maintenant ça ne m'intéresse plus parce qu'on peut pas faire des trajets comme en moto. Avec la moto on est adulte ... avec le plaisir en plus"

(apprenti mécanicien 18 ans)

Mode individuel par excellence la moto est fortement valorisée par son aspect sportif caractéristique première de la différence avec la voiture qui garde les connotations de contrainte du monde des adultes (limitation de vitesse, carapace, etc ...). Cependant les amis et les "sorties en bande" qui sont fortement recherchées par ce groupe d'interviewés rentrent en contradiction et parfois en conflit avec la pratique de la moto :

"Quand on est jeune très peu sont motorisés alors c'est mieux d'avoir une voiture parce qu'on peut partir ensemble surtout avec les filles (..) mais de toute façon je garderai ma moto pour le travail et pour moi"...

Mais nous reviendrons plus loin sur la moto. Il était important de s'y arrêter quelque peu ici parce qu'à travers le souhait des jeunes travailleurs de posséder une moto, nous comprenons mieux la signification du cyclomoteur : état transitoire. Par leur travail ils se situent dans la hiérarchie sociale et d'une façon générale l'utilisation d'un mode de déplacement participe au jeu du repérage social. Ils désirent échapper à l'image des adolescents mais la barrière institutionnelle de l'âge du permis de conduire les contraint à y rester et implique l'usage du cyclomoteur (entre autre).

Les lycéens en revanche se positionnent plus facilement ; d'autant plus que pour la plupart, ils n'entreront pas dans le monde du travail à la fin de leur scolarité et poursuivront des études à l'université. Toutefois la différence entre les jeunes travailleurs et les lycéens-étudiants se creuse à l'âge de 18-19 ans. Si d'une certaine manière, les adolescents se trouvent dans l'obligation de se déplacer en cyclomoteur parce-qu'ils désirent éviter les transports en commun ou leur famille, cette obligation n'est pas vécue négativement mais réinvestie très positivement, compte tenu de l'autonomie offerte par le deux-roues jusqu'au moment où ils atteignent l'âge du permis de conduire.

Le passage dans le monde des adultes (institutionnellement) fait apparaître deux attitudes :

. soit le désir d'appartenir à ce monde avec ses normes et ses valeurs et l'un des symboles de cette appartenance passe par l'acquisition de la voiture

. soit le désir de s'en démarquer, en rejetant les normes de la civilisation, mais sans rester dans le monde des adolescents ; la moto est alors l'alternative (tout au moins pour un temps), parce que essen-

tiellement centrée sur le mode de plaisir et échappant à la notion de responsabilité, d'utilisé, de rationalité attachée à l'univers des adultes en général, à la voiture en particulier.

Ce qui paraît central ce n'est pas tant les différents arguments pour expliquer ou justifier l'utilisation d'un mode mais plutôt l'acceptation ou le refus de se situer dans le monde des adultes ; cette acceptation ou ce refus rendent compte des choix effectués et des usages qui sont faits des différents modes.

Nous allons à présent analyser les deux types de rupture avec le monde des adolescents. Bien que la voiture ne soit pas l'objet central de notre réflexion c'est par rapport à elle, comme référent, que nous allons expliquer les deux aspects :

• La voiture, signe de conformité aux normes dominantes de la société adulte, signe d'intégration complète

Nous allons pour cela nous appuyer sur l'analyse d'un entretien réalisé auprès d'un jeune homme de 26 ans, venant de terminer ses études d'économiste et commençant à chercher du travail ; cette position charnière nous permettra de comprendre (bien qu'il ne soit pas à proprement parler dans notre échantillon de 16 à 22 ans) à quel point sa pratique du deux-roues correspond à des attitudes et des représentations qui débordent largement le cadre du moyen de transport.

Il est actuellement usager d'un deux-roues (solex), et ce mode est présenté comme normal dans sa situation passée d'étudiant, et sa situation actuelle (à la recherche d'un emploi). Les deux situations étant définies comme transitoires, intermédiaires.

Le deux-roues a pour lui une signification de mode transitoire, et ne sera, de ce fait, plus acceptable dans une vie centrée sur une activité professionnelle

stable, d'autant que la voiture sera alors le moyen et le signe d'une certaine activité professionnelle, d'un certain mode de vie :

"J'espère, je pense, avoir un travail où j'aurai besoin de ma voiture, pour sortir à 10 heures du matin...alors, bon, ben, la voiture est irremplaçable"; alors que le deux-roues "ça va quand on est jeune, à trente, trente cinq ans, on va pas s'a-
muser à se ballader en solex", il ne se "voit pas arriver au bureau en deux-roues".

Se définissant comme ce que l'on dénomme généralement un "jeune cadre dynamique", l'ensemble de son mode de vie doit refléter une image de sérieux, d'activité, de mobilité ; il ne se voit pas cadre seulement au travail et autrement en dehors du travail, il s'imagine totalement cadre et sa mobilité, ainsi que les conditions d'exercice de cette mobilité (usage intensif de la voiture individuelle) participent à cette conception globale du mode de vie du jeune cadre actif et dynamique.

Dans ce contexte, les différents arguments développés pour "expliquer" son choix de la voiture apparaissent avant tout comme des rationalisations a posteriori, ou comme le produit de la représentation qu'il se fait, d'une part de l'usage de la voiture (faite pour les gens mobiles, voiture qu'il "conduit énergiquement, sans être un fou du volant"), et d'autre part des autres modes ("les transports en commun et les deux-roues sont des modes de sédentaires").

L'interprétation d'ensemble de cet entretien trouve sa clef dans l'analyse de l'image sociale renvoyée (à soi et aux autres), par les différents moyens de

déplacement.

Le changement de statut social - passage de la vie d'étudiant à celle de jeune cadre - dans la mesure où il est accepté et intégré par la personne, induit un changement fondamental dans la conception des conditions d'exercices de déplacement : le deux-roues est, aujourd'hui, accepté parce qu'il perçoit sa situation comme transitoire, il sera (par la même personne) rejeté dans peu de temps (qu'il devienne rapidement le jeune cadre dynamique qu'il rêve devenir, ou que, ne trouvant pas d'emploi, son solex devienne à ce moment-là le signe de sa non réussite socio-professionnelle).

Il est clair qu'il serait vain, dans ce cas, de chercher l'explication du "choix du mode" et de son évolution dans les avantages et les inconvénients énoncés à propos de chaque mode; les "opinions" sur les modes pouvant apparaître comme de simples rationalisations des choix effectués ou même comme produits par la conception globale de son mode de vie. Nous réutiliserons cet entretien dans le chapitre suivant; nous retiendrons essentiellement ici la rupture cyclo-voiture comme signifiant de la rupture jeune-adulte.

* La moto : accéder au monde des adultes, mais garder sa spécificité, signe d'un monde distinct, mais reconnu

Ceci concerne essentiellement les garçons, qu'ils soient ou non possesseur d'une voiture; qu'ils en envisagent une ou non, la voiture est devenue comme obligatoire à plus ou moins long terme; c'est la voiture-objet instrumentalisée comme moyen de déplacement. Par rapport au cyclomoteur, elle prend une

certaine valorisation par l'élargissement du champ des possibles espace/temps mais elle n'en produit pas moins un discours neutre (pour reprendre la terminologie du CEREBE) qui tend à réduire le déplacement à sa fonction transport et l'outil à son utilité stricte de satisfaction de cet objectif fonctionnel.

Le discours sur la moto est toujours de l'ordre du plaisir : "moto-passion". La moto se rattache à une volonté de s'approprier l'espace/temps du déplacement, d'en faire autre chose que la seule jonction entre deux points. L'aspect fonctionnel n'est pas totalement absent de ce genre de discours surtout concernant l'usage de la moto en centre ville mais toujours intégré à une dimension "d'un vivre autrement".

Le déplacement en moto est vécu comme une activité où l'essentiel de la valorisation se trouve dans la tâche de conduite d'une moto. Or, certains jeunes adeptes de la moto-ville jugent la situation de plus en plus contraignante et le déplacement-activité perd de son attrait; ils effectuent alors une rupture avec ce quotidien en s'adonnant à la moto-trial qui prend valeur d'activité et qui s'oppose au déplacement en milieu urbain, celui-ci reprenant son statut rationnel ou fonctionnel par l'utilisation du cyclomoteur, de la voiture ou des transports en commun qui sont alors dépourvus de toute dimension de plaisir.

Les motards - usagers de la moto en ville et surtout sur route - se distinguent comme un groupe, toutefois les motards ne sont pas tous les utilisateurs de moto.

Ils se distinguent des usagers utilitaires de la moto, de ceux qui - disent-ils - :

"ont une moto pour le train-train quotidien à Paris"

et des "frimeurs" qui usent de l'originalité de la moto non pas pour eux mais "pour les autres"; leur façon "bestiale" de conduire - de leur point de vue - est révélatrice de leur non-intérêt pour la machine et la mécanique. Ce à quoi justement les motards sont sensibles.

Les motards se reconnaissent entre eux et insistent pour se positionner par rapport à la voiture : on ne choisit pas d'avoir une voiture, on y est obligé; mais on choisit d'avoir une moto.

Pour les jeunes, la moto n'en reste pas moins un moyen de déplacement qui permet d'utiliser le temps de déplacement de façon satisfaisante, "conduire sa machine", "piloter"; cependant, la circulation de plus en plus intense devient un obstacle à la réalisation totale de ce plaisir et c'est dans l'évasion par la "route" que la "moto-passion" retrouve sa dimension de plaisir. Moyen individuel par excellence, la moto se heurte à tout usage familial, ce qui, pour les jeunes, renforce encore la dichotomie voiture-objet/moto-passion.

Par le biais du sport, la moto-trial (1) escamote totalement le déplacement, d'autant plus que -comme le signalent les jeunes trialistes- les vrais modèles trials ne sont pas faits pour se déplacer en ville. Pour cette catégorie de jeunes, la voiture n'est que l'objet utilitaire et obligatoire et ils réinvestissent dans le sport individuel et solitaire leur désir de se démarquer du monde normatif des adultes en s'adonnant au trial dans des lieux dépouillés de signes de civilisation.

(1) Nous examinerons plus loin, de façon détaillée, la "moto-trial".

Sans chercher à conclure sur les jeunes et les deux-roues, nous retiendrons de cette analyse rapide :

- l'importance de saisir la signification sociale du moyen de déplacement pour comprendre des attitudes et des pratiques liées à ces moyens de déplacement;
- le deux-roues est d'abord le premier moyen de transport individuel possible : c'est le cyclo investi de toutes les "valeurs" des modes individuels;
- le deux-roues est ensuite un choix par rapport à la voiture : c'est la moto, signe de distanciation par rapport au "monde des adultes" que la voiture symbolise.

I.2. - LES OUVRIERS

I.2.1. Le cyclomoteur : une nécessité ou un pis-aller

Ce groupe se caractérise essentiellement par sa situation socio-économique défavorisée et l'ensemble des interviewés la vit comme telle.

Leur univers est saturé par les contraintes qui à un premier niveau déterminent entre autre l'acquisition et l'usage d'un deux-roues type cyclomoteur :

- . le nombre d'heures (et les horaires) de travail, la pénibilité du travail, une localisation éloignée du lieu du travail etc., ensemble de conditions qui rendent nécessaire l'acquisition et l'utilisation d'un moyen de transport individuel;
- . cependant, leurs ressources financières peu élevées les conduisent à un non usage de la voiture pour les trajets domicile-travail, compte tenu du prix de revient de l'utilisation quotidienne d'une voiture et impliquent que le seul mode de transport individuel possible pour les déplacements domicile-travail soit le cyclomoteur.

Tout le discours recueilli sur la pratique du cyclomoteur reste très réaliste et neutre. D'une manière générale, le cyclomoteur est présenté sur un plan strictement fonctionnel et à la limite de manière assez négative; les usagers de ce groupe insistent en premier lieu sur les handicaps de l'utilisation

d'un cyclomoteur : danger, intempéries etc..Si, dans certains cas, il apparaît un discours "de plaisir", il est toujours médiatisé par l'autonomie que le cyclomoteur permet, une autonomie dans un univers de dépendances et contraignant. Ce n'est pas l'accession à la liberté qui est première comme pour le groupe des jeunes que nous venons d'analyser; ici, c'est échapper à la contrainte, la "gérer" le mieux possible.

Avant d'analyser les représentations du cyclomoteur pour ce groupe d'utilisateurs, il est important de s'arrêter sur la signification du mode de transport individuel.

Comme nous l'avons dit plus haut, pour les interviewés de ce groupe, un certain nombre de facteurs rend nécessaire l'utilisation d'un mode individuel mais des contraintes essentiellement économiques impliquent le cyclomoteur. Compte tenu de ces deux caractéristiques, la voiture et le cyclomoteur cristallisent des significations fort différentes dont l'aspect principal réside dans l'acceptation par l'individu de sa position sociale.

Le discours recueilli sur la voiture est moins celui sur l'usage effectif que sur les potentialités qu'offre son acquisition. L'achat de l'automobile est celui d'un "aller ailleurs" : projection dans l'espace donnant à l'utilisateur le sentiment d'être maître des décisions (heure de départ, rythme du déplacement). Cette appropriation de l'espace/temps apparaît plus imaginaire que réelle comme en témoigne cet ouvrier-plongeur de 26 ans qui exprime ainsi les raisons de l'achat de sa voiture :

"Pour l'emmener (l'enfant) le matin à la nourrice, pour aller le chercher et tout, et puis même dans

la famille, le dimanche tout ça... En plus, sa soeur, quand je vais la chercher, s'il faut prendre un taxi chaque fois... tandis que la voiture, on l'a... Et puis même pour sortir, aller loin, tandis que le car et tout ça... (...) les trois quarts du temps (le dimanche) je suis crevé de ma semaine, je me repose" (c'est-à-dire, en fait, il ne sort pas)...

Pour cet ouvrier, la voiture-autonomie vers un ailleurs lointain n'est pas réellement possible compte tenu de ses conditions de vie. D'une manière générale, dans ce groupe, la contrainte première est financière et l'acquisition d'une voiture suppose pour son usage un arbitrage entre les différentes fonctions qu'elle peut remplir. La solution la plus couramment retenue est l'usage de la voiture pour les loisirs, pour la famille, et non pour le travail. Les arguments économiques qui sont à l'origine d'un usage restreint de la voiture passent alors en arrière plan quand ils parlent de l'acquisition du véhicule. Tout se passe comme s'il s'agissait d'un "sacrifice nécessaire".

..."C'est-à-dire que là on trouve que c'est pratique, ça revient cher, mais enfin... on ne s'en sert pratiquement pas, sauf pour aller se
(ouvrier 40 ans).

La plupart d'entre eux sont dans l'obligation de se déplacer en deux-roues pour se rendre à leur travail, pour des raisons financières, mais cette nécessité ou ce pis-aller ne semble en rien constituer un obstacle à l'achat d'une voiture qui, à ce moment-là, est réservée à la sphère des loisirs -synonyme de quitter la ville qui a toutes les connotations négatives d'un lieu contraignant-.

"Et sortir, c'est prendre la voiture puis partir. Pas en ville hein, négatif, c'est pas sortir ça, il faut dégager"...

Si la voiture dans ce groupe revêt un caractère à la limite mythique de liberté, le cyclomoteur en revanche est l'engin de l'autonomie fonctionnelle qui réduit les contraintes quotidiennes.

Si la possession d'une voiture semble avoir perdu de sa capacité à constituer un signe social, l'inverse, la non-possession, reste significative pour ce groupe. Elle est signe de contrainte et de nécessité et non pas d'un choix et c'est en ce sens qu'on peut dire que la non-possession d'une voiture est plus vécu comme un signe social que sa possession. L'absence d'une voiture n'est pas du tout équivalente à la non utilisation. Un usage, même restreint, suffit à alimenter toute la symbolique qui se rattache à la voiture.

Le discours sur le cyclomoteur en revanche est réaliste. Il est présenté comme le moyen le plus commode parce qu'il permet d'effectuer les déplacements dits obligatoires (domicile-travail) à moindre frais et sans être tributaires des horaires des transports en commun.

Le deux-roues offre effectivement une liberté mais une liberté qui s'insère dans le quotidien qui n'est pas forcément valorisé alors que la voiture permet de s'échapper de ce quotidien par sa seule présence.

Il est intéressant de noter que c'est dans ce groupe que les interviewés insistent sur les handicaps liés aux deux-roues : danger, intempéries, inconfort etc...

et ceci nous conduit à aller plus avant dans l'analyse de la signification des inconvénients du cyclomoteur pour ces usagers :

- Le danger

L'attitude par rapport à la sécurité ou l'insécurité est semble-t-il assez importante pour mieux cerner l'usage du cyclomoteur dans ce groupe.

On peut relever deux niveaux d'insécurité qui sont, pour les usagers de ce groupe, le révélateur du peu de prestige et d'importance du deux-roues parmi les autres modes.

Le premier niveau est tout ce qui tourne autour de l'engin lui-même, et plus précisément d'un engin sans protection aucune.

"Ils sont à l'abri quand même (...) je vous dis qu'en voiture vous avez une autre sécurité que là-dessus..."

ce qui, en plus des inconvénients dus à l'inconfort par intempéries, positionne les deux-roues et son utilisateur comme des "faibles" dans la circulation.

Le deuxième niveau est plus explicite mais n'est qu'une formulation plus consciente de la place de défavorisé que le deux-roues occupe dans la hiérarchie des véhicules. Il s'agit des conflits entre voitures ou tout autre véhicule à quatre roues et avec une carrosserie. Conflits dus au mépris des conducteurs pour les usagers de deux-roues qui signifient à ces derniers leur inexistence dans la circulation et la réglementation.

"Les voitures elles s'en moquent; il y en a une qui m'a accroché un jour mais il ne m'a même pas vu, il est parti..."

Les règles du code de la route sont appliquées entre automobilistes mais pas du tout vis à vis des deux-

roues. Les voitures sont vécues comme maîtresses de l'espace; les usagers de cyclomoteur en situation de conflit ne le vivent pas comme un rapport de forces contre lequel ils peuvent agir activement (cf. les cadres et la sécurité) mais plutôt comme un "état de fait", d'une part compte tenu des caractéristiques de leur engin par rapport à la voiture et d'autre part, compte tenu de leur non prise en compte institutionnelle.

Par leur comportement, les deux-roues sont perçus comme échappant souvent à la réglementation (sens interdit, trottoir, etc ...). Cependant, dans la circulation, les autres véhicules les excluent de la réglementation en les ignorant. Mais devenus automobilistes, les usagers du cyclomoteur relèguent les deux-roues à une place secondaire et gênante pour les voitures :

... "moi je m'en suis jamais aperçu tant que je l'avais mais maintenant que j'ai la voiture, c'est trop dangereux sur la route, ça vous fait des pstt... après hein des fois les véhicules devant (...)
maintenant que j'ai la voiture je me rends compte que vraiment c'est dangereux"... (ouvrier 27 ans):

En définitive, les usagers de ce groupe subissent la primauté des automobiles comme une règle et ceci renforce l'image de défavorisé de l'utilisateur qui se trouve trop vulnérable pour rentrer dans le rapport de force instauré sur la chaussée. Les non-utilisateurs motivent leur non-pratique du cyclomoteur par le danger de l'engin et ce sont sans doute eux qui formulent le plus fortement une revendication de pistes cyclables, ce qui d'une certaine manière signifierait une reconnaissance du cyclomoteur en ville et les autoriserait à le pratiquer. Cette attitude par rapport aux problèmes de la sécurité

en cyclomoteur est très révélatrice de l'attitude globale de la majorité des interviewés de ce groupe. Le cyclomoteur n'est rien d'autre que l'engin qui doit remplir une fonction transport. Se déplacer en cyclomoteur est vécu comme une contrainte supplémentaire et le danger inhérent à ce mode de déplacement est très fortement ressenti dans la mesure où il résulte d'un conflit avec le monde plus favorisé des voitures.

- L'inconfort

De la même manière, le discours sur le confort ou l'inconfort du cyclomoteur est éclairant des significations sous-jacentes. Un artisan maçon (qui effectue ses déplacements domicile-travail soit en voiture - CX 2000 -, soit en camionnette, soit parfois en deux-roues) valorise l'usage de la voiture à travers le plaisir que celle-ci procure après une journée de travail - "c'est agréable de s'asseoir dans une voiture après une journée de travail" - tandis que le cyclomoteur, ce n'est pas confortable, ça ne le change pas de son travail. En fait ce n'est pas tant pour le confort ou l'inconfort (1) que la voiture est appréciée et le cyclomoteur rejeté, mais pour la signification de ce confort ou inconfort. Tout comme pour le danger, l'inconfort du cyclomoteur renvoie à l'usager une image négative dans la mesure où il aspire à une autre position sociale.

Les inconvénients liés à l'usage du cyclomoteur ne prennent de sens qu'en référence à la représentation sociale de ce mode, et cette représentation n'est pas seulement définie par le mode mais bien par tout ce que l'usage de ce mode signifie, représente pour l'individu.

(1) Et nous verrons comme, dans certains cas, l'inconfort est valorisé.

Pour mieux comprendre ceci, nous allons nous appuyer sur un entretien réalisé auprès d'un ouvrier, syndicaliste actif, utilisant un solex pour ses déplacements domicile-travail et individuels (c'est-à-dire non familiaux).

Il se définit lui-même de la façon suivante : "Je vis comme tous les ouvriers..." et l'usage d'un cyclomoteur pour lui est "normal pour un ouvrier du bâtiment". L'utilisation de ce mode le renvoie à son statut social auquel il adhère parfaitement et qu'il assume de manière active en étant militant syndical, militant dans un parti, aux parents d'élèves et dans une association de locataires. Son groupe de référence est son groupe d'appartenance et l'usage d'un cyclomoteur est en harmonie avec la perception de son statut social.

Comme pour les autres interviewés du groupe des ouvriers, les raisons qu'il donne de l'acquisition et utilisation du cyclomoteur sont d'ordre économique. Le voiture est réservée aux sorties en famille uniquement.

Ce qui rend cet entretien intéressant, c'est qu'il nous permet de mieux saisir, à contrario certes, que la pratique d'un mode et du deux-roues en particulier, s'appréhende au-delà du seul jugement porté sur le mode et que ce qui est central c'est la référence aux attitudes globales de l'individu à l'égard de son métier, de l'argent, de la famille, de sa position sociale...

Ainsi, la différence entre cet ouvrier et les autres interviewés de ce groupe qui utilisent le cyclomoteur pour des raisons économiques et qui sont possesseurs d'une voiture, trouve son explication dans l'acceptation du statut social : l'usage du cyclomoteur, un

des signes extérieurs de la position sociale, est vécu de manière négative, de manière entièrement subie par ceux qui aspirent à une autre position sociale - Cet usage leur renvoie l'image de leur groupe d'appartenance, de leur position sociale qu'ils perçoivent comme un échec. Cette perception induit généralement une pratique minimum : le cyclomoteur est alors utilisé le moins possible, il est réduit au déplacement travail et exclu du domaine des loisirs comme en témoigne cet ajusteur de 45 ans qui à plusieurs reprises nous précise :

"Vous savez, pour moi, c'est simplement pour aller au travail, c'est pas pour autre chose".

Le cyclomoteur est jugé sur le plan strictement fonctionnel et il l'est de manière très souvent assez négative comme nous l'avons vu à propos du danger, de l'inconfort etc... Alors que dans l'entretien que nous venons de présenter, l'interviewé a un usage beaucoup plus intensif de son deux-roues aussi bien pour son travail que pour ses activités personnelles ("aller jouer aux boules", "se rendre à des réunions" etc...) et les inconvénients de ce mode sont relativisés par rapport aux avantages.

Ainsi, les pratiques du cyclomoteur et les jugements portant sur ses caractéristiques ne prennent leur sens réel qu'en référence aux représentations sociales de ce mode et c'est bien en dehors du champ du moyen de transport utilisé que résident les déterminants relatifs à la compréhension de ces représentations. Nous voyons à travers l'analyse des entretiens effectués auprès de ces ouvriers que le point fort de la compréhension de leur image des deux-roues et de leur pratique se trouve dans l'acceptation de l'image sociale renvoyée par l'usage d'un mode : le cyclomoteur.

I.2.2. Le vélo

Parmi les ouvriers que nous avons interviewés, aucun n'est possesseur d'un vélo. Parler des deux-roues dans ce groupe, c'est exclusivement parler du cyclomoteur (solex, mobylette).

Toutefois, deux aspects nous semblent intéressants à aborder. Tout d'abord, le vélo n'est pas, pour ce groupe, un moyen de transport domicile-travail; cela est à mettre en rapport direct avec leur travail et la pénibilité. Nous verrons plus loin comment certains cadres pratiquent le vélo en rupture avec leur quotidien, l'effort à fournir pendant le temps de déplacement est vécu comme un moment privilégié qui leur permet d'établir une coupure avec leur travail. Pour les ouvriers, bien au contraire, se déplacer en vélo sur le trajet domicile-travail ne viendrait que renforcer la fatigue déjà accumulée au cours de la journée comme le dit cet interviewé :

"J'ai été travailler en vélo il y a trois ans (voiture en panne), pas en solex ou en mobylette, un vélo; il a bien fallu que je pédale parce que j'étais obligé... Vous savez, pédaler après une journée!".

Il ne faut pas perdre de vue qu'en majorité, le désir des interviewés de ce groupe est soit d'utiliser la voiture, soit les transports en commun. Le vélo comme moyen de transport quotidien les renferment encore plus dans leur situation de défavorisés.

Cependant, si le vélo en tant que moyen de transport urbain et quotidien ne fait pas partie de leur univers

de référence, le vélo : loisir - sportif, est évoqué dans certains entretiens. Jamais au niveau de leur pratique mais au niveau du discours et ceci est assez intéressant dans la mesure où il y a quelques années encore, le vélo n'avait pas de valorisation spécifique :

"Le vélo, vous allez vous promener, je parle promenade, je parle pas travail hein, parce que... en promenade, vous voulez vous arrêter là, vous descendez du vélo, vous vous asseyez... Tandis qu'en voiture, pas le droit de se garer sur le bas côté, dans les champs, les paysans, tous ça, il faut pas se garer...".

Ce début de changement d'image du vélo avec les valorisations de contact avec l'environnement, d'une plus grande liberté etc... nous semble être à rattacher à tout le discours mythique qui entoure le vélo et qui est analysé dans le rapport du SERES (1) (1975) plus qu'à un changement de pratique. De plus, comme nous l'avons montré plus haut, la signification de la voiture "évasion vers un ailleurs" nous semble trop prégnante pour laisser place à une pratique du vélo-loisir dans ce groupe, le deux-roues léger étant trop associé à la contrainte.

I.2.3. La moto

Aucun de nos interviewés ne possède de moto de route mais ils caractérisent parfois les usagers de la moto :

"Faut aimer la moto quoi ! ... Faut avoir les moyens aussi pour avoir une moto hein... parce que ça coûte cher... le permis coûte assez cher... à peu près pareil que la voiture... et puis les vieux... c'est pour les jeunes hein, les jeunes

(1) "Les deux-roues légers, attitudes et comportements"

qui aiment ça... et puis quand on est marié, il faut les deux pour emmener la famille, alors c'est pas possible, c'est pas rentable quoi (...) ou alors c'est les fous qui ont des motos mais c'est pas pareil là..."

La moto englobe les images de passion et de jeunesse mais suppose aussi une situation économique favorisée : c'est un mode individuel incompatible avec la famille. Cependant, le discours sur la moto reste très pauvre, les ouvriers interviewés ne se sentant pas du tout concernés par ce moyen de déplacement qui de plus n'apparaît pas comme tel.

Ainsi, chez les ouvriers, la moto et le vélo n'apparaissent pas comme des moyens de déplacement proprement dits; il s'agirait plus d'une forme de loisir qui, de toute façon, ne les concerne que très peu. Le deux-roues, pour eux, c'est le cyclomoteur qui apparaît de plus, au moins pour les déplacements domicile-travail, comme très caractéristique de leur groupe d'appartenance.

I.3. - LES EMPLOYES

I.3.1. Le cyclomoteur : "l'engin rationnel"

Ce qui nous semble le plus intéressant à analyser pour ce groupe, c'est comment il parvient à résoudre la contradiction entre leur pratique du cyclomoteur et l'image relativement négative qui s'y raccroche.

Pour les non-utilisateurs, il est clair que le cyclomoteur est le moyen de déplacement qu'on ne choisit pas, c'est celui de la contrainte économique et aucun avantage ne peut y être accordé :

"... il y en a qui ne se posent pas le problème; c'est une mobylette pour l'ouvrier à cause des finances..."

"... celui qui a du pognon, il s'achètera pas pour le plaisir d'être à l'extérieur, de rouler à l'extérieur, il s'achètera pas une mobylette, il s'achètera une moto... marcher à l'extérieur, c'est la vitesse qui attire..."

Plus encore, ceux pour qui l'offre en transport en commun est inexistante, compte tenu de leurs horaires de travail, vivent leur pratique du cyclomoteur également comme une nécessité :

"A 6 heures déjà, au départ, on n'a pas de moyen de transport et en voiture, je vous dis, ça fait trop de frais... ça me ferait des frais supplémentaires par mois (...) et en plus, on est décalé;

(le couple travaille au même endroit mais à des horaires différents) on le fait parce qu'on est obligé... je vous dis c'est une nécessité pour nous..."

C'est finalement dans ce groupe que nous trouvons le plus la contrainte, l'obligation d'utiliser un cyclomoteur ; mais, c'est également dans ce groupe que le cyclomoteur apparaît comme un des moyens de transport possible et adapté (ce qui n'était pas le cas chez les ouvriers).

Le cyclomoteur est la solution aux problèmes des embouteillages, du stationnement et de la perte de temps qui découle des mauvaises conditions de circulation en centre ville. Engin fonctionnel et/ou rationnel, le cyclomoteur est présenté d'une manière générale par les utilisateurs employés comme un choix résultant d'un calcul de rentabilité financière mais surtout temporelle. Ce qui distingue ici les employés des ouvriers, c'est qu'ils prennent une certaine distance par rapport à une obligation de se déplacer en cyclomoteur.

Un entretien réalisé auprès d'une assistante sociale de 30 ans qui utilise depuis peu la voiture mais qui n'a pas pour autant abandonné son cyclomoteur résume assez bien la position des employés par rapport à l'usage de ce type de deux-roues :

"Maintenant, c'est d'autant mieux que je n'y suis pas obligée; pour la ville, je continue à le prendre, c'est un gain de temps appréciable sans parler question argent... c'est agréable un jour comme aujourd'hui, ça me détend de prendre l'air, on a l'impression de faire sa petite balade matinale quand on est à l'extérieur; dans le

centre ville, ça perd de son charme, mais c'est bien quand on peut le prendre par beau temps... quand on est obligé, c'est pas pareil, c'est pas marrant..."

Il semble que pour les employés, la solution idéale n'est pas de se déplacer en voiture mais un partage entre la voiture et le cyclomoteur. La voiture "les jours de mauvais temps, pour des parcours plus longs, avec des paquets encombrants etc...", le cyclomoteur à la belle saison, pour les petits déplacements.

Ce désir, très présent au niveau du discours, de moduler leur usage de différents modes individuels les distingue du groupe précédent des ouvriers qui ne le souhaitent pas ni ne peuvent l'envisager. Alors que les ouvriers, pour la plupart, aspirent à l'utilisation quotidienne de la voiture et ne trouvent aucun avantage au cyclomoteur, si ce n'est une meilleure gestion des contraintes, ce qui leur renvoie leur image de défavorisé et de "captif", les employés, à travers un processus de rationalisation s'en différencient en se plaçant en situation de choix et en définissant leur utilisation du cyclomoteur comme la plus adaptée aux circonstances.

L'économie de temps ou de "nerfs" a une signification bien plus positive dans les normes de notre société que le manque d'argent; de plus, même "l'économie d'argent" se différencie nettement du manque d'argent. L'économie se rattache à une rationalisation et à une action, l'individu fait un choix, le choix d'être conscient et maître de sa consommation.

Ce qui est intéressant, c'est que certains non utilisateurs argumentent leur non usage du cyclomoteur à partir des critères des utilisateurs mais en

les inversant ; ainsi :

"Moi, je suis un patient, ce n'est pas important les embouteillages, ça ne me gêne pas..."

A l'opposé, l'utilisateur s'exprime ainsi :

"Ce n'est pas tellement une question économique parce que vous savez, si vous comptez l'assurance et ce que ça dépense, non, enfin par rapport à la voiture, j'estime que c'est pas tellement ... c'est rentable si vous voulez, mais c'est pas la principale raison... la principale raison... pour moi personnellement, je vous dis c'est une économie de temps et puis une économie de nerfs..."

Sous cet aspect, les employés tentent de se référer au groupe supérieur socialement et économiquement : les cadres, et de se démarquer des ouvriers.

I.3.2. Le vélo

L'utilisation quotidienne du vélo pour cette catégorie d'interviewés est freinée par deux types d'arguments : l'insécurité qui leur apparaît plus grande qu'en cyclomoteur et surtout à cause des impératifs de "standing" :

"Au début, je venais en vélo et j'ai abandonné parce qu'en arrivant ici, j'étais en sueur et pas moyen de se changer; on ne peut pas arriver en tenue de cycliste au bureau, alors c'est pas agréable..."

Comme nous l'avons vu pour l'usage du cyclomoteur, les employés dans leur pratique des deux-roues tentent de se démarquer de ceux pour qui l'usage est une nécessité et les impératifs de standing

avancé pour l'impossibilité de la pratique du vélo pour le domicile-travail semblent procéder du même esprit.

En revanche, le vélo-sport (cyclotouriste) semble plus répandu dans ce groupe. La pratique du vélo est réservée au moment de loisir, en dehors de la ville, avec un engin fragile conçu pour la compétition et d'un prix relativement élevé.

I.4. - LES CADRES

I.4.1. Un exemple : un cadre usager de cyclomoteur

Si nous retenons pour notre analyse cet entretien réalisé auprès d'un cadre usager de cyclomoteur, c'est que son discours est assez révélateur :

- . de l'ambiguïté entre la pratique d'un cyclomoteur et l'image peu valorisante de cet engin;
- . et de la manière dont la contradiction est résolue.

Ce qui différencie en tout premier lieu ce cadre de ceux qui utilisent un vélo, c'est la justification rationnelle et/ou fonctionnelle qui est à la base de sa pratique du cyclomoteur en milieu urbain.

"Pour moi, l'intérêt du deux-roues, c'est surtout.. bon parce que je travaille sur Toulouse et je suis obligé de me déplacer assez souvent et je trouve que c'est assez rapide, je trouve que c'est économique..."

Cette argumentation est très proche de celle des employés : le cyclomoteur apparaît comme une solution adaptée aux problèmes des embouteillages, de stationnement, de perte de temps, etc ...

L'engin est valorisé pour des raisons fonctionnelles : de ce point de vue, cet usager tient un discours très représentatif de celui du groupe des cadres sur l'ensemble des deux-roues. Le cyclomoteur

est l'engin sans prestige, surtout par rapport au vélo auquel l'image du sport, de l'effort physique, peut être rattachée. L'apport du moteur est médiocre et ne peut donc pas rivaliser avec la moto qui, elle, est synonyme de puissance et vitesse.

"La mobylette correspond à un statut à la limite, c'est vrai : le deux-roues correspond à un statut, enfin du moins la mobylette; le vélo, ça fait bien, ça fait jeune cadre courageux, mais la mobylette, c'est du vent, c'est rien du tout quoi, il n'y a pas d'image de marque tellement (...). La moto est bien aussi, c'est très bien porté, mais pas la mobylette, je crois pas; enfin, je ressens ça comme ça".

Malgré cette image ou cette absence d'image de marque du cyclomoteur, ce cadre est usager du cyclomoteur. Or, son travail le conduit à se rendre fréquemment dans des entreprises et son statut lui confère de correspondre à une certaine image à laquelle il se tient :

"Je suis convoqué à une réunion un peu ... où je vais rencontrer des gens, comme on dit, bien, il m'est arrivé de laisser la mobylette à quelques centaines de mètres de ... pour faire une entrée solennelle. Si je vais chez un employeur avec la mobylette, je crois que je fais attention de ne pas arriver dans la cour de son entreprise avec la mobylette; je la laisse avant et puis je vais à pied ... etc..."

Dans ces circonstances, arriver en vélo n'aurait pas du tout la même signification; le cyclomoteur signifiant "manque de moyen" le vélo "en vouloir" est beaucoup plus dans les normes. Il est intéressant de

noter d'ailleurs que ce cadre envisage de changer sa mobylette contre un vélo.

Par rapport à son rôle social, dans l'exercice de sa fonction, il résoud donc la contradiction en abandonnant son engin. Son arrivée à pied dans l'entreprise n'indique rien sur la manière dont il a effectué le trajet : il a pu tout aussi bien avoir pris un autobus ou avoir garé sa voiture un peu plus loin; la marche à pied n'est significatif de rien du tout, l'absence d'objet matériel lui permet de ne pas être un signe social.

Par rapport à son entourage ou ses collègues de bureau, il est "le personnage brocanteur" et utilise un cyclomoteur (vieux et démodé) complète et renforce cette image qu'il donne de lui.

Cependant, il nous faut aller plus avant dans l'analyse pour comprendre en quoi le choix du cyclomoteur ne se limite pas à des atouts fonctionnels:

"...en plus, ça m'oblige à ne pas trop rester... bon c'est le côté inconfort n'est pas à négliger non plus. Ça oblige un peu, surtout dans le boulot, on est assis, ça permet un peu de risquer quoi un peu... Comme c'est léger, ça donne l'illusion du risque... Je n'ai pas du tout les mêmes réactions quand je sors du bureau en voiture et que je prends la mobylette... la voiture... j'ai l'impression de ne pas quitter le même style d'installation... C'est pareil, je me retrouve dans un fauteuil et puis je dois être toujours aussi tendu... En mobylette, j'ai l'impression que c'est plus décontracté, c'est pour ça, ça donne l'illusion du risque (...). Je sors d'ici, j'ai un énorme problème, en

voiture, le problème, je le garde... en mobylette, vraiment, je pense pas à ça, je sais pas à quoi je pense d'ailleurs... J'ai l'impression, oui... de décrocher... le côté inconfort, le côté insécurité c'est sûrement tout ça qui y fait".

Pour lui, le cyclomoteur n'est pas seulement le moyen le plus pratique et le plus rapide, c'est le moyen le plus sûr d'en finir avec son travail dès qu'il quitte son bureau pour rentrer chez lui.

L'inconfort, l'insécurité, qui chez les ouvriers sont les aspects négatifs du cyclomoteur, sont valorisés chez cet interviewé. Compte tenu de la nature de son travail et de sa volonté de rupture, le cyclomoteur est le mode de déplacement qui lui permet de réaliser ce souhait. Pour certains, comme pour des ouvriers dont le travail est pénible physiquement, la même volonté de rupture se traduira par un choix de mode différent : la voiture.

Plus que le mode en lui-même, avec ces avantages et inconvénients, c'est la signification attachée au déplacement qui nous permet de comprendre comment certains individus valoriseront plus un mode de transport qu'un autre.

Pour ce cadre, il y a rupture grâce à l'inconfort, mais il y a plus :

"l'inconfort, une certaine insécurité... je crois que c'est important, puis peut-être, l'aspect solitaire... le fait d'être seul aussi c'est important, alors qu'en auto... j'essaye toujours de prendre quelqu'un... il y a toujours un mec à un arrêt de car que je connais ou que j'ai rencontré ici... je le prends..."

Pour lui, le temps de son déplacement c'est la rupture avec le travail, c'est un moment pour lui, c'est une activité hors des normes professionnelles et des règles de vie familiale. Mode individuel, le cyclo-moteur - engin sans image de marque - se trouve valorisé par la signification qu'il permet de donner au déplacement domicile-travail et se distingue de la voiture qui est à la fois la continuité du travail et le mode familial.

Nous reviendrons sur cet exemple dans le chapitre suivant quand nous proposerons une problématique psychosociale pour l'analyse du déplacement . Mais, soulignons que la compréhension du comportement de ce cadre passe d'une part par la signification qu'il accorde à son déplacement et au temps du déplacement, et d'autre part, par la signification sociale du type de moyen de déplacement qu'il utilise.

I.4.2. Le vélo : une minorité ou une "manière de vivre"

Nous regroupons dans cette catégorie quatre cadres; ils possèdent tous une voiture et ont choisi le vélo pour les déplacements quotidiens domicile-travail. Pour l'un d'entre eux, la voiture n'est pas utilisée, sa femme ne possède pas le permis de conduire.

Ils se perçoivent comme une minorité (et nous analyserons plus loin la signification de ce vécu) par rapport aux utilisateurs habituels du deux-roues ("les contraints"), aux nouveaux usagers du vélo (sport et loisirs) et aussi par rapport à leur groupe socio-professionnel d'appartenance.

Pour eux, le vélo est avant tout un moyen de déplace-

ment, il s'inscrit au même titre que les autres modes de transports comme une possibilité pour effectuer un déplacement, et s'ils ont choisi celui-là plutôt qu'un autre, c'est pour sa signification : "un certain mode de vie". La pratique quotidienne est une manière d'exprimer activement un certain nombre de positions par rapport à la société actuelle. Contrairement aux adolescents, il ne s'agit pas d'un rejet pur et simple, mais d'un désir de transformation des normes reconnues. Si la pratique du vélo rentre dans les préoccupations écologiques et anti-pollution auxquelles ce groupe semble être très sensibilisé, elle déborde largement cet aspect. Tout comme ils refusent une image de la voiture qui est "fuite en avant dans l'espace/fuite au-dedans de sa coquille" (CEREBE).

La voiture bulle affaiblit les relations, et de plus, elle empêche qu'elles existent alors que le vélo autorise leur apparition.

Toutefois, ils n'idéalisent, ni mythifient le vélo, ils ont un discours de plaisir mais qui reste très ancré dans le réel, centré sur les déplacements quotidiens domicile-travail en milieu urbain et non sur le cyclotourisme.

Alors que les non utilisateurs ou les usagers épisodiques tiennent un discours très imaginaire sur la pratique du vélo tel qu'on le trouve analysé dans le rapport du SERES (1), ce sous groupe vit sa pratique dans le milieu urbain et l'usage du vélo ne signifie pas nécessairement liberté.

"Quand on se déplace et qu'on a le temps, ça va, mais quand on se déplace aux heures de repas pour

(1) L'ordre de la nature en opposition à l'ordre social.

venir travailler ou pour repartir, on a pas tellement le temps de voir ce qui se passe autour..." (chargé d'étude 30 ans).

Certes, les éléments santé, sport, détente nerveuse, sont présents, mais ils ne sont pas centraux tout comme les éléments de rationalité de comportements tels que le gain de temps par exemple (comme nous l'avons vu chez les employés). Ce qui caractérise ce groupe, c'est son attitude par rapport à sa propre pratique.

Ils ont une tendance assez élitiste et se présentent comme les précurseurs d'un changement à venir. Ils sont minoritaires ou marginaux mais vers un progrès. La citation un peu longue de ce chargé d'étude au CNRS, de 32 ans, est assez illustrative de notre propos et peut permettre de l'éclairer.

"ça commence à être un choix pour certaines personnes autour de moi, il y a un choix manifeste, il y a incontestablement un certain nombre de personnes qui commencent à se rendre compte que c'est plus astucieux que de prendre la voiture, ceci dit, quand je circule en ville à vélo et que je vois d'autres gens qui se trouvent à côté de moi ou même à mobylette, j'ai quand même le sentiment que c'est très lié aux revenus...(...) d'une certaine façon c'est agréable quand il y a beaucoup de monde parce qu'on va plus vite que tout le monde et que ma foi c'est agréable, c'est un sentiment d'être plus intelligent que les autres c'est toujours agréable"...

Une autre différence importante entre ce groupe et les utilisateurs "classiques" des deux-roues est l'attitude par rapport à la sécurité ou plutôt l'insécurité des deux-roues en milieu urbain.

Tous les groupes étudiés sont unanimes sur le mépris dans lequel les automobilistes tiennent les deux-roues. Le groupe des ouvriers semble subir le pouvoir des automobilistes ce qui ne fait que renforcer l'image de défavorisé de l'utilisateur de deux-roues qui n'est pas assez important pour rentrer dans le rapport de forces instauré sur la chaussée. Les non utilisateurs motivent leur non usage par l'insécurité et leur forte revendication de pistes cyclables qui est, en fait, une demande de reconnaissance du deux-roues.

Ce sous groupe d'usagers, en revanche, a instauré une lutte active afin d'obtenir une place, plutôt que de laisser réduire leur espace par les automobilistes tout puissants, ils entrent ouvertement dans le conflit et un autre cadre l'exprime même violemment :

"Je suis d'ailleurs moi même très agressif vis à vis des autos dans ces cas là. Je manifeste mon agressivité en donnant sur la carrosserie un grand coup de main à plat ce que les automobilistes abhorrent.. J'ai horreur d'ailleurs qu'on me le fasse quand je suis en voiture et vu la tête qu'ils font... enfin c'est mon moyen de défense si quelqu'un m'approche de trop près et ne va pas trop vite... voilà il faut s'affirmer"...

Nous rapportons ici l'entretien que nous a accordé Madame Véronique GRANGER,⁽¹⁾ la secrétaire générale de CNUCC. Nous nous référons à cet entretien dans la mesure où il nous semble très proche du discours de ce groupe d'usagers. Bien qu'elle insiste pour présenter les adhérents du CNUCC comme issus de toutes les catégories elle admet que la majorité a un profil

(1) que nous remercions de son accueil
CNUCC Comité National des Usagers de Cycles
et Cyclomoteurs.

socio-culturel "lecteurs du Monde ou Nouvel Observateur". Les points essentiels que l'on peut dégager de cette entrevue sont les suivants :

- la volonté de se distinguer des écologistes pour qui l'usage du vélo n'est pas une prise de conscience des problèmes de transports (particulièrement des transports urbains).
- se distinguer aussi des groupes cyclotouristes "enfermés dans le système automobile, vitesse, dépassement...."
- présenter le CNUCC comme une association de promotion des deux roues légers en ville en posant le problème des deux roues pas seulement en terme de pistes cyclables mais comme un problème plus global d'organisation de l'espace urbain.

A la pointe de l'usage des deux-roues "post-voiture" l'attitude de ces cadres par rapport aux voitures et à leurs conducteurs (qui n'ont pas encore compris qu'il fallait laisser la voiture) est, par certains aspects, voisine de celles des ouvriers qui viennent d'accéder à la voiture et refusent de s'identifier à ceux qui en sont encore au cyclomoteur. Le moyen de déplacement est un élément du repérage social - nous serions tentés de dire, du repérage socio-culturel, et les pratiques qu'il engendre s'expliquent souvent à travers ce repérage.

I.4.3. Les cadres non usager des deux-roues.

"Enfin le vélo quand même on peut justifier, il me semble comme ça c'est très personnel, il me semble que si je voyais mon patron arriver en vélo je dirais bon, on lui a dit de faire du sport ou de prendre l'air, le temps de vivre tandis que si je le voyais arriver en mobylette

je ne comprendrais pas, ça me semble pas possible, c'est un mec qui a les moyens et il n'a pas de problèmes de circulation".

Ce qui caractérise ces cadres non usagers des deux-roues c'est tout d'abord le lien étroit qu'ils établissent entre usage du cyclomoteur et obligation ; qu'il s'agisse d'une obligation financière pour les ouvriers ou d'une obligation due aux conditions de circulation pour les autres. Pour eux, dans aucun cas l'usage du cyclomoteur ne résulte d'un choix libre ; cet usage ne peut donc susciter un plaisir.

En revanche, le vélo, repéré et valorisé par rapport à voiture, possède une auréole prestigieuse. La possession d'une voiture n'est pas ou n'est plus un signe social et il est important pour certains de se distancier par rapport à toutes les propriétés symboliques de l'automobile.

"moi je roule en 2 CV ça me suffit(...) je ne la bichonne pas, je ne la nettoie jamais"..

En voulant échapper à la norme automobile ils créent une autre norme qui procède du même souci "échapper au repérage social". Pour eux la voiture polluée, encombre, elle est la source des maux de la société actuelle et la pratique du vélo en ville "changerait l'ordre des choses":

"On ne verrait plus la puissance de la voiture qui est devenu le symbole du niveau de vie on verrait la santé du gars, ça ne serrerait plus dépendant du pouvoir d'achat... On reprendrait le temps de vivre de réfléchir"....

Cependant l'avenir du vélo en milieu urbain est forcément lié à un changement et une reconnaissance sociale de ce mode de transport. Mais rien dans leur mode de vie, dans leur pratique actuelle ne les

conduit vers ce changement. Pour l'instant ils attribuent la responsabilité de la non utilisation du vélo aux Pouvoirs Publics :

- l'éloignement de plus en plus grand du domicile et du travail par l'extension anarchique et non concertée des villes.
- la politique économique centrée sur le développement de l'industrie automobile.
- la non prise en compte des deux roues dans les aménagements urbains etc....

Le développement de la pratique du vélo en milieu urbain, d'une certaine façon, ne les concerne pas, les décisions doivent venir de la hiérarchie aussi bien politique que sociale

"il suffit que le chef de service se pointe en vélo, il n'y a plus de complexe du deux-roues ça existe dans d'autres pays, au Pays Bas".

Au contraire le vélo détente, retour à la nature, est envisagé par la plupart et on retrouve ici l'analyse développée par le SERES : l'effort physique retrouvé et se rattachant au symbole du bien, de la campagne, de la non pollution ; d'autant d'images véhiculées par l'idéologie dominante (cf les publicités) mais qui escamote totalement la reconnaissance du vélo comme moyen de transport et le cantonne à une activité sportive bienfaisante et en harmonie avec les valeurs actuelles.

Nous n'avons pas parlé ici des cadres usagers de la moto pour leurs déplacements urbains. Nous avons peu d'éléments à ce sujet, mais si nous les confortons par des résultats émis par d'autres enquêtes, certaines plus anciennes, il nous semble que cet usage, que l'on pouvait caractériser d'"en plein essor" en 1974, est pour le moins stationnaire. Cet usage correspondait à une certaine signification sociale (distance par rapport au "monde de la voiture", usage d'un mode individuel et abandon du mode familial, ...) mais semble s'être heurté à certains handicaps objectifs des deux-roues : danger et exposition aux intempéries en particulier.

Ceci nous montre que si les significations sociales sont indispensables à la compréhension des comportements de déplacement, elles ne sont pas forcément une analyse suffisante. Mais nous reviendrons sur ce point dans la conclusion générale.

Pour terminer à la fois ce paragraphe sur les cadres et ce premier chapitre, nous soulignerons la diversité des représentations sociales des deux-roues dans les groupes étudiés : qu'il s'agisse du cyclomoteur, d'une part, du vélo ou de la moto, d'autre part. Cette diversité nous indique déjà la grande difficulté qu'il peut y avoir à vouloir "agir en faveur des deux-roues", car il ne suffit pas de se demander pour quels deux-roues on veut agir, mais de savoir aussi pour quel type d'usage et "pour qui ?" on veut agir. Ainsi, une action donnée peut prendre des significations très différentes dans les divers groupes socio-culturels : ce qui est pour certains, une action positive pour un mode d'avenir, peut être, pour

d'autres, une action tendant à les faire rester dans leur statut "défavorisé" d'utilisateur de deux-roues... Mais ce point est suffisamment important pour que nous y revenions aussi dans la conclusion générale.

CHAPITRE II

POUR UNE ANALYSE PSYCHO-SOCIALE DU DEPLACEMENT

INTRODUCTION

Notre recherche a pour objet "la pratique et les représentations du deux-roues dans différents groupes socio-culturels".

Dès l'analyse approfondie des premiers entretiens, nous avons pu constater à quel point la compréhension des pratiques et représentations des deux-roues ne pouvait être atteinte qu'en resituant non seulement le mode de déplacement, mais tout le déplacement et toutes les conditions dans lesquelles s'effectue le déplacement, dans l'ensemble du mode de vie de la personne interrogée.

"Resituer le déplacement dans l'ensemble du mode de vie" : cette affirmation a souvent été énoncée dans des propositions d'études, dans des introductions de rapport ou dans des conclusions, mais son contenu reste flou. Nous proposons ici d'en préciser le sens en présentant quelques réflexions sur l'analyse psycho-sociale du déplacement.

Cette analyse dépasse le problème de l'usage du deux-roues et pourrait être appliquée à l'étude, soit d'autres modes, soit d'autres conditions d'exercices du déplacement⁽¹⁾.

(1) Si le déplacement a souvent pour principale fonction, la jonction de deux points, la compréhension des comportements liés au déplacement ne peut être atteinte à ce niveau d'abstraction. Le déplacement, c'est aussi un moyen, un espace traversé, une durée, les gens avec qui on se trouve... c'est de tous ces éléments caractérisant le déplacement concret dont nous parlons quand nous évoquons les "conditions d'exercice du déplacement".

Nous avons donc essayé de rassembler dans ce chapitre ce qui pourrait constituer l'essentiel du cadre pour une analyse psycho-sociale du déplacement (nous parlons de cadre, car certains points mériteraient d'être plus développés), tout en montrant l'intérêt et l'apport de cette analyse.

II.1. Le déplacement signifie un certain mode de vie, une certaine position sociale

Nous n'insisterons pas trop sur ce point que nous avons largement développé au cours du chapitre précédent, nous nous contenterons d'en rappeler deux exemples. Et tout d'abord, revenons sur le cas du jeune homme de 26 ans, économiste, venant de terminer ses études (p. 24).

Nous avons vu comment la compréhension de son "choix de mode" passait par l'image sociale, renvoyée par l'usage des divers modes et par l'acceptation ou le refus de cette image. Nous pourrions ajouter ici que sa mobilité même (le fait même de se déplacer) participe à cette image globale qu'il cherche à donner de lui par ses comportements.

Nous pourrions aussi rappeler le cas de l'ouvrier syndicaliste (p. 38) acceptant l'usage du cyclomoteur parce qu'il adhère complètement à son statut social dont le cyclomoteur est un signe.

Dans ces cas, comme dans beaucoup d'autres, c'est l'acceptation ou le refus de l'image renvoyée par le mode qui permet de rendre compte de l'usage ou, au moins, du jugement sur l'usage du mode. Mais, comme nous l'avons déjà dit, le déplacement ne se réduit pas à son mode, et ce type d'analyse peut s'appliquer à toutes les conditions d'exercice du déplacement. Pour illustrer ce point, nous prendrons un autre exemple issu de la phase exploratoire de notre recherche sur les personnes âgées.

Une personne à la retraite, qui n'a pas de contrainte d'horaires particulières, se déplace presque exclusivement, dans le métro parisien, en périodes de pointe ; cette personne accepte mal son inactivité professionnelle et, dans la description qu'elle fait du métro en heures creuses et du métro en heures de pointe, la référence au monde du travail est permanente ; une analyse, même assez rapide, de cet entretien montre que cette personne n'accepte pas de se trouver dans le métro en heures creuses, parce que cette situation lui renvoie son image de femme inactive qu'elle tolère mal.

L'inventaire des situations de déplacement renvoyant une certaine image de soi, une certaine position sociale est évidemment impossible à réaliser, et nous ne sommes, actuellement, pas en mesure d'en proposer, ne serait-ce qu'une typologie. Il n'empêche qu'il nous paraît capital de ne pas perdre de vue cet aspect du problème, qui s'est révélé comme essentiel dans cette recherche sur les deux-roues, et qui permet d'éclairer les problèmes de "choix du mode" d'un jour nouveau.

Comme tout comportement, comme toute conduite, le déplacement (le fait même de se déplacer et les conditions dans lesquelles s'effectue le déplacement) renvoie (à soi et aux autres) une certaine image sociale ; cette image est essentielle pour comprendre les valorisations attachées aux divers aspects du déplacement. Ces valorisations permettent de comprendre le jugement porté sur les divers aspects du déplacement ou les choix effectués, lorsqu'il y a situation de choix.

II2. Le déplacement, lieu de rupture

Jonction de deux points, le déplacement est aussi jonction de deux activités, de deux pôles. Quel sens peut-il y avoir à chercher à rattacher ou à dissocier le déplacement à l'un de ces pôles, à l'une de ces activités ?

Nous commencerons par reprendre l'exemple de l'artisan maçon (p. 37) possédant une CX 2000 en le développant davantage.

Il fait effectivement le travail de maçon ou plâtrier sur les chantiers et habite une vaste maison familiale également habitée par ses trois frères et beaux-frères travaillant tous dans le bâtiment; sa voiture (et l'enquêteur doit insister pour en savoir la marque) est une Citroën CX 2000. Il explique tout au long de l'enquête que s'il rentre de son travail en deux-roues, ce n'est pas confortable, ça ne le change pas de son travail, alors que s'il rentre en voiture, "c'est agréable de s'asseoir dans une voiture après une journée de travail" : s'asseoir dans sa voiture, c'est en finir avec son travail de maçon-plâtrier. Il y a rupture entre son travail quotidien et sa vie familiale; le déplacement, jonction de ces deux activités, ou plutôt de ces deux sphères d'activités, permet d'assurer cette rupture; dans toute la mesure du possible il cherche à ce que son temps de déplacement appartienne déjà à la sphère d'activité familiale; la rupture a donc lieu entre son travail et son déplacement, les conditions dans lesquelles s'exerce son déplacement doivent le "sortir" le plus possible de son travail et l'intégrer déjà à sa sphère d'acti-

vité familiale.

Tous ses déplacements, domicile-travail, ne se font pas forcément avec sa voiture, ils se font aussi en camionnette (transport de matériel) et parfois en deux-roues (quand il n'a pas de camionnette, ou quand il est "trop sale pour utiliser la voiture"), mais il valorise fortement les déplacements effectués en voiture.

Dans cette perspective, on comprend qu'il n'envisage pas d'utiliser les transports en commun et accepte très volontiers de se faire raccompagner par l'un de ses frères ou beaux-frères (intégration au milieu familial).

Pour mieux comprendre la portée de cette analyse et afin que l'on ne puisse pas croire que le choix de la voiture pourrait être plus simplement expliqué, par exemple par une recherche de confort(1), rappelons ici le cas du cadre usager du cyclomoteur développé page 49 : pour lui, l'usage du cyclomoteur est le plus sûr moyen (de transport) d'en finir avec son travail dès qu'il entreprend son déplacement travail-domicile. Compte tenu de la nature de son travail, cette volonté de rupture lui permet même de valoriser certains aspects jugés généralement négatifs du deux-roues

(1) En fait, on peut dire qu'il y a recherche de confort, mais le confort est plus recherché pour sa signification que pour ses caractéristiques objectives. C'est pourquoi, plus que de recherche de confort, nous devons parler de recherche d'une certaine signification dans les conditions d'exercice du déplacement.

(inconfort, insécurité). On peut dire qu'il s'agit de la même volonté de rupture que dans l'exemple précédent, traduite par un choix de mode différent, parce que le travail est, lui-même, différent.

Ici encore, on peut voir que les "avantages" et les "inconvenients" des modes ne se comprennent qu'en resituant l'usage de ce mode par rapport à la signification attachée au déplacement.

Pourtant, il existe une différence importante entre ces deux exemples, différence qui nous permettra de progresser dans notre analyse :

Si le maçon-plâtrier était en partie chez lui lorsqu'il pénétrait dans "sa" voiture, le cadre du cyclo-moteur était essentiellement "seul" sur son cyclo : "l'inconfort, une certaine insécurité... je crois que c'est important, puis, peut-être, l'aspect solitaire, le fait d'être seul aussi est important".

L'analyse approfondie de cet entretien nous a montré que l'on pouvait distinguer, pour cette personne, trois sphères d'activités principales : l'activité professionnelle - valorisée, certes, mais devant rester à sa place (on pourrait dire au bureau) -, l'activité familiale, mais aussi ce que l'on peut appeler l'activité individuelle (le sport, les copains...), et si l'on essaie de re-situer les déplacements par rapport à ces trois sphères d'activités en dehors des déplacements familiaux qui s'effectuent en voiture, les autres déplacements semblent appartenir à la sphère d'activité individuelle : le déplacement apparaît nettement dans cet entretien comme une activité hors des normes professionnelles et des règles de la vie familiale, essentiellement individuelle et valorisée en tant que telle; mode individuel par

excellence, le deux-roues se trouve ainsi valorisé par l'une des caractéristiques qui le distinguent de la voiture qui prend souvent, et c'est le cas ici, l'image du mode familial.

Bien que nous parlions essentiellement du mode de déplacement, ce type de réflexion pourrait s'appliquer à toutes les conditions d'exercice du déplacement : notre cadre au cyclomoteur valorise d'ailleurs le fait de faire "seul" ses déplacements; les espaces traversés peuvent aussi appartenir de manière privilégiée à une sphère d'activité.

Ainsi, il nous paraît important pour comprendre certains comportements liés au déplacement de commencer par se demander à quelle sphère d'activité appartient le déplacement. Et de nombreuses remarques sur la différence entre les trajets domicile-travail et travail-domicile, faites par nous ou par d'autres chercheurs, ne se comprennent-elles pas davantage si l'on sait que les trajets domicile-travail appartiennent souvent à la sphère du travail alors que les trajets travail-domicile cherchent au contraire à s'en détacher ?

II.3. Le déplacement, coupure entre deux activités

Nous venons de parler du déplacement lieu de rupture dans le déroulement du mode de vie et cela nous permettrait de poser le problème de savoir à quelle sphère d'activité appartenait le déplacement. Parlant maintenant de coupure, nous voulons dire que, de fait, le déplacement sépare (ne serait-ce que par sa durée) les activités qu'il permet de rejoindre; cette séparation, cette coupure, n'est pas toujours vécue de manière négative.

Les normes régissant la vie professionnelle et les relations sociales qui s'y développent, peuvent être très différentes des normes régissant la vie familiale et les relations sociales dont elle est le centre. Dans des sphères d'activités différentes, l'individu occupe souvent des rôles très différents. Cela explique sûrement que de nombreuses personnes ne souhaitent pas le recouvrement de leurs différentes sphères d'activités, ce recouvrement pouvant devenir source de conflits. Le déplacement peut jouer ici un rôle de coupure : il manifeste la distance existant entre les deux univers qu'il permet de joindre, il permet, par sa durée, ou par l'activité propre du déplacement, de faciliter le changement de rôle correspondant.

On pourrait citer de nombreux exemples à l'appui de cette affirmation qui correspondent souvent à des trajets domicile-travail ou plus précisément travail-domicile. Cette volonté de coupure peut conduire à certains choix sur la localisation des activités, ou si ces localisations sont imposées, peut expliquer les jugements qui sont portés sur elle; elle peut

aussi induire des comportements spécifiques au cours du déplacement :

- ne pas chercher à raccourcir forcément la durée du déplacement (cas d'une personne qui se laisse tranquillement porter par les embouteillages sur son trajet travail-domicile et qui le trouve trop court lorsque, quittant son travail en dehors des heures de pointe, il n'y a pas d'embouteillages).
- choisir un mode qui accroît la coupure (il n'y a pas un mode qui a pour fonction d'accroître la coupure, comme nous l'avons déjà vu, tout dépend des conditions : pour une personne travaillant à deux ou trois kilomètres, le choix de la marche à pied pourra créer une coupure importante - allongement du temps de parcours, création d'une activité physique -, alors que pour une personne habitant près de son travail, le choix de la voiture, qu'il faut aller chercher au garage, peut créer une coupure plus importante que l'usage de la marche à pied signifiant, au contraire, la proximité).

Un extrait d'entretien d'un couple d'enseignants nous permettra de mettre l'accent sur la signification de cette coupure :

"non, on n'aimerait pas être dans le même lycée... déjà, on se voit chez soi... jamais changer de milieu..., parler des gosses, du protal... non, toute la journée, non..."

plus loin, pensant aux inconvénients du trajet :

"il faudrait que je puisse aller au CES à pied, si c'était en face... mais c'est pas marrant de sortir de chez soi pour rentrer au boulot... la

coupure, c'est intéressant, évidemment, financièrement, c'est moins intéressant..., mais la coupure c'est important aussi... moi, je préfère... il y a toujours la demi heure d'adaptation, de transfert... au point de vue de l'esprit... et en plus, du point de vue des élèves, je suis plus tranquille parce que, quand je rentre chez moi, j'en vois pas... dès que je sors, que je vais faire mes courses, y a pas un élève qui est là pour me voir, je suis un peu tranquille. En fait, je suis bien contente d'être à trois kilomètres, c'est pas trop loin, ni trop près... sinon, être juste là, c'est un peu fatigant".

Nous voyons sur cet exemple la volonté d'avoir deux sphères d'activités distinctes et distantes (sans interférence possible entre les vécus de ces deux sphères) et l'importance de la durée du déplacement pour permettre à la personne en déplacement le changement de rôle nécessaire. L'utilisation de ce temps de déplacement pour créer une coupure (ou même pour être utilisé à d'autres fins) nous conduit à considérer le déplacement comme une activité.

II.4. Le déplacement : une activité

Nous commencerons par souligner que l'usage d'un moyen de déplacement peut être essentiellement ou uniquement une activité; il se peut que ce soit là sa fonction première (alors que sa fonction première est, en général, de joindre deux points).

On prendra comme exemple la promenade à pied familière aux personnes âgées, la randonnée en bicyclette, mais aussi la promenade en deux-roues effectuée en ville par des groupes de jeunes, certaines sorties en voiture ont aussi pour fonction de "faire de la voiture". On ne peut toutefois guère citer d'exemples dans lesquels l'usage des transports en commun n'ait pas pour fonction première d'atteindre une destination.

Au chapitre précédent, nous avons aussi vu que dans certains groupes, le vélo ou la moto n'étaient pas perçus comme des moyens de déplacement mais plus comme des activités (un peu comme le ski ou la voile qui, bien que permettant de se déplacer, n'ont jamais été étudiés comme moyen de déplacement mais bien comme des activités).

Si le déplacement urbain n'a généralement pas pour fonction première d'être une activité, il nous semble important de considérer qu'il est, tout de même, aussi une activité. Nous mettrons en évidence trois dimensions essentielles du déplacement en tant qu'activité:

-D'abord, nous devons considérer tout ce qui est lié à la TACHE DE CONDUITE (ou à l'absence de tâche de conduite dans les transports en commun) : plaisir de

conduire une voiture, de "piloter" un deux-roues, plaisir de se faufiler, faire du sport en faisant du vélo...

Ces formes de valorisations particulières sont, en partie, le produit de la signification sociale de l'usage du mode. Par exemple, si nous reprenons le cas du jeune cadre dynamique qui trouve "qu'en ville c'est marrant de conduire", qui "conduit énergiquement" et se démarque des gens qui "dorment au volant", ces valorisations de la tâche de conduite correspondent à des caractéristiques fondamentales de son mode de vie (activité, se démarquer de la moyenne...).

De même, nous avons vu dans une enquête antérieure sur les deux-roues comment pour une jeune femme divorcée, l'usage de la moto et la lutte victorieuse par rapport aux voitures exprimaient de manière très claire la liberté de se retrouver seule (moto, mode individuel) par rapport à sa situation antérieure (voiture, mode familial) (1).

Ainsi, s'il peut être intéressant d'étudier en détail les différentes valorisations liées à la tâche de conduite, il est essentiel de se demander quelles peuvent être leurs significations sociales, ne serait-ce que pour mieux appréhender les groupes susceptibles de partager ces valorisations.

→ Etudier le déplacement en tant qu'activité, c'est aussi étudier LA RELATION de la personne (ou du groupe) qui se déplace AVEC L'ENVIRONNEMENT TRAVERSE :

La relation avec l'environnement, qu'il soit physique ou humain, peut avoir une signification sociale. Par

(1) Elle avait d'ailleurs acquis une moto à l'occasion de son divorce.

exemple, la traversée d'un quartier sociologiquement très différent du sien sera vécu de manière très différente selon le type des rapports que l'on a avec le groupe sociologique considéré (groupe de référence, groupe que l'on préfère ignorer, groupe que l'on combat...), les problèmes de relations se traduisant de manière spécifique selon le mode de déplacement (la relation à l'environnement n'est pas la même dans l'usage de la marche à pied, du deux-roues, du transport collectif et de la voiture individuelle). Cette relation à l'environnement humain, nous l'avons largement développée dans notre étude sur la marche à pied où nous avons vu que les contacts humains le long du trajet, selon qu'ils étaient souhaités ou redoutés, pouvaient constituer un critère de choix important en faveur ou en défaveur de la marche à pied, ces contacts n'existant pas du tout de la même manière avec les autres modes.

Le problème de la relation à l'environnement physique est d'ailleurs extrêmement important lorsqu'il s'agit de prévoir des aménagements pour les différents moyens de déplacement : par exemple, l'aménagement de pistes cyclables en bordure immédiate de routes à grande circulation ne correspond pas à la valorisation de qualité de l'environnement traversé, de calme et de nature parfois recherchés par les cyclistes. Les conditions offertes aux personnes en déplacement doivent permettre les valorisations leur correspondant. Mais il s'agit là d'un autre problème et pour clore ce paragraphe, nous reprendrons la conclusion d'un de nos enquêtés (musicien 26 ans) qui exprime, à sa façon, comment chaque mode correspond à une manière différente d'être en relation avec l'environnement :

"Les gens qui vont en voiture..., ils ne regardent pas tellement, ils se font regarder..., les gens

qui sont en moto font surtout attention à eux-mêmes... ils ne font pas attention à ceux qui les regardent ou ne les regardent pas...; ceux qui marchent à pied ont plutôt tendance à regarder les gens dans la rue... comme tout va plus lentement, on a beaucoup plus la possibilité de réaliser des choses...".

Enfin, le DEPLACEMENT DEGAGE UN CERTAIN TEMPS qui peut être utilisé à des activités n'ayant rien à voir avec la fonction première du déplacement : joindre deux points.

Le déplacement temps-perdu ou temps-nécessaire ? Nous avons vu dans les paragraphes qui précèdent que la durée du déplacement n'est pas forcément vécue de manière négative (cf. déplacement coupure); nous reviendrons dans un paragraphe ultérieur sur l'aspect temps-perdu du déplacement, nous voulons rapidement évoquer ici les utilisations qui peuvent être faites de ce temps. On a souvent parlé de la possibilité de lire ou tricoter dans le métro, on peut écouter la radio ou des cassettes dans sa voiture, on peut aussi transformer le déplacement en activité sportive en troquant la voiture contre le vélo... Nous n'approfondirons pas ces points, mais il est important de noter les utilisations à des fins secondaires du temps du déplacement ayant pour fin première la jonction de deux activités. Ces valorisations secondaires peuvent d'ailleurs aider à comprendre certains choix de mode.

Ainsi, suivant le mode utilisé, et surtout suivant la signification attachée au déplacement et au mode utilisé, on peut dire qu'il y a, au-delà des seules descriptions objectives du déplacement différentes manières de se déplacer.

II.5. Le déplacement, temps perdu ou mal nécessaire : une contrainte

Pour terminer, et cela nous permettra de mieux situer tout ce qui a été dit jusqu'à présent, nous devons considérer que le déplacement est, dans de très nombreux cas, une contrainte.

En effet, à la lecture des pages précédentes, on pourrait se demander pourquoi tout le monde n'est pas ravi de se déplacer et ne passe pas encore plus de temps à se déplacer !

Mais le déplacement prend du temps à des personnes qui en manquent, il coûte de l'argent à des personnes qui en manquent, il est source de fatigue pour les personnes qui n'en manquent pas... Pour mieux faire la part des choses, revenons aux entretiens et voyons comment les personnes interrogées nous parlent de leurs déplacements.

Dans l'étude sur la voiture (1), le CEREBE note que les entretiens s'articulent autour de deux types de discours nettement différents, le discours neutre et le discours de plaisir. Conservant la même terminologie, précisons le contenu que nous donnons à ces deux termes :

. Le discours neutre

Il tend à réduire le déplacement à sa fonction de transport, et l'outil (le mode) à son utilité stricte de satisfaction de cet objectif fonctionnel. Ce type

(1) "Jeu automobile et espace-temps industriel"

de discours se réfère à des critères de rationalité technique et, le plus souvent, au monde du travail. Il se transforme presque dans certains cas en discours sur la contrainte.

. Le discours du plaisir

Il est sous-tendu par une volonté de s'approprier l'espace-temps du déplacement, d'en faire "autre chose" que la seule jonction de deux points. L'aspect fonctionnel n'est pas totalement absent de ce genre de discours, mais intégré à une autre dimension apparentée au "mieux-être". Dans ce cas, le déplacement semble accepté parce qu'intégré à un mode de vie, lui-même accepté.

Quittant le niveau du discours pour en revenir à celui du déplacement, nous dirons que certains déplacements sont "subis", alors que d'autres sont "agis" pour bien montrer l'action de la personne qui se déplace sur les conditions de son déplacement. Au-delà du choix ou de la nécessité de se rendre d'un point à un autre, il peut exister un choix dans la manière d'effectuer le trajet, c'est ce que nous appelons le déplacement agi.

Nous avons vu dans le premier chapitre que si le déplacement en deux-roues engendre un discours de plaisir et peut être considéré comme "agi" par les cadres qui choisissent ce mode (ou certains employés), il engendre presque exclusivement un discours neutre qui peut être considéré comme "subi" par la majorité des ouvriers interviewés. Il s'agit là sûrement d'une manière plus fondamentale de la dichotomie que nous avons introduite dans notre recherche exploratoire, opposant le deux-roues "ante-voiture" au deux-roues "post-voiture". Le deux-roues "ante-voiture" nous apparaissant donc comme contraint et subi, le deux-roues "post-voiture" comme choisi et agi.

Enfin, en ce qui concerne l'usage contraint du deux-roues, il est intéressant de noter qu'il s'agit presque exclusivement de contrainte de prix. De nombreuses personnes interrogées n'ont pas les moyens d'utiliser la voiture que généralement elles possèdent, et se rabattent alors sur les deux-roues. Cette situation, nous l'avons vu, contribue évidemment très largement à la représentation sociale du deux-roues. Alors que le deux-roues, choisi pour un gain de temps comme l'avance nombre d'employés, n'est pas vécu comme contraint de la même manière.

Mais quoi qu'il en soit, il est intéressant de revenir sur la notion de déplacement temps perdu ou mal nécessaire.

Pour certains, le déplacement constitue une perte de temps et il est source d'ennuis au quel cas ils cherchent à en minimiser la durée et à l'effectuer dans les conditions les plus favorables pour eux. Il s'agit d'effacer le déplacement soit physiquement en ayant les différentes sphères d'activités proches dans l'espace, soit en utilisant un mode qui leur fasse oublier le déplacement et nous revenons dans ce cas, pour les plus privilégiés, au déplacement en tant qu'activité.

CONCLUSION

Nous avons voulu dans ce chapitre proposer quelques thèmes qui nous paraissent essentiels pour une analyse psycho-sociale du déplacement pour mieux comprendre le "vécu" du déplacement. Nous reviendrons, dans la conclusion générale, sur l'intérêt de ce genre d'approche; nous en rappelons simplement ici les axes principaux.

Il est d'abord essentiel de savoir à quel univers, à quelle sphère d'activité, on cherche à rattacher le déplacement et si l'on demande au déplacement d'instaurer une coupure entre des sphères d'activité de nature différente. Il faut aussi analyser le déplacement comme une activité et non comme un acte abstrait défini seulement par la jonction de deux points. Enfin et surtout, le fait même de se déplacer et les conditions dans lesquelles on se déplace (mode, horaires, avec qui, lieux traversés...) ont une signification sociale pour l'individu qui se déplace. cette signification est essentielle pour comprendre les jugements portés sur les déplacements et les choix effectués (lorsqu'il y a situation de choix). C'est en ce sens que cette analyse est nécessaire à la compréhension de certains comportements, de certaines conduites.

Le mode joue évidemment un rôle important dans cette interprétation. Nous reviendrons dans la conclusion générale sur les articulations entre les caractéristiques objectives des modes et leur signification sociale dans l'explication des comportements.

CHAPITRE III

ANALYSE DES PUBLICITES CONCERNANT LES DEUX-ROUES

INTRODUCTION

La recherche exploratoire réalisée en 1974 - "Éssor des deux-roues. Analyse d'une erreur de prévision"- avait, à partir de l'analyse des publicités destinées à promouvoir les deux-roues, mis en évidence des résultats intéressants. Ceci nous a conduit à proposer de compléter notre présente recherche par l'étude de l'évolution de l'usage des deux-roues véhiculé par les publicités. Pour ce faire nous avons constitué un échantillon de publicités en 1976 dans les mêmes conditions que celui de 1974. A savoir :

- des annonces publicitaires de deux-roues tirées des différents supports de la presse périodique contenant ce type de publicité. Nous avons consulté toutes les revues à la vente à la date du 1° Juillet 1976 dans le même magasin de journaux qu'en 1974 et nous avons retenu les revues comportant une ou plusieurs publicités ayant pour objet les deux-roues.
- les prospectus les plus courants à la même date recueillis chez un grand nombre de concessionnaires.

Au niveau de l'analyse nous avons utilisé la même méthode c'est-à-dire en nous basant à la fois sur l'image, sur les commentaires et le support nous avons mené cette analyse selon trois dimensions

- la cible : à quelle population le deux-roues s'adresse-t-il ?
- l'utilisation : quelle est l'utilisation proposée ?

- les motivations : sur quelles motivations s'appuie la publicité pour vendre le véhicule qu'elle présente ?

Enfin chaque fois que cela était possible nous avons établi une comparaison avec les résultats obtenus dans les mêmes conditions en 1974.

Par cette analyse nous avons pu constaté un décalage important entre les motivations sous-jacentes utilisées par les publicitaires et le discours recueilli auprès des populations que nous avons retenues pour cette recherche. Ceci nous a conduit à compléter notre analyse par la réalisation de 11 entretiens auprès d'usagers ayant une pratique des deux-roues se rapprochant des thèmes développés dans les publicités. En particulier nous nous sommes intéressés à l'usager cyclotouriste (vélo) et à la pratique de la moto verte (trial).

Dans un premier temps nous présenterons donc notre analyse des publicités des deux-roues en 1976 en abordant successivement les différents types pour ensuite les comparer aux résultats de 1974. Et dans un deuxième point nous analyserons les entretiens complémentaires réalisés auprès des cyclotouristes et trialistes.

III.1. - LES PUBLICITES

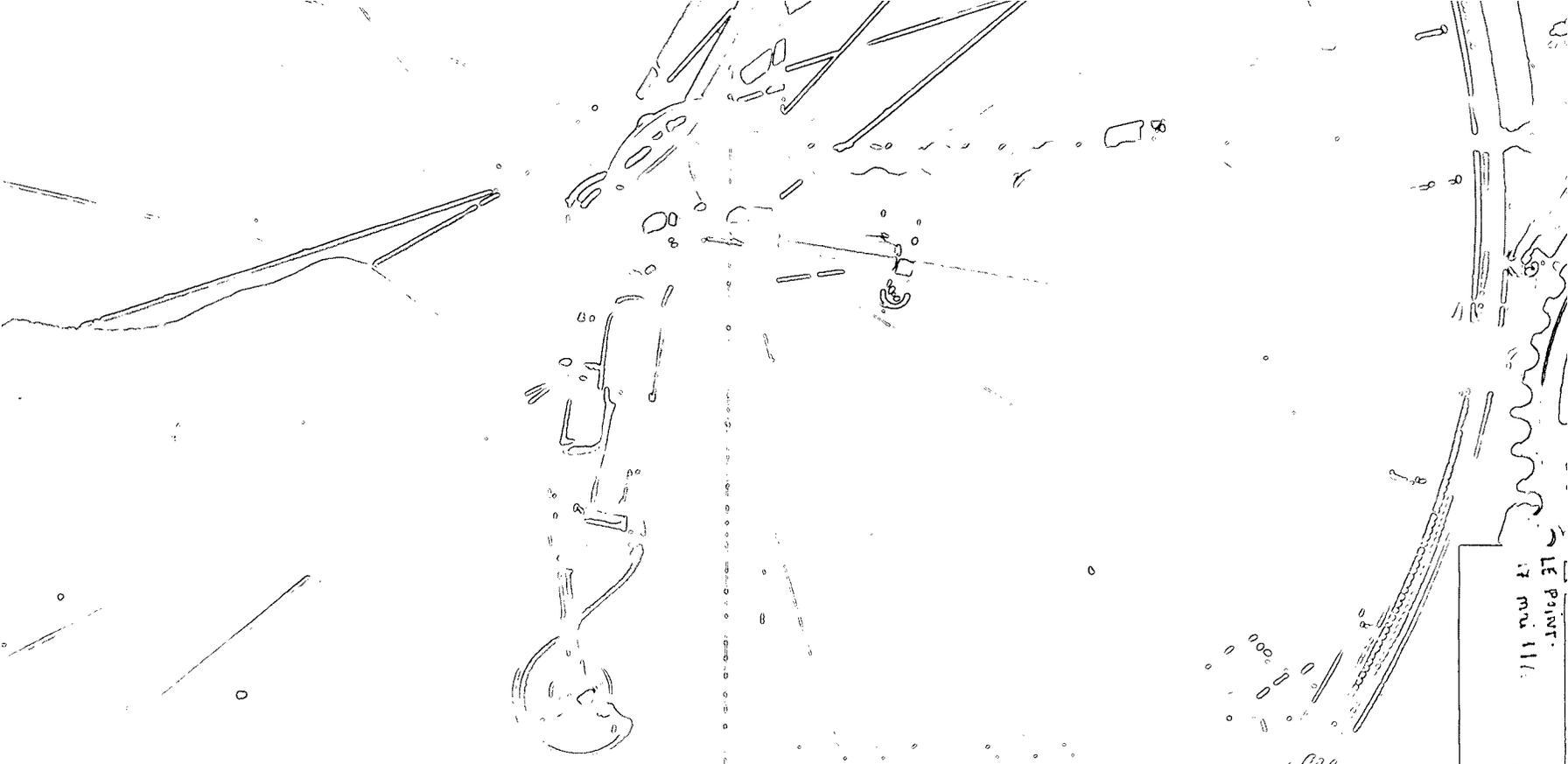
III.1.1. Le vélo : "Trois dents de mieux et on grimpe aux arbres". (photo n°1)

Le type de publicité de la photo 1 est caractéristique de celle que nous avons rencontré dans le dépouillement de notre échantillon, qu'il s'agisse du texte ou de l'image l'essentiel de cette publicité veut s'adresser à des familiers du vélo qui possèdent une connaissance technique, mécanique de l'engin. On ne cherche pas à convaincre de l'utilité, de la nécessité de faire du vélo mais plutôt à apprendre comment tirer le maximum de plaisir en s'adonnant au sport cycliste.

Le vélo présenté comme moyen de déplacement est totalement inexistant il s'agit de pratiquer une activité entre initiés

"En parlant le jargon des cyclistes, Motobécane vous parle des joies que seuls les vrais cyclistes connaissent".

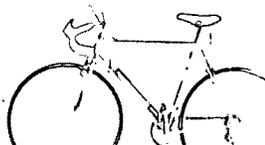
Le vélo est une machine construite pour le plaisir et pour apprécier, ressentir pleinement ce plaisir il faut être un vrai cycliste et en conséquence posséder une belle machine - A la limite, l'acquisition d'un tel vélo, fait de l'utilisateur un sportif dont les capacités grandissent proportionnellement avec les qualités de la bicyclette.



"Trois dents de mieux et on grimpe aux arbres"

La planque du vélo revient en force. En parlant le jargon des cyclistes, Motobécane vous parle des joies que seuls les vrais cyclistes connaissent.

Chaque pièce d'un vélo conçu et construit par Motobécane a été choisie pour vous faire profiter du plaisir de pédaler.

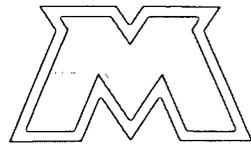


Les dérailleurs sont des Huret, fiables, solides ; les tubes Reynolds, les moyeux dural et les pédaliers Stronglight.

Avec ces éléments, Motobécane coupe à des cotes très précises, traite, brase, aligne, assemble.

Puis viennent les couches d'apprêt, les bains de peintures, le vernis au four.

Enfin pour vous conseiller, contrôler et régler votre bicyclette, vous pouvez compter sur les 3.000 concessions Motobécane-Motoconfort.



N°1

LE POINT
17 rue 111

Tout est centré sur des détails techniques, sur la fabrication des bicyclettes afin de prouver la solidité, le sérieux de ce produit qui possède donc tous les atouts pour être pris en considération et apprécié.

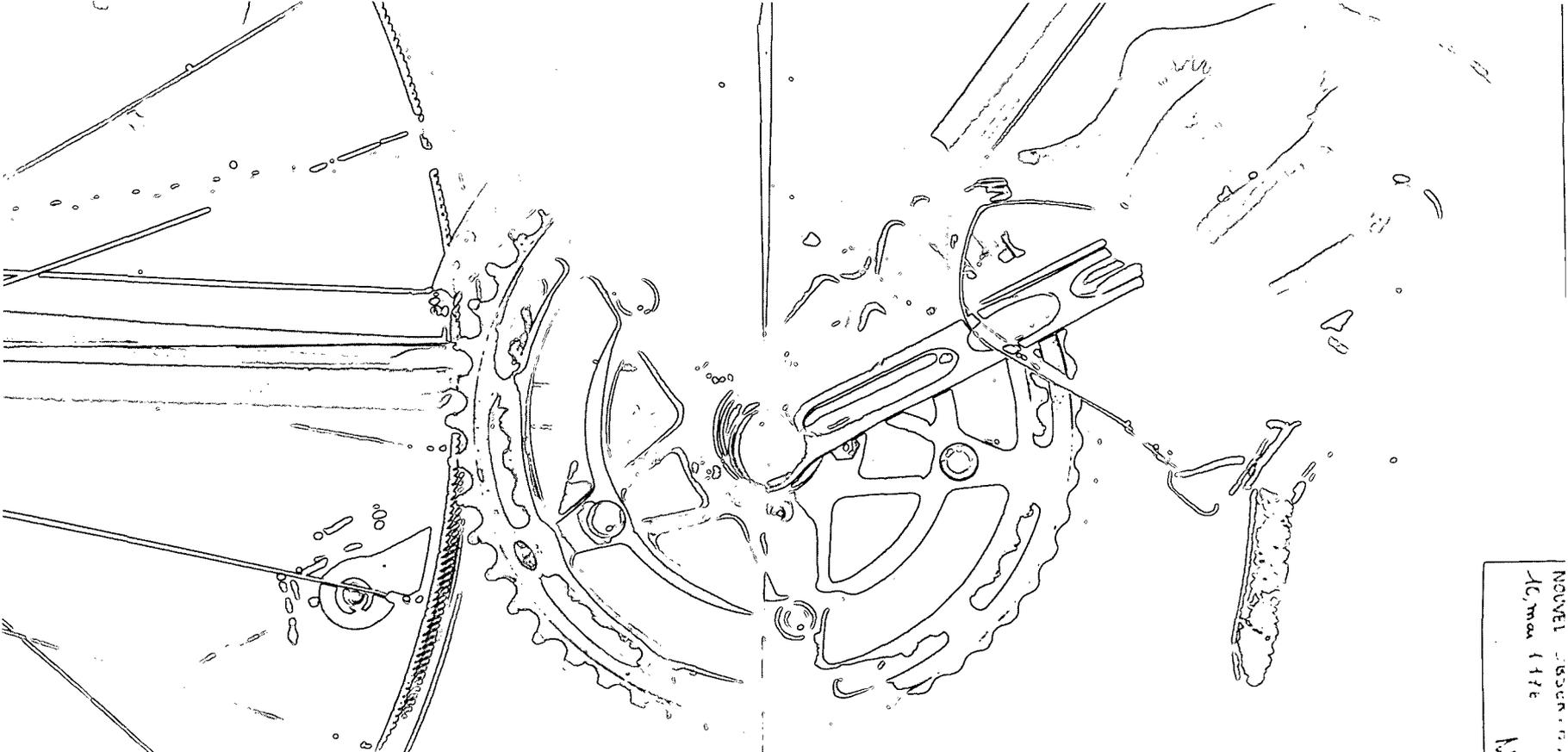
La conclusion de Motobécane-Motoconfort "la passion du vélo" valorise de nouveau le plaisir qui va être à la base de l'activité : "pratique du vélo" et qui doit être un élément de liaison entre ses utilisateurs.

Avoir un beau vélo permet d'appartenir au groupe des cyclistes sportifs qui ne considèrent pas le vélo comme un moyen de déplacement mais comme une activité qui permet de se distinguer de l'ensemble des gens.

Avoir un beau vélo permet en outre de se classer dans ce groupe, de se valoriser par rapport aux autres membres de ce groupe dans lequel il existe une échelle hiérarchique. On se classe sur cette échelle grâce à son vélo et plus le vélo est beau, possède certaines caractéristiques mécaniques, ou en d'autres termes, plus le vélo est perfectionné, plus on grimpe l'échelle hiérarchique interne au groupe - à l'élite -.

D'autres pages publicitaires proposées par Motobécane vont dans le même sens. Seul le détail technique de la bicyclette sur lequel s'appuie la photo est différent mais le principe publicitaire est le même. (photos n° 2 et n° 3)

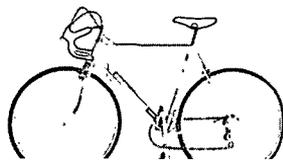
Motobécane n'aborde absolument pas les thèmes sur la fonctionnalité du vélo en usage urbain et sur la possibilité d'allier ville et santé.



"Avec un pédalier comme ça, n'importe qui fait sauter le compteur"

La pratique du vélo revient en force. En parlant le jargon des cyclistes, Motobécane vous parle des joies que seuls les vrais cyclistes connaissent.

Chaque pièce d'un vélo conçu et construit par Motobécane a été choisie pour vous faire profiter du plaisir de pédaler.



Les pédaliers sont des Stronglight, en alliage léger super résistant, les tubes Reynolds, les moyeux dural, les dérailleurs Huret.

Avec ces éléments, Motobécane coupe à des cotés très précises, traite, brase, aligne, assemble.

Puis viennent les roulements d'après, les bords de protection vernis au tou.

Enfin pour vous assurer d'être sûr et résister à la fatigue, vous pouvez compter sur les roulements M... et les sig... M...



NOUVEL...
 10, mai 1978
 N° 2

On présente la bicyclette comme un instrument de plaisir, d'évasion également, mais un plaisir et une évasion par le sport, ce qui est nouveau. La bicyclette donne aussi la possibilité de se positionner dans le groupe des utilisateurs du vélo et nous verrons plus précisément comment, à travers l'analyse des entretiens réalisés auprès de cyclotouristes.

Pour d'autres marques comme Peugeot, le thème dominant a également trait à l'usage sportif. Mais si pour Motobécane c'est à travers la qualité technique de la machine, Peugeot vise l'identification au champion.

Si l'on fait une comparaison entre la publicité Peugeot 1974 et 1976, on s'aperçoit que pour un même mode toujours le vélo, les motivations sous-jacentes aux thèmes ont changé depuis 1974.

Comparons deux modes identiques de présentation des bicyclettes Peugeot : les dépliants.

Le dépliant Peugeot 1974 (N°4) sur les vélos, nous offre une image familiale : un couple avec un enfant sur des bicyclettes de randonnée dans un cadre romantique : un bois aux couleurs de l'automne. Le couple est jeune, bien habillé, il symbolise la joie de vivre, la famille pendant l'évasion du week-end. Les bicyclettes sont photographiées de face : l'accent n'est pas mis sur les vélos mais sur la famille. La bicyclette est alors un instrument de plaisir partagé, de plaisir familial. Elle sert à se déplacer en famille, à la campagne, pour se promener. A cette motivation par le plaisir sont liés les thèmes de la jeunesse, du retour à la nature, de l'évasion.

Le dépliant Peugeot 1976 (N°5) nous offre une autre



“Avec un vélo comme ça,

La pratique du vélo devient un loisir.
 En parlant le langage des cyclistes, M. C. B. vous parle des choses qui sont les vrais cyclistes s'organisent.
 Chaque bicyclette d'un vélo comme ça est un produit qui, comme à l'école, pour vous faire plaisir et plaisir de posséder.



don à la socquette en titane?

Am... ou Vitus... compagnie des... les cadres... d'appareil... de crém...
 Am... ou Vitus... compagnie des... les cadres... d'appareil... de crém...
 Am... ou Vitus... compagnie des... les cadres... d'appareil... de crém...

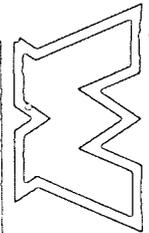


image : une image "sportive". Cette publicité est basée sur un coureur connu : B. THEVENET qui a gagné le tour de France cycliste 1975 avec une bicyclette Peugeot.

La bicyclette est valorisée en tant qu'instrument sportif. Elle sert à faire du sport, à accomplir des performances, pour gagner, à être supérieur aux autres. Le plaisir évoqué est un plaisir vécu solitairement. Ce plaisir peut être de deux sortes : lié au sport ou lié à la possibilité de se valoriser dans le groupe des cyclistes.

Le public visé par Peugeot dans ces dépliants est différent : il connaît la bicyclette en tant qu'activité (sportive) et non plus en tant que mode de déplacement (même si c'est pour aller à la campagne).

Peugeot toutefois n'a pas totalement abandonné l'aspect plaisir partagé dans les randonnées en vélo dans la nature mais il en a modifié les thèmes - Sur le catalogue 1976 (cf Photo n°6) si on retrouve un couple comme contenu photographique de l'affiche il est très différent de celui présenté en 1974. Le couple est sans enfant, leurs vêtements sont "décontractés", l'homme porte un chien dans ses bras. Rien n'indique que c'est un couple marié. La famille ici, n'est pas valorisée. Quant aux bicyclettes, ce sont des bicyclettes cyclotouristes, donc pour un usage plus sportif que les bicyclettes de randonnée. L'homme et la femme possèdent le même style de bicyclette - loisirs et sports sont associés et le plaisir procuré peut être partagé.

Cette publicité aborde également les thèmes de la jeunesse - le couple est jeune - de l'évasion, du retour à la nature - le décor est la campagne.

Mais le cadre n'est pas forcément valorisé.

Le thème du retour à la nature sert de toile de fond a bon nombre de publicités, à présent. La sensibilisation aux problèmes écologiques est devenue telle que la nature sert généralement de décor à la plupart des publicités (en dehors des deux-roues).

Ainsi, le vélo devient un engin sportif, dont la pratique est plus individuelle que familiale ; le vélo n'est pas destiné à un usage urbain ; on se sert d'un vélo pour rompre avec les actes habituels de la vie ; il sert à s'évader, mais à s'évader par le sport.

Le vélo devient un signe de distinction dans la société, d'une part, et de possibilités de valorisation dans le groupe des utilisateurs d'autre part. Posséder un engin suffit à faire partie de cette élite. Et, plus la machine est perfectionnée, plus on est valorisé dans le groupe.

* * *



En 1974, l'utilisation proposée est relative aux loisirs, en renouant le contact avec la nature : la campagne pour les promenades dans les bois, les bords des lacs, etc ..., mais les loisirs dans la ville sont également présents à travers la promenade dans les quartiers résidentiels, calmes, aérés, où la circulation est peu intense, et même, inexistante. La bicyclette est, en premier lieu, signe de "bon goût" permettant de se distinguer de la masse, et elle est proposée aussi bien à des femmes qu'à des hommes, ou bien à la famille, mais de catégories moyennes et même aisées.

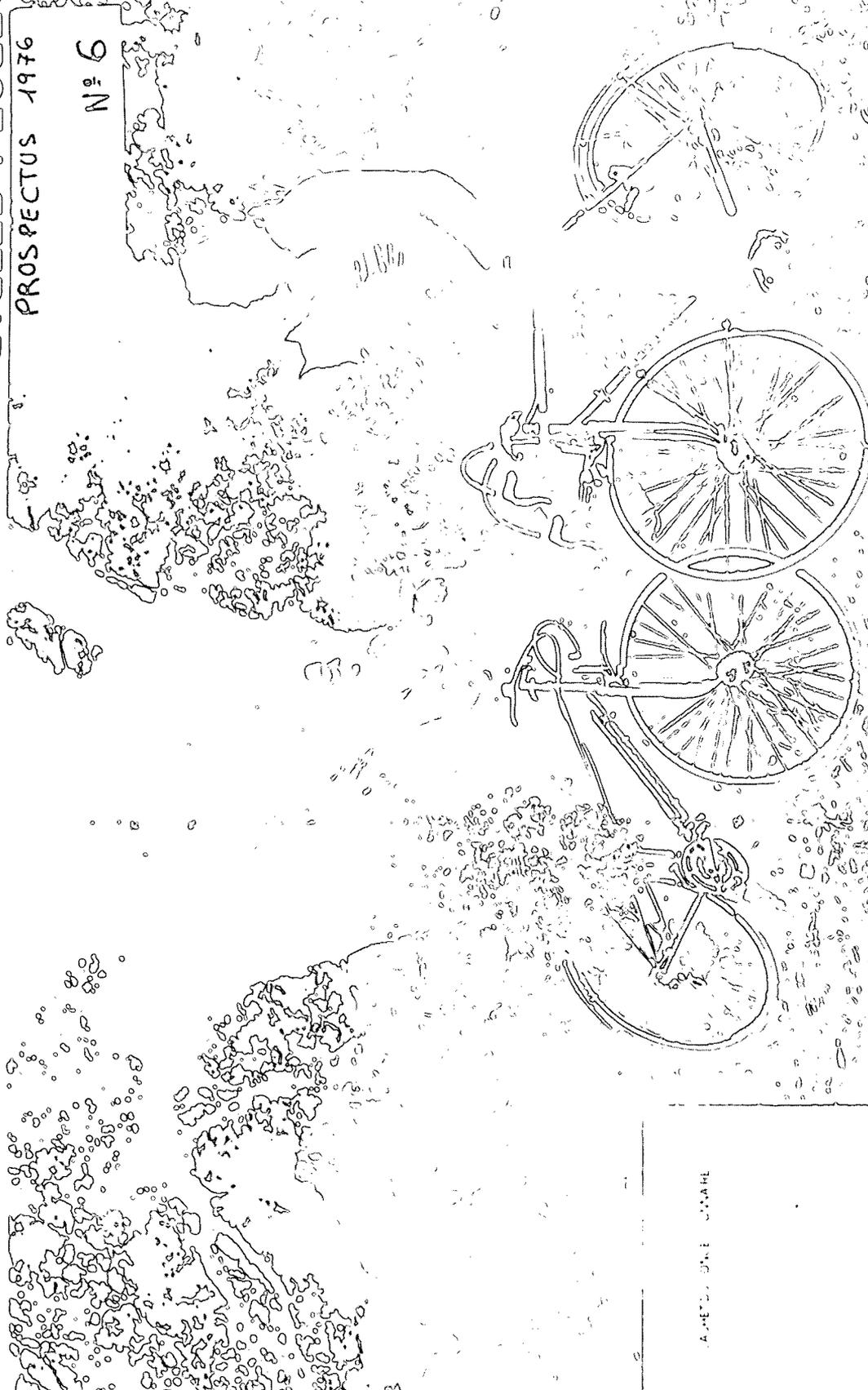
La santé est un thème important ; c'est la santé par la pureté du lieu dans lequel on peut se promener plus que par la pratique du vélo. Bien que les vertus sportives de la bicyclette soient souvent mises en avant en 1974, elle n'est proposée qu'une seule fois, dans l'échantillon, à de véritables sportifs. Dès 1974, la tendance à exclure la bicyclette des transports et à la cantonner à celui du loisir était déjà prégnante : vélo détente en rupture avec l'univers du travail, instrument d'agrément : on se promène, on est décontracté.

En 1976, le vélo est devenu l'instrument du sport et, à travers cette utilisation proposée, une sorte de nivellement des catégories socio-économiques est opéré. C'est aux sportifs que l'on s'adresse, et non à une image de classe sociale. Toutefois, si le sport tend à vouloir niveler les différences sociales, il établit des distinctions et reporte les différences à un autre niveau, et toute une hiérarchie est établie dans la pratique de ce sport, selon la machine possédée. Ce que la publicité propose comme utilisation du produit est de plus en plus en rupture avec le

CYCLES PEUGEOT

PROSPECTUS 1976

N° 6



A. P. E. U. G. E. S. A. H. L.

quotidien - Le vélo n'est plus simplement, comme en 1974, bon pour la santé parce que l'individu fait travailler son corps différemment de la semaine ; dans la pratique, de la bicyclette, il y a présent, une recherche de perfection presque indépendante de l'utilisateur. L'utilisateur accède à la couche supérieure par un usage sportif, de compétition qui le différencie des usagers du vélo utilitaire ou même du vélo détente.

Ces clignotants et ce feu stop sont ceux de la Mobylette 50
ils fonctionnent sans pile ni batterie.

"SPORT AUTO"

JUILLET 1974

N° 5



Tous les cyclomoteurs n'étant pas
obligatoirement des Mobylette... tous les cyclomoteurs n'ont donc
pas les mêmes perfectionnements techniques.

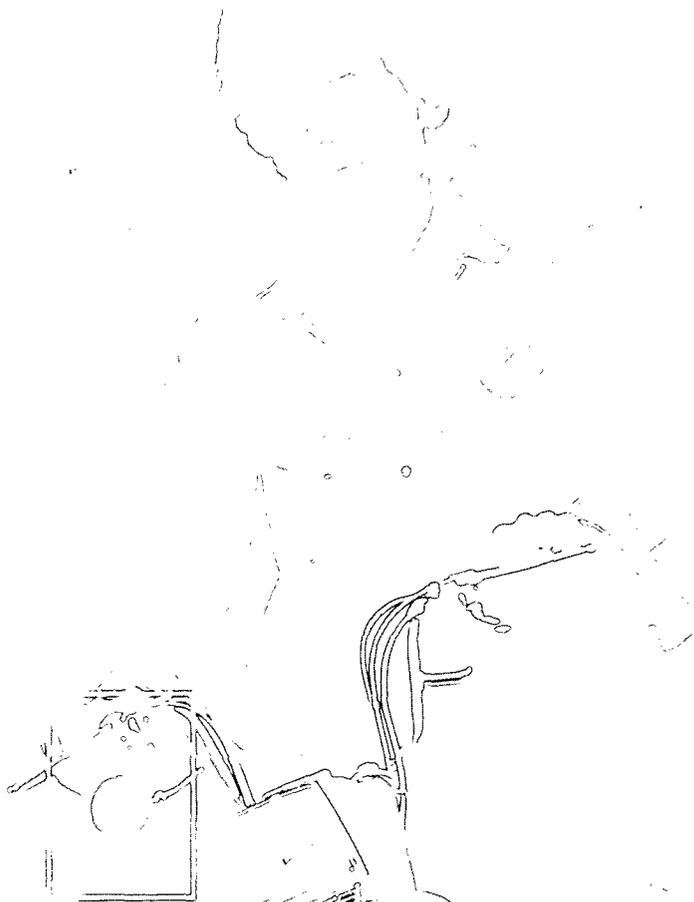
La Mobylette, elle, est équipée de clignotants
AV et AR et d'un feu stop fonctionnant sur volant magnétique
(encore une exclusivité Motobécane).

Vous freinez... le feu stop s'allume.

Vous obliquez... les clignotants AV et AR le signalent.

Vous aimez l'action... vous aimez vous déplacer
partout en toute sécurité, alors utilisez la Mobylette 50,
un cyclomoteur vraiment facile à piloter.

Ces nouveaux équipements sont exclusifs, brevetés
et équipent maintenant de nombreux modèles
de la gamme Mobylette.



et puis Mobylette

MOTOBÉCANE

N°1 mondial du cyclomoteur

III.1.2. Le cyclomoteur

Le cyclomoteur est un engin qui fait l'objet d'une publicité relativement importante par rapport aux autres deux-roues, notamment dans les magazines pour les jeunes adolescents.

Il est vrai que les adolescents forment une cible de choix pour les publicistes puisque c'est le seul moyen de transport individuel qui leur soit permis. Ainsi les publicités pour cyclomoteurs se trouvent essentiellement dans les magazines tels que "Salut les copains", "Podium", "OK"... De même dans les prospectus, les utilisateurs qui sont photographiés sont des adolescents.

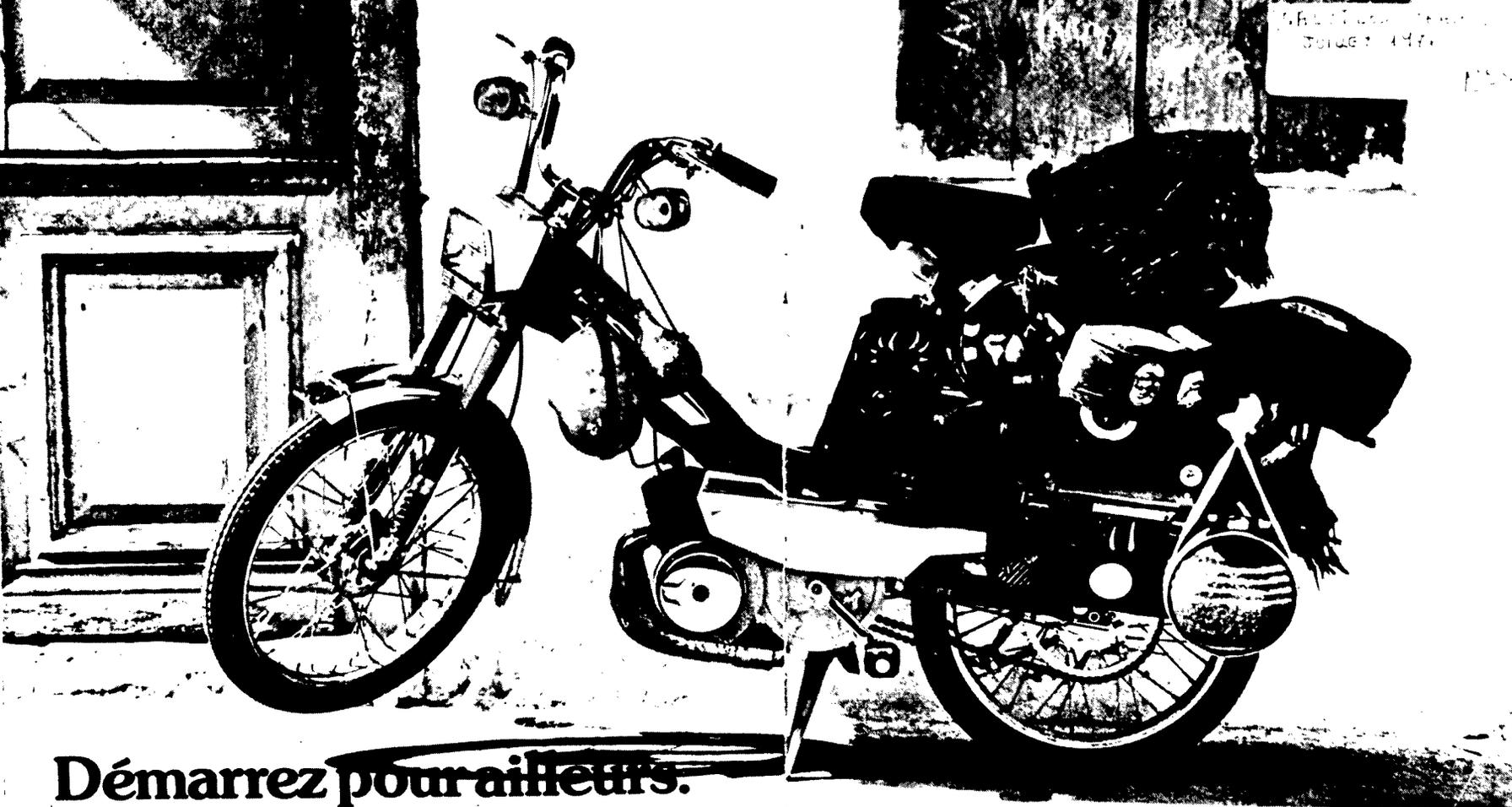
Un autre élément marquant est la diversité des engins qui est proposée et qui est de plus en plus élargie - du simple vélosorex ou cyclomoteur à changement de vitesses dont la forme va jusqu'à ressembler à celle des motos.

Ce genre d'engins n'est proposé qu'aux garçons, la mobylette préfigurant ici la moto. L'usage du cyclomoteur semble avoir évolué. Ainsi :

En 1974 Motobécane basait sa publicité sur des perfectionnements techniques qui assurent plus de sécurité en ville, "les clignotants et le feu stop sont ceux de la mobylette 50" (N°7).

Le thème principal de cette affiche est la fonctionnalité du cyclomoteur en usage urbain.

Le style du texte est un style suggérant l'action :



Démarrez pour ailleurs.

Le soleil de mai commence à lécher les pavés, on entend la mer sur les boulevards.

Il faut partir sans destination et sans réservation, faire siffler le vent de l'été à ses oreilles.

Rouler sa bosse en Mobylette jusque-là

où les coquillages ne sont plus à vendre, oublier le théorème de Pythagore et ses corollaires.

Il faut vérifier les bougies, faire le plein et démarrer un beau matin en chantant faux "ça, c'est la vie".

C'est l'été, il faut voir la vie en Mobylette

et enfourcher la liberté.

Un tendeur, trois rustines, sac au dos, adieu métro-boulot-dodo.

La Mobylette trottera sur les chemins du monde comme un ami fidèle, la vie est belle en Motobécane.



des phrases courtes au sens actif. "Vous freinez ... le feu stop s'allume ... etc..."

Le cyclomoteur doit être fonctionnel et efficace dans la circulation en ville.

En 1976 (N°8) le cyclomoteur pour Motobécane n'est pas essentiellement destiné à la ville.

Il permet au contraire de s'en échapper, de rompre le rythme de vie quotidienne et même au delà : de connaître l'inhabituel.

L'efficacité n'est plus le thème proposé : "la mobylette trottera sur les chemins de la vie".

"Démarez pour ailleurs" : toute la photo est composée de façon à suggérer cet ailleurs que titre l'affiche. Ce n'est pas un ailleurs commun : l'important chargement sur le cyclomoteur suggère les pays lointains et ensoleillés. Le rythme de vie sera totalement différent et même le genre de vie ne sera plus le même.

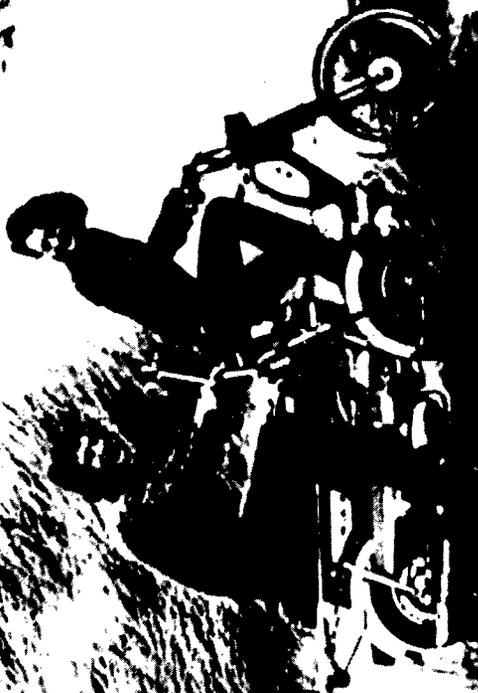
L'importance du chargement fait reculer implicitement les limites des inconvénients des cyclomoteurs. Le cyclomoteur est alors présenté comme un engin robuste. On peut transporter des bagages, aller loin. Il apporte le dépaysement total, l'évasion telle que peut la rêver un adolescent : l'évasion sous forme d'un style de vie et en solitaire.

Dans cette publicité, l'évasion est engendrée par l'autonomie qu'apporte le cyclomoteur. L'adolescent, avec son cyclo n'est plus tributaire de la voiture familiale ou des transports en commun.

Outre l'autonomie, le texte suggère également

PROSPECTUS 1974

N° 9



CACHET DE L'AGENT

l'indépendance vis à vis de la famille. Utiliser une mobylette permet de se déplacer seul, donc de quitter sa famille, de "connaître la vie".

"Rouler sa bosse en mobylette...", c'est l'été, il faut voir la vie en mobylette et enfourcher la liberté dit le texte.

L'indépendance vis à vis de la famille, la fuite des contraintes scolaires ("oublier le théorème de Pythagore") représentent l'ailleurs de l'adolescent qui ne se réduit pas à un ailleurs géographique.

Motobécane en 1976 a donc complètement gommé l'usage urbain du cyclomoteur. Les limites à la distance parcourue par un cyclomoteur n'existent pas et quand elles sont évoquées c'est pour être reculées.

Peugeot également laisse de côté l'usage urbain du cyclomoteur et tout l'aspect fonctionnel.

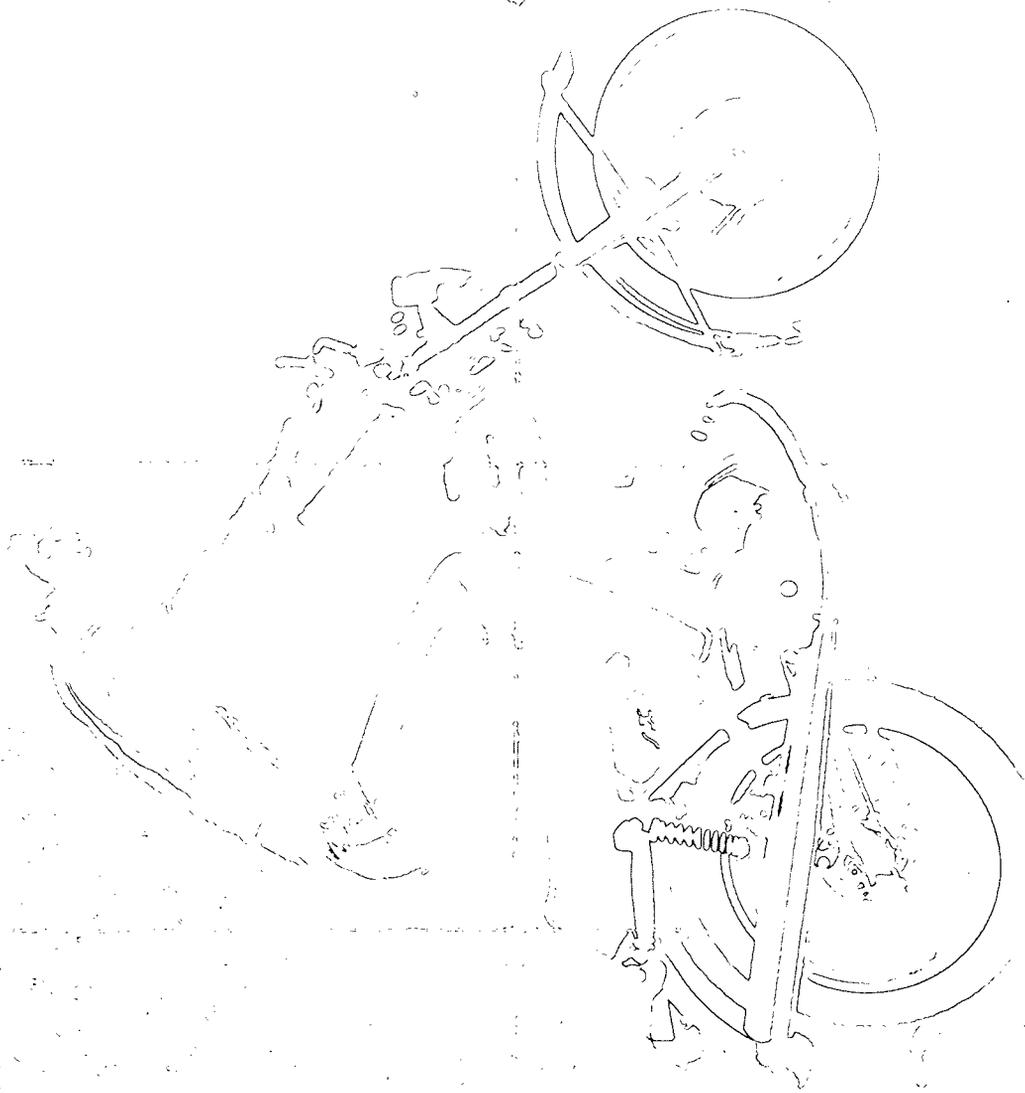
Sur l'affiche Peugeot 1974 (N°9) vantant les cyclomoteurs, un jeune couple d'adolescents se promène dans les dunes ; ils sont souriants et l'ensemble de la photo invite au romantisme, suggère le plaisir partagé à deux. Toute la photo est occupée par le paysage, valorisant de ce fait la nature. Les cyclomoteurs sont placés dans un coin de l'affiche et ne prennent qu'une petite place dans la première perception visuelle de cette affiche :

la nature est valorisée et on y accède en cyclomoteur.

Sur l'affiche Peugeot 1976 (N°10) correspondante, un jeune adolescent est seul sur son engin, concentré, dans une attitude sportive faisant penser à celle d'un cavalier sur sa monture.

SCALES
OF FOOT

SCALES
OF FOOT



Le cyclomotoriste sur son cyclomoteur occupe toute la photo. Le paysage n'est pas distinct ; l'accent est entièrement mis sur le deux-roues qui ressemble à une moto, qui permet de faire du sport. Le cyclomoteur devient un engin sportif et qui permet d'avoir une activité -

"Pour les jeunes qui démarrent dans la vie - pour les faire patienter" énonce le texte. Le cyclomoteur à vitesses au pied est proposé en attente de la moto ou du vélomoteur, l'âge légal pour pouvoir conduire une moto étant 18 ans, le vélomoteur 16 ans.

Les adolescents peuvent ainsi connaître les joies de la moto en attendant de pouvoir en piloter une.

Honda également présente un cyclomoteur "gros cube" "comme on pilotera plus tard une grosse cylindrée - avec passion et méthode".

En 1974, le cyclomoteur était proposé d'abord comme engin fonctionnel pour circuler et stationner en ville. Et on voyait des cyclomoteurs se faufilant parmi les files de voitures pour se trouver en première position au feu (cf photo N°11).

Les décors étaient essentiellement urbains et le cyclomoteur était opposé à l'autobus, à la voiture qui ne permettent pas de se déplacer rapidement aux heures de pointes, ni de s'arrêter et stationner où on le désire. Le cyclomoteur était proposé comme une solution aux problèmes de la circulation urbaine : un engin maniable, individuel et peu coûteux.

Il pouvait être présenté comme instrument d'agrément, pour fuir la ville mais il restait un mode de déplacement. Aujourd'hui, l'usage urbain semble oublié et le cyclomoteur devient une activité sportive, un

THONDA CHPT 70



L'AUTOBUS
 DES TRANSPORTS
 DE LA REGION

PROSPECTUS 1974

N° 11

moyen d'évasion pour l'adolescent, évasion sans limite de distance pour les parcours, et évasion dans le sens : indépendance, autonomie, vis à vis de la famille. Le cyclomoteur est proposé comme moyen d'assurer l'individualité de l'adolescent et comme instrument sportif.

En 1974 la cible visée était formée d'adolescents et d'adultes, hommes autant que femmes et si les personnes photographiées étaient jeunes, c'était pour valoriser la jeunesse et non pas essentiellement pour atteindre un public jeune. A l'adulte, le cyclomoteur était proposé comme instrument de travail, pour aller à la pêche, faire les courses .. à l'adolescent pour aller au lycée, se promener avec les copains.

En 1976, les publicités concernent presque exclusivement des adolescents. Il y a un cas particulier, celui de Honda. Honda : "Y a plus de parents" (photo n° 13) - Cette affiche est parfois titrée "c'est beau, c'est solide, c'est Honda".

Il y a un désir, derrière cette affiche publicitaire de présenter le cyclomoteur comme un engin qui n'est pas exclusivement réservé aux adolescents.

L'objectif de cette affiche est donc d'une part, de suggérer un rajeunissement de l'adulte grâce à l'utilisation d'un cyclomoteur et d'autre part, d'essayer de faire tomber la barrière : " le cyclo réservé aux adolescents" (ce qui peut être dévalorisant pour les jeunes qui sortent de l'adolescence et désirent s'en démarquer).

Cette publicité est le seul cas rencontré où le cyclomoteur retrouve sa fonctionnalité en usage

1976 n° 13

Camino



C'est beau, c'est solide. C'est Honda

HONDA FRANCE préfère **TOTAL**

urbain, pour aller au travail, au lycée ou à la fac. Il est cependant important de remarquer que le thème est suggéré sans être explicité comme en 1974.

Le cyclo devient un moyen d'indépendance, d'évasion et de valorisation lorsque le cyclomoteur préfigure la moto, ce qui permet à l'adolescent d'échapper d'une certaine façon à sa qualité de "jeune garçon" et de commencer d'appartenir à un groupe qui se démarque des adultes et des adolescents.

En 1974 le cyclomoteur était proposé aussi bien aux hommes qu'aux femmes, au couple - chacun des deux membres ayant alors son cyclomoteur- et aux groupes d'adolescents et adolescentes. La cible en 1976 a subi une profonde transformation elle vise presque exclusivement les jeunes adolescents, les adolescentes même ont tendance à disparaître. La valorisation de la jeunesse que l'on rencontrait à travers la publicité de 1974 se retrouve encore en 1976 mais les utilisations pour l'adulte : cyclomoteur, instrument de travail, engin qui répond à de nouveaux "besoins" suscités par les limites d'usages des transports traditionnels (aller plus vite que les voitures par exemple) sont totalement absentes en 1976.

Le cyclomoteur a perdu son aspect utilitaire, on ne l'oppose plus à la voiture, il est l'attente d'une plus grosse cylindrée. Les nouveaux usages qui en sont proposés se cantonnent aux loisirs, il ne s'agit plus de remplacer la voiture mais de proposer des activités en dehors de la ville, si en 1974 le cyclomoteur était l'instrument d'agrément en ville il est en 1976 l'instrument d'agrément dans la nature, d'évasion de la ville. Le déplacement urbain est scotomisé en revanche c'est l'activité en cyclomoteur qui est valorisé.



Honda a bien une idée sur les encombrements des villes

Et la persistante mauvaise humeur de leurs citoyens.

Voilà pourquoi Honda a fait une petite moto.

125 cm³, 4 temps, 5 vitesses, nerveuse (Oh ! la ! la !), maniable (une vraie anguille), et pas chère du tout (2780 F* t.t.c.). C'est la 125 S.

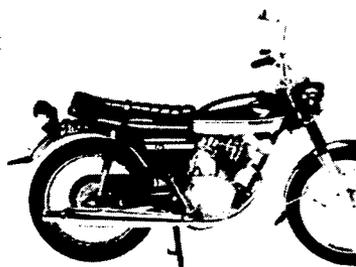
Une petite sœur de la Honda 750. Une fille de la ville. Superbe.

Qui sait aussi aller à la campagne (elle dépasse les 110 km/h.).

Sur les nationales, elle tient déjà tête à toutes sortes d'étranges véhicules montés sur 4 roues. Dans les agglomérations, elle s'en joue. De tous, cette fois.

Avec le sourire. Et sous les regards courroucés de tous ceux-là qui s'ennuient, s'énervent et vont au pas, enfermés dans leur grande boîte pleine de sièges vides.

Mais Honda n'est pas concerné par ceux qui n'ont pas d'idées.



HONDA 125

Plus de 2700 cm³ de puissance et de vitesse.

III.1.3. Le vélomoteur

Les publicités collectées sur les vélomoteurs concernent principalement les 125 cm³. Il n'a pas été recueilli de publicités sur les vélomoteurs entre 50 et 125 cm³. L'analyse des publicités sur les vélomoteurs porte donc uniquement sur les 125 cm³.

Ce qui se remarque au premier abord concerne le style des 125 cm³. Les vélomoteurs sont tous présentés en style trial. On peut d'ailleurs les associer aux motos, petites cylindrées, qui sont aussi généralement proposées en trial (1).

Les vélomoteurs sont présentés comme des engins dont la qualité première doit être de pouvoir circuler sur n'importe quel terrain. Mais ils doivent être aussi efficaces sur route et en ville disent les textes publicitaires.

Toutes les photos présentent les trials en pleine campagne, montées par des motards en position acrobatique.

Honda en 1974 présentait les 125 cm³ comme une solution aux problèmes de la circulation en ville (cf photo n° 16)

(1) nous avons conservé la classification en fonction de la puissance des engins mais compte tenu de l'évolution des publicités nous aurions très bien pu distinguer trials et routières.

HONDA TL 125

Vive le 4 temps!

Les passionnés de trial, amateurs et professionnels, étaient jusqu'ici convaincus de la supériorité du moteur 2 temps dans ce domaine. La Honda TL 125 les fait aujourd'hui changer d'avis tant ce "monocylindre - 4 temps" a des talents variés. En plus de sa fiabilité, de son frein moteur efficace, il donne une bonne adhérence au pneu arrière pour sauter facilement de hauts obstacles ou gravir de fortes pentes, à bas régime, sans patiner. Ce 4 temps souple se révèle aussi très puissant et la TL démarre comme une flèche en 3°. Les reprises sont bonnes à tous les régimes, sur tous les sols, dans toutes les positions. De telles performances expliquent pourquoi le champion de trial Sammy Miller, le plus grand de tous,

est un incondicional de la Honda TL 125. En plus de son moteur 4 temps, la TL a tant de qualités (légereté, maniabilité, etc.), qu'elle fera aussi de vous un passionné de trial. Que vous fassiez ou non de la compétition.

PROSPECTUS
1976

N°1



"Voilà pourquoi Honda a fait une petite moto... une petite soeur de la Honda 750, une fille de la ville ..."

Les 125 cm³ sont destinées à un usage urbain sans pour autant bouder la route : elles sont présentées comme le nouveau mode de déplacement qui se fait fi des "quatre roues".

En 1976 Honda qui a sorti un nouveau modèle 125, le présente en trial : engin sportif (cf photo n°17) tout comme les plus grosses cylindrées. (cf photo n°18) Cette qualité sportive permet à la 125 cm³ de devenir un moyen d'évasion. Le trial permet d'atteindre des endroits déserts dans la nature, endroits qui ne sont accessibles que par ce style de cylindrées.

Le changement d'usage chez Honda est très net. La 125 réservée à un usage urbain ou routier est maintenant destinée à un usage sportif.

Les publicités Yamaha en 1974 pouvaient laisser supposer cette évolution.

La DTF 125 (cf photo n° 15) "cheval de notre temps" même si le texte parlait de la ville la force de l'image suggérait l'évasion.

En 1976 Yamaha a pris totalement le parti trial (cf photo n° 14).

La première qualité a trait à la possibilité d'être tout terrain. Aussi bien l'image que le texte est composé pour valoriser cette qualité et conférer au vélomoteur un usage principalement sportif. L'usage fonctionnel en ville et sur route même s'il est mentionné par le texte " une machine de tourisme, idéale en ville mais capable d'avalier des kilo-

Il était une fois

"SALUT LES COPAINS"
juillet 1974

N°1

YAMAHA



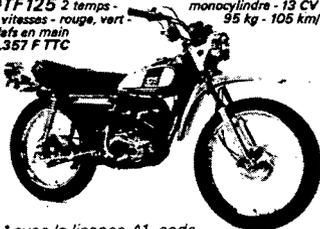
YAMAHA DTF 125 cheval de notre temps

préconsommation exclusive  350 concessionnaires

**Dès 16 ans ou avec votre permis voiture,
vous pouvez piloter 9 vraies motos YAMAHA,
ville, route, trail, trial et cross.**

Importateur:
Sonauto 51 à 57, rue Marjolin - 92300 Levallois - Tél. 739.97.40
Magasin d'exposition:
22, avenue de la Grande Armée - 75017 Paris - Tél. : 380.31.91

**DTF 125 2 temps - monocylindre - 13 CV -
5 vitesses - rouge, vert -
clefs en main -
4.357 F TTC**



* avec la licence A1-code

mètres" est tout a fait secondaire compte tenu de la force de l'image "tout terrain" et activité sportive. Et c'est bien à travers l'activité qu'elle suggère, par son aspect qu'elle devient signe distinctif. La qualité esthétique est avancée, pour renforcer la différence entre les 125 cm3 classiques (et dépassées) et les trials. Le fait de posséder une trial donne déjà la possibilité de se valoriser et de se distinguer : une trial par sa première qualité permet d'avoir des activités de nature différentes de celles réservées aux simples routières.

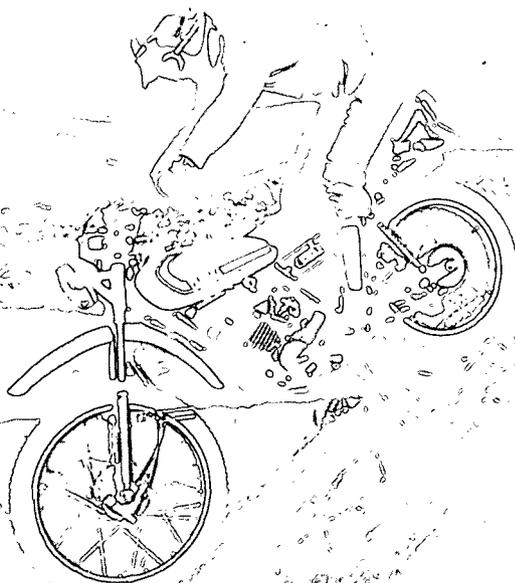
En 1974, les vélomoteurs étaient déjà proposés comme moyen d'évasion, mais l'évasion évoquée était différente surtout chez Honda. C'était fini les contraintes de la ville mais en y restant ; c'est-à-dire fuir les contraintes des embouteillages, des files de voitures, en se fauillant dans la circulation.

Aujourd'hui l'évasion est totale et différente; c'est une rupture totale avec le rythme urbain et quotidien C'est également plus qu'un retour à la nature, c'est une activité où sport et nature sont liés permettant une cassure avec l'habituel.

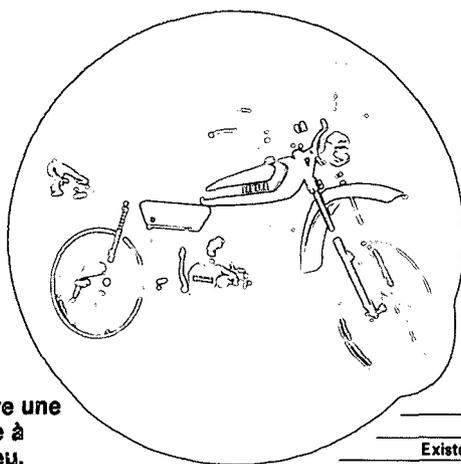
Si le vélomoteur est un engin sportif et un moyen d'évasion , il peut être aussi valorisant de par la nature de l'usage qu'on lui confère. Faire d'un vélomoteur une activité sportive, un moyen d'évasion , de fuite, alors qu'initialement c'est un mode de déplacement : c'est se distinguer et se séparer de la masse des utilisateurs des quatre-roues d'une part et même des deux roues.

MOTO JOURNAL
"HORSSÉRIE"
1976

N°1



YAMAHA DTF 125 à DTF vaillante rien d'impossible.



Mon premier doit être une remarquable moto tout terrain, légère, maniable et puissante.

Mon second doit être aussi une machine de tourisme, idéale en ville mais capable d'avaler des kilomètres.

Mon troisième doit être une moto sophistiquée, agréable à l'œil, frimant un tout petit peu, mais de bon goût.

Mon tout: la nouvelle YAMAHA DTF 125.

Monocylindre deux temps.

7 lumières, 124 cc.

Graissage séparé

AUTOLUBE "sans mélange".

5 vitesses.

13,5 cv à 7.000 tr/mn.

95 kg.

Admission par clapets "torque induction".

Sans permis dès 16 ans (licence A1).

Couleurs : blanc bande bleue, noir bande

blanche, vert bande blanche.

Prix clés en main: 4.414 F.

Existe en version DTE avec démarreur électrique.

Prix en vigueur au 20.1.76
préconisation exclusive



L'évolution que nous avons déjà noté dans l'analyse des publicités sur les cyclomoteurs à savoir la disparition de l'engin moyen de déplacement urbain pour devenir l'engin de l'évasion hors de la ville est encore plus nette pour le vélomoteur.

Les modèles proposés en 1976 ignorent pour la plupart la route, la 125 n'est plus la petite soeur de la 500, elle est autre chose elle est de moins en moins le moyen de transport qui offre la possibilité d'afficher un certain non-conformisme social, elle est ce qui permet de pratiquer une activité, un loisir solitaire dans la nature. Ce n'est plus vivre différemment dans le quotidien, c'est établir une rupture totale ou, tout au moins, montrer qu'on en a la possibilité.

HONDA XL 250

Prenez le maquis.

La nouvelle XL 250 Honda est encore plus douée que l'ancienne pour flirter avec le 130 km/h sur les autoroutes, puis, ayant quitté les sentiers battus, pour bondir de joie en pleine nature.

Cette "routière tout-terrain" s'est en effet modifiée pour encore s'améliorer. Son cadre a été abaissé et allégé pour rendre la nouvelle XL 250 plus "étroite", d'une grande maniabilité, facile à piloter dans une position très "coulée". Un nouvel angle de chasse accentue la stabilité naturelle de cette machine, même dans les situations les plus difficiles.

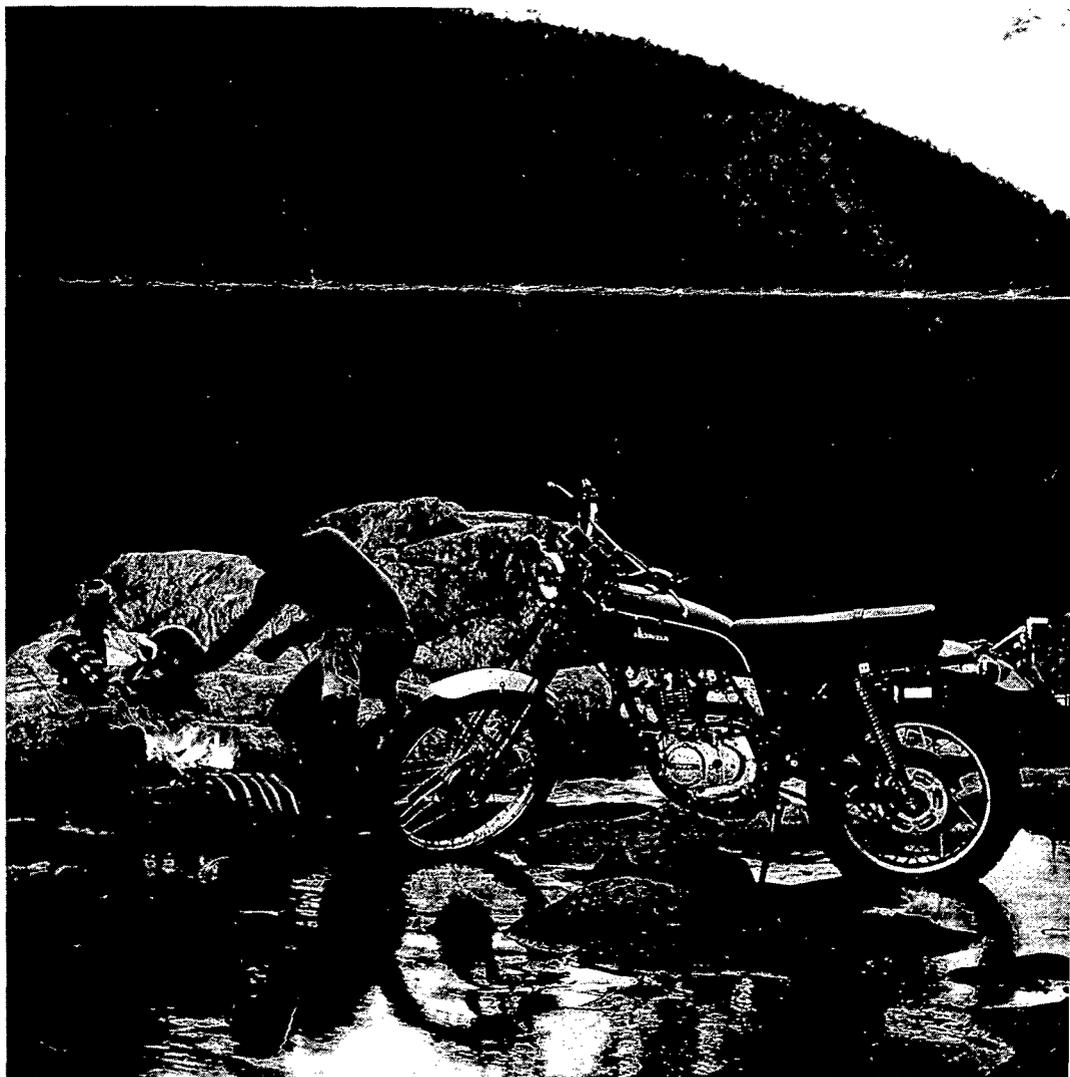
Le réservoir d'essence s'est agrandi. L'échappement est plus loin du sol. Bref. Aucune amélioration, même de détail, n'a été négligée.

Et bien sûr, ce qui était déjà parfait a été conservé.

En particulier le moteur puissant de la XL 250. Ce monocylindre à quatre soupapes a fait ses preuves. Il répond immédiatement pour franchir l'obstacle, utilise en descente son frein moteur (c'est un 4 temps) et poursuit la fête indéfiniment tant la mécanique est robuste. Rien ne vous empêche alors après la route ou l'autoroute, de rejoindre votre maquis en fonçant dans la boue, dans l'eau, dans le sable, en bondissant et rebondissant sur la caillasse.

PROSPECTUS 19

N° 18



III.1.4. La moto

La moto à partir de 300 cm³ occupe dans le monde des deux-roues une position tout à fait à part, voire marginale aussi bien dans les publicités que parmi le public.

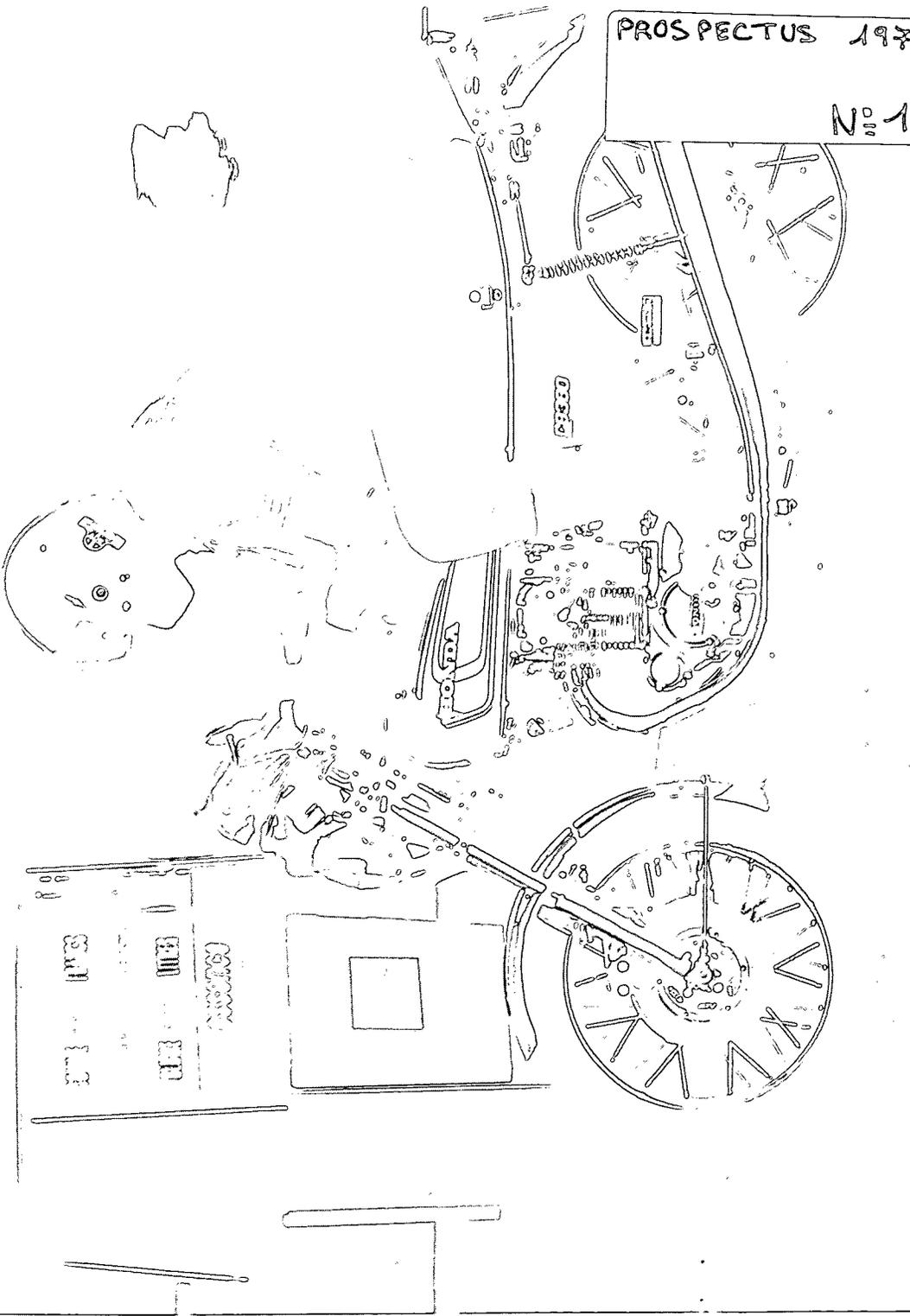
Elle n'est généralement pas complémentaire de la voiture ; Cependant elle se place en position concurrente pour les longs déplacements et d'une façon générale les publicités s'appuient sur les thèmes de la route, l'autoroute ... etc... les longs parcours. (cf photo 19).

C'est l'aspect fonctionnel de la moto qui est toujours dominant et plus exactement mis en avant explicitement mais la moto est avant tout un élément de puissance, de valorisation sociale. "Il suffit de regarder ce beau monstre pour comprendre pourquoi les motards californiens sont craints et respectés" (texte publicité Guzzi)

On retrouve dans les publicités une valorisation de la vitesse sans que ce thème soit clairement énoncé il est suggéré sans aucune ambiguïté. Contrairement aux autres deux-roues, la moto à travers les publicités conserve par rapport à 1974 la même image : c'est un symbole de puissance, de valorisation dans la hiérarchie sociale. Instrument de plaisir solitaire, individuel elle est présentée comme réservée aux hommes. Si en 1974 on trouvait des femmes dans les publicités de grosses cylindrées soit comme support érotique (supplémentaire), soit comme utilisatrice potentielle en 1976 elles ont complètement disparu.

PROSPECTUS 1976

Nº 19



HONDA CR250R

Aussi bien pour le vélo, pour le cyclomoteur, ou pour le vélomoteur, on note une évolution très nette dans les thèmes publicitaires.

"L'exclusion" de ces types de deux-roues du domaine des transports urbains. Ils ne rentrent plus en compétition avec la voiture ou les transports en commun, ils ne sont plus présentés comme des moyens de transports en ville. Il ne s'agit plus de présenter les deux-roues en référence à la voiture, comme l'a fait la Sécurité Routière : "Votre casque est votre seule carrosserie", qui tendait à montrer le deux-roues comme un sous-produit de la voiture.

Au contraire, le deux-roues permet d'avoir une activité qui n'exclut pas la voiture. C'est un autre lieu, un autre moment, une rupture avec le quotidien. Ce n'est plus un moyen de déplacement, c'est une activité.

III.2. - LES CYCLOTOURISTES ET LES TRIALISTES

La pratique des deux-roues auprès de la population retenue pour notre recherche se cantonnait d'une façon générale dans l'univers urbain. Les publicités au contraire n'y font que peu d'allusion. Ceci nous a donc conduit à réaliser des entretiens auprès de la population ayant une pratique en accord avec les thèmes publicitaires. Nous avons interviewé 6 cyclotouristes et 5 trialistes.

La consigne de départ étant "Pouvez-vous me parler de vos activités". L'entretien était alors centré sur l'utilisation du deux-roues en tant qu'activité sportive et sur son non-usage en milieu urbain.

III.2.1. La moto verte

Vouloir parler de "moto verte", c'est aborder des pratiques et des engins fort différents - Les interviewés possesseurs de "moto verte" établissent les distinctions suivantes :

- Le trial : "On recherche la difficulté et on passe cette difficulté le plus en souplesse possible ... Ce n'est pas une course de vitesse, mais d'adresse et de maîtrise ...".
L'engin "ne tourne pas vite, on fait pas beaucoup de bruit de ce fait, et elles sont faites (les trials) pour ne pas détériorer ... Elles sont toutes homologuées par les mines ...".
- Le cross : "C'est une course de vitesse sur un circuit fermé, on ne peut pas sortir en dehors de ces circuits ...".
- L'enduro : "C'est entre le trial et le cross, c'est le rallye en tout terrain ...".

Le cross se situant bien à part à cause du type de

machine et du lieu bien délimité dans lequel il se pratique il est toutefois bien difficile de comprendre à quelle pratique se réfèrent les interviewés. Nous n'avons pas cherché à couvrir le champ de ces différentes pratiques nous nous sommes bornés à recueillir un discours sur le trial d'autant plus que d'une manière générale l'image de la moto verte est principalement liée à celle de la trial.

Pour les interviewés, il existe deux types de motos vertes (trial) les "vraies" qui sont exclusivement conçues pour un usage sportif, ce sont des motos de marque espagnole et les autres d'origine japonaise très récemment arrivées sur le marché et qui sont construites pour un usage à la fois urbain et sportif (trail et trial).

Les personnes interrogées (sauf une) possèdent des engins espagnols, celui qui possède une trial japonaise l'utilise essentiellement d'une façon sportive. Parmi les interviewés deux font de la compétition. Si le trial "compétition-spectacle" est reconnu et même apprécié par un large public, le trial sauvage est mal acceptée, principalement à cause des nuisances apportées aux autres utilisateurs de la nature (promeneurs, chasseurs,). L'absence de terrains autorisés pour la pratique du trial pose un problème à ses adeptes qu'ils fassent ou non de la compétition mais nous aborderons ce point ultérieurement. Ce qui apparaît comme central et ce sur quoi nous nous arrêtons c'est l'utilisation du deux-roues en tant qu'engin sportif et en aucun cas urbain ou routier.

Tous les interviewés trialistes rejettent l'usage urbain et ce pour deux raisons : la première est d'ordre technique - Les engins espagnols ont une structure mécanique qui n'est pas adaptée au bitume et à la vitesse. Choisir ce type de moto c'est au

départ exclure toute notion de déplacement et être centré sur la pratique d'une activité (dans la plupart des cas les trialistes remorquent en voiture leur moto jusqu'au lieu qu'ils ont choisi). Utiliser une moto sur route ou en ville "est monotone" expliquent les trialistes alors que pour eux "piloter une moto" c'est un sport et un divertissement.

De plus alors que les intempéries sont valorisées dans la pratique du trial, tous les inconvénients inhérents aux deux-roues : insécurité dûe à l'état des chaussées, inconfort dû au temps etc... sont mis en avant pour justifier du non-usage urbain de la moto. (1)

Les interviewés envisagent un essor très important des motos petites cylindrées en ville mais quant à eux ils préfèrent utiliser leur voiture ou l'autobus pour se rendre à leur travail ou leur lycée.

Examinons plus en détail la signification de la pratique du trial :

... "c'est un très bon sport et un très bon divertissement ..."

Tous les interviewés parlent de la pratique de leur engin en termes de plaisir, d'amusement et de divertissement. Le trial permet d'avoir une activité à la fois sportive et ludique : "c'est un jeu qui fait faire du sport et un sport qui permet de jouer".

(1) - comme nous l'avons vu dans les chapitres précédents la seule justification de l'usage d'un mode à partir de ses avantages ou inconvénients ne trouve d'interprétation que dans la signification sociale de ce mode. Dans les chapitres précédents il s'agissait surtout des avantages et inconvénients d'un mode par rapport à l'autre (deux-roues par rapport à la voiture). Ici il s'agit bien du même mode mais c'est à travers le type d'engin et de pratique que s'établit la comparaison.

Les règles de base sont toujours les mêmes c'est la difficulté de l'obstacle qui varie. On peut schématiser les principes de la façon suivante :

Choisir un obstacle dans la campagne et le franchir avec sa moto avec un maximum de souplesse sans mettre les pieds à terre.

Le nombre d'essais est illimité et il y a succès lorsque l'obstacle est franchi le "mieux possible"

Le trialiste choisit alors un autre passage et recommence.

L'essentiel "du jeu" se passe entre le trialiste et sa moto

"il faut manier son engin c'est une question d'adresse de force de temps en temps ce n'est pas gratuit - quand on prend un passage difficile on peine dedans mais quand on est arrivé en haut on est content..."

Le trialiste se "surpasse" à chaque obstacle et maîtrise de plus en plus sa machine telle est la règle implicite de la pratique de la moto verte. Ceci est d'autant plus accentué que le trial est avant tout présenté comme un sport individuel mais surtout indépendant aussi bien des autres individus que des horaires que des lieux : c'est "la liberté".

Le parallèle avec d'autres sports tels que la course à pied, l'escalade ou la marche est souvent établie par les interviewés à cause de l'aspect relation à la nature, fuite de la ville. Cependant malgré leur insistance sur leur "amour de la nature" pour les trialistes, c'est la nature en tant qu'espace libre de contraintes opposé à l'espace urbain qui est dominant. La nature découverte par la marche à pied "est monotone" et "sans intérêt". C'est par la diversité du terrain et son espace libre que la nature est valorisée et très peu par le contact que l'utilisateur établit avec elle.

Pratiquer le trial c'est s'évader de la ville et être en rupture avec le quotidien. L'absence des véhicules de la réglementation est un aspect supplémentaire qui permet de se libérer des contraintes de la ville. La moto trial est avant tout le moyen d'évasion, elle offre une activité différente des activités habituelles et permet d'échapper aux contraintes urbaines. Utiliser sa moto pour les déplacements quotidiens domicile-travail c'est pour le trialiste l'annulation de tout le plaisir de maîtrise de la machine et de dépassement de soi.

Cependant dans leur pratique les trialistes se vivent comme des brimés, victimes de l'incompréhension et de l'injustice des "autres utilisateurs de la campagne". Les contraintes du quotidien qu'ils fuyent, ils les retrouvent par les lois, les décrets qui rendent impossible la pratique du trial ou tout au moins placent les trialistes toujours à la limite de la légalité. (A ce niveau certains instaurent un jeu avec les représentants de la loi en attendant que la nuit tombe pour rejoindre leur voiture).

Mais ce qui semble plus gêner les trialistes c'est leur relation avec les autres usagers qui les assimilent aux "blousons noirs" aux "voyous" alors qu'ils désirent s'en distinguer très fortement. Ils se sentent faire partie de la famille des vrais motards dont les règles sont basées sur "l'amour de la machine" et sa maîtrise totale.

III.2.2. Le vélo cyclotourisme

De la même manière que les utilisateurs de trial, les cyclotouristes rejettent toute utilisation urbaine de leur engin.

Tous se déplacent en voiture pour se rendre à leur travail et excluent la possibilité de le faire en vélo.

Le premier argument est-comme pour le trial-technique. La structure de leur engin est inadaptée aux chaussées et aux déplacements urbains pour le travail (absence de garde-boue, de feux, de porte bagage etc...).

Mais plus fondamentalement ils désirent se distinguer de ceux pour qui le vélo est une obligation. Tout le discours de plaisir sur la pratique sportive du vélo -où les inconvénients sont à la limite valorisés- se trouve complètement inversé pour devenir un discours de la contrainte quand il s'agit d'envisager le vélo quotidien en milieu urbain.

..."c'est pas confortable, il y a des embouteillages... il y a tout - On ne peut pas circuler en ville, c'est pas agréable... La bicyclette c'est le côté sportif ...agrément... distraction... se déplacer en vélo il faut y être obligé d'aller en vélo en déplacement. Si vous avez 10 Kms à faire en vélo vous vous gelez... c'est plus une distraction là c'est de la peine. Vous pouvez pas apprécier c'est pas possible...parce que ça s'ajoute au reste aux choses qui ne sont pas bonnes..."

Eux cyclotouristes ont choisi comme loisir ce sport et ils s'en donnent les moyens : il ne suffit pas

"d'appuyer sur les pédales" il est nécessaire d'avoir un matériel approprié : léger, avec un développement adapté à ces capacités physiques etc....

Tout le discours recueilli à propos du matériel est très intéressant dans la mesure où on le retrouve dans les publicités.

Motobécane qui a centré toutes ses publicités sur les détails techniques des vélos dit " en clair c'est choisir un petit développement pour mieux grimper une côte" ou bien alors "en parlant le jargon des cyclistes Motobécane vous parle des joies que seuls les vrais cyclistes connaissent". Pour les cyclotouristes c'est la passion du vélo qui est première, ils sont l'élite des cyclistes :

..."Les gens qui font de la bicyclette en ville méprisent la bicyclette ce ne sont pas des gens qui l'aiment...".

Cependant pratiquer le cyclotourisme nécessite des qualités physiques que toute la population ne possède pas et en particulier les femmes. Pour elles la pratique du vélo en ville résulte moins du mépris pour la bicyclette que de leurs possibilités limitées :

..."Le déplacement ce n'est pas intéressant, les dames d'accord pour les messieurs non ils sont plus ambitieux ils sont sur la route".

C'est une autre façon de se positionner en tant qu'élite, c'est "entre hommes" que l'on peut s'affronter. Mais contrairement aux trialistes ou c'est individualisme qui est premier, et la relation, la maîtrise de la machine, pour les cyclotouristes le sport est collectif et ce qui prime c'est se surpasser soi même mais aussi l'aspect compétition avec les autres.

Le vélo est presque érigé en règle de vie :

"c'est un sport qui demande beaucoup de qualité, de ténacité, de persévérance et dans la vie ça aide pour la santé mais aussi dans la vie...".

Le but du cyclotouriste c'est de parcourir avec son vélo un certain nombre de kilomètres dans un temps donné, il y a toute une connaissance de la machine et de ses capacités physiques, indispensable :

"ce peut être un art d'utiliser tel ou tel type de rapport pour avoir un meilleur rendement dans des circonstances données"

Mais l'aspect compétitif très important chez ces sportifs on le retrouve dans les publicités comme chez Peugeot dans le slogan :

"Avec une bicyclette Peugeot vous partez gagnant" (1976).

La compétition conduit à deux phénomènes tout d'abord la valorisation du groupe qui permet de se confronter aux autres :

"seul c'est monotone on fait toujours les mêmes choses alors qu'en groupe ... tiens il y a eu un qui démarre paf on se met dans sa roue et au bon moment on le lâche on s'amuse quoi ...".

Mais surtout par le côté compétition-sportive donc haute connaissance ils se considèrent comme l'élite des cyclistes mais aussi l'élite parmi les cyclotouristes (en particulier les novices).

On retrouve plus encore que chez les trialistes tout le discours des publicités :

"le vélo a beaucoup d'attrait et puis ça a du panache"."On allie la compétition à la promenade, à la découverte, à la distraction, aux loisirs".

La découverte de la nature sur laquelle les interviewés insistent apparaît malgré tout bien secondaire, centrés sur leur performance les petites routes de campagne sont choisies parce que moins fréquentées. Il faut noter que les automobiles sur routes sont perçues comme moins dangereuses qu'en ville mais ceci essentiellement parce qu'ils savent faire du vélo en groupe et maîtrisent

l'insécurité, cet aspect est également à rattacher au côté élitiste de cette catégorie d'usagers des deux roues.

D'une manière générale nous retrouvons l'analyse faites par le SERES mais ce qui nous paraît important c'est la symétrie entre le discours des cyclotouristes et les publicités.

Le sport nivelle les différences sociales mais recrée toute une hiérarchie parmi les adeptes et la norme pour se déplacer reste bien la voiture. Pour eux le cyclotourisme est le sport de l'avenir parce que en complète rupture avec le quotidien :

"la vie maintenant est sédentaire il faut se défouler même l'ouvrier à la chaîne il va pas rentrer s'abrutir devant la T.V. une activité secondaire comme cela est nécessaire il comprendra...".

Tandis que le vélo moyen de déplacement même avec une restriction de la circulation automobile ne sera pratiqué que par les "faibles ou les défavorisés".

CONCLUSION

Nous avons déjà mis en évidence, dans le premier chapitre, qu'il n'existait pas une pratique et une représentation du deux-roues, mais que chaque type de deux-roues conduisait, selon les usagers, à des pratiques et images différentes, et parfois antagonistes.

Les publicitaires, en éliminant de leurs thèmes, le deux-roues comme moyen de déplacement urbain et en le cantonnant exclusivement à une activité de loisir, font appel aux besoins actuels d'associer les deux-roues aux temps, aux lieux, aux activités hors travail, en dehors de la vie quotidienne. Les deux-roues ne sont pas des "objets" pratiques et fonctionnels, mais un symbole, un signe, empreints de plaisir. Comme nous l'avons vu, cette dimension, si on la trouve éventuellement chez les jeunes de moins de 18 ans et certains cadres, est absente chez la plupart des utilisateurs des deux-roues en milieu urbain.

Par le besoin de vivre en harmonie avec l'environnement, avec des objets intégrés à celui-ci, et en excluant les contraintes quotidiennes de la pratique des deux-roues, les publicistes semblent plus chercher à convaincre les non-utilisateurs à acheter ce type de deux-roues pour leurs loisirs, qu'à viser les utilisateurs actuels.

Le discours des non-usagers des deux-roues, celui des cyclotouristes ou trialistes, et enfin, celui des publicitaires, se recouvrent parfaitement dans leur ignorance du deux-roues, moyen de transport urbain. C'est à des automobilistes que le publicitaire s'adresse et, aussi bien les cyclotouristes que les trialistes, apparaissent être conformes à la norme automobile. Les trialistes sont d'ailleurs les usagers les plus conformes à cette norme, dans la mesure où ils se déplacent, dans la plupart des cas, en voiture pour atteindre le lieu où ils désirent pratiquer le trial.

Ainsi, si l'on peut regrouper, de manière un peu caricaturale, l'usage actuel du deux-roues en trois catégories : usage urbain contraint, usage urbain choisi, activité de sport-loisir, on constate, d'une part, que les adeptes du troisième groupe répugnent généralement à l'usage urbain, et, d'autre part, que les publicistes portent presque exclusivement sur cet usage extra-urbain. La machine publicitaire ne concerne pas, ou plutôt, ne concourt pas à promouvoir l'usage urbain du deux-roues.

CONCLUSION
SYNTHESE ET REFLEXIONS

Nous avons, jusqu'ici, reporté les principaux résultats des analyses que nous avons utilisées dans le cadre de cette recherche. Nous voudrions, dans cette conclusion, tout en proposant une synthèse de ces résultats, développer quelques réflexions sur les enseignements à en tirer.

Ces enseignements se situent, à notre avis, à deux niveaux : celui de la démarche propre de la recherche et celui de son utilisation, de son intérêt pour le planificateur. Afin d'éclairer ces différents points, nous commencerons par préciser le sens de notre travail.

Dans sa partie initiale, et centrale, cette recherche est basée sur l'analyse d'entretiens approfondis, au cours desquels nous avons recueilli des discours assez complets sur la manière de vivre des personnes interrogées, sur leur mobilité, sur l'usage des différents moyens de déplacements, des deux-roues en particulier. Cette analyse était menée dans quatre groupes différents : les jeunes, les ouvriers, les employés, les cadres.

Très vite, il nous apparut que, pour aller au-delà de ce que nous avons déjà fait sur ce sujet (et de ce qu'avait fait, entre autres, le SERES), le problème n'était pas de trouver, pour chaque groupe, pour chaque type de deux-roues, les avantages et les inconvénients de ces modes, mais bien de caractériser la place occupée par les différents types de deux-roues dans chacun de ces groupes.

Afin d'éviter de "construire" l'usage et l'image des deux-roues en puisant, dans chaque entretien, les éléments qui nous semblaient les plus pertinents, notre première tâche a consisté à analyser chaque entretien, isolément, en essayant, dans chaque cas, de comprendre l'usage (ou le non-usage) du deux-roues, même si les déterminants qui nous semblaient pertinents n'étaient pas de même nature d'une personne à l'autre. Autrement dit, en un premier temps, nous avons considéré chaque entretien comme objet de recherche, chaque comportement individuel à comprendre et à interpréter.

Nous avons mis en évidence que les avantages et les inconvénients avancés par les usagers, s'ils s'articulaient de manière cohérente dans un discours de premier niveau, ne constituaient pas la clef de l'interprétation des comportements ; ils apparaissaient eux-mêmes, comme le produit de la représentation des deux-roues et du vécu du déplacement, que ce vécu soit désiré, souhaité ou imposé à l'usager par des contraintes extérieures.

Ainsi, la volonté de comprendre l'usage des deux-roues chez chaque interviewé, nous a conduits à mettre en évidence deux familles de significations : les significations du déplacement (déplacement coupure, déplacement rupture, déplacement activité, ...) et les significations possibles du mode de transport. La mise en relation de ces deux familles permet de rendre compte du jugement porté, par chaque interviewé, sur l'usage du deux-roues, et, pour ceux qui ne sont pas contraints, cette mise en relation permet de comprendre l'usage ou le non-usage du deux-roues. Dans un autre sens, si l'on considère que l'objectif est de rendre compte des comportements, ces deux

familles de significations et les contraintes auxquelles sont soumises les usagers, permettent de comprendre ces comportements.

Ainsi, la volonté de vivre le temps de déplacement comme temps hors-travail (signification du déplacement) conduira un ouvrier à préférer sa voiture (car l'inconfort du deux-roues le renvoie à son travail) et un cadre, sa mobylette (car l'inconfort du deux-roues "le sort" de son travail). Mais, pour l'ouvrier qui ne peut utiliser sa voiture pour des raisons financières, la signification qu'il accorde à l'usage du deux-roues peut, certes, rendre compte de ses jugements (en particulier, des avantages et des inconvénients qu'il énonce), mais pas de l'utilisation qu'il fait de ce mode ; si ce n'est que, indépendamment de tout "choix de mode", on observera une mobilité différente chez celui qui ne rejette pas son moyen de déplacement habituel.

Enfin, l'usage et le jugement porté sur les deux-roues ne s'expliquent pas uniquement par des considérations liées au déplacement proprement dit ; à un moyen de déplacement, comme à un vêtement, comme à une "salle à manger", correspond une certaine présentation sociale ; le deux-roues renvoie (à soi et aux autres) une certaine image de soi que l'on veut valorisante. Cette réalité suffit à rendre compte, dans de nombreux cas, du non-usage du deux-roues.

Nous voyons, au terme de cette recherche, à quel point le problème de "choix de mode" ne peut se résumer à un inventaire de critères "objectifs" aussi sophistiqués soient-ils, applicables aux différents modes. Certes, on peut (sûrement) parler de contraintes, de seuils au-delà desquels l'usage de certains modes est

jugé impossible, mais si l'on veut aller plus loin, l'on ne peut se passer des concepts de représentations sociales des modes et de vécu du déplacement. Nous considérons ce point comme un résultat essentiel de notre recherche et verrons, à la fin de cette conclusion, comment cette analyse permet de poser, de manière différente, les problèmes de prévision des comportements et d'action "en faveur des deux-roues". Mais, auparavant, nous essaierons de dire pourquoi, à notre avis, c'est à propos des deux-roues -et non d'un autre mode- que nous avons été conduits à cette forme d'analyse.

* * *

Dans le contexte d'une ville moyenne, ou même d'une grande ville de province, qui ne peut utiliser un deux-roues ? Certains n'ont pas le permis voiture, d'autres, pas de ligne de bus, mais qui ne peut acquérir un deux-roues et l'utiliser ? Il est curieux de constater que l'on a toujours considéré ce mode comme celui des captifs (qui n'avaient pas d'autres possibilités), alors qu'on aurait aussi pu le considérer, à l'inverse, comme le mode toujours (ou presque) possible. C'est, finalement, en essayant de savoir pourquoi ce mode "de captifs" était, dans certains cas, choisi, et ce mode, toujours possible, était, dans certains cas, refusé, que nous avons été amenés à introduire les notions de signification et de représentation sociale du mode : ces notions apparaissant alors comme centrales dans l'interprétation de l'usage et du non-usage "choisis" du deux-roues.

Une autre interprétation des raisons qui nous ont conduits à cette forme d'analyse à propos du deux-roues, réside dans la position relative du deux-roues et de la voiture individuelle. Ayant eu connaissance, en cours de recherche, de l'étude du CEREBE sur la voiture individuelle (étude intéressante qui nous a beaucoup apporté), nous avons été frappés de constater que certaines significations présentées par le CEREBE comme caractéristiques de la voiture (évasion, autonomie, individualisme) l'avaient été, pour nous, comme caractéristiques du deux-roues ! Nous en avons alors conclu qu'elles étaient, avant tout, caractéristiques des modes individuels. Mais, si l'on peut, aujourd'hui, faire une recherche sur la voiture, sans trop s'intéresser aux deux-roues, compte tenu de la place occupée

par la voiture dans notre société, l'inverse n'est pas vrai. Ainsi, devant situer les deux-roues par rapport à la voiture, et constatant que la recherche par l'usager des mêmes significations, du même vécu du déplacement, conduisaient les uns à choisir la voiture, les autres les deux-roues, nous en avons conclu que ces significations, ces représentations, sont premières dans l'interprétation des comportements.

Toutefois, dire que les représentations sont premières dans l'interprétation des comportements, ne veut pas dire qu'elles sont les seuls éléments à prendre en compte : sur un deux-roues, "on se mouille quand il pleut et on est moins en sécurité que sur un quatre-roues". Il s'agit là de caractéristiques bien objectives de ces modes et qui ne sont pas à négliger. En particulier, ces handicaps peuvent être assez importants pour transformer en mode passagère, des changements au niveau des représentations qui pourraient aussi bien être précurseurs d'un changement radical ...

Les représentations peuvent aussi être produites par certains aspects "objectifs" du mode : compte tenu de leur morphologie, on peut penser que le deux-roues sera toujours plus individuel que la voiture, et la voiture plus familiale. Nous ne voulons pas développer ici l'articulation entre les représentations et les caractères objectifs des moyens de déplacement(1), mais nous ne pouvions passer ce problème sous silence dans cette conclusion, et avoir l'air de dire que l'analyse, au niveau des représentations, se suffisait à elle-même et remplaçait toutes les autres.

(1) Une articulation particulièrement intéressante de ces deux aspects mérite d'être signalée : caractéristiques objectives → usage par un certain groupe social → représentation sociale.

Avant de terminer, en évoquant quelques problèmes de prévision et d'action dans le domaine des deux-roues, nous proposons une synthèse de l'essentiel de ce que nous avons dit concernant l'usage de deux-roues.

Tout d'abord, même si des manifestations nouvelles, et tout-à-fait dignes d'intérêt, se font jour, le principal usage urbain du deux-roues reste encore un usage contraint : seul mode administrativement possible pour les jeunes, seul mode économiquement possible pour certains ouvriers et, à un degré moindre, pour certains employés. De toute façon, contraint ou choisi, le deux-roues urbain est, avant tout, le cyclo-moteur : lorsqu'il est jugé "acceptable", il peut être choisi par des cadres ou des employés pour des raisons d'économie, de temps et d'argent. Pour en rester à l'essentiel, on serait tenté de s'arrêter là en ce qui concerne l'usage urbain du deux-roues, tant le deux-roues se limite (en ville) au cyclo.

Ceci nous conduirait à ne rien dire de deux minorités : les usagers urbains du vélo et de la moto. Ces minorités existent et il s'agit bien d'un choix, mais nous serions tentés de dire qu'il s'agit plus d'un choix de société, dont le moyen de déplacement est plus un signe, qu'un choix de moyen de déplacement proprement dit.

En particulier, chez les cadres, une évolution des mentalités, qui va de pair avec le courant écologique, se manifeste très nettement en faveur des deux-roues. Il nous semble que, le fait que nous soyons socialement habitués à rencontrer des personnes proches de ce courant, ne doit pas nous faire conclure que ce courant est général. Propre à une catégorie sociale, souvent considérée comme pilote, il ne doit sûrement

pas, non plus, être négligé. Toutefois, s'il n'y a pas de grand changement dans la pratique urbaine du deux-roues, ces changements apparaissent aujourd'hui comme possibles, compte tenu de l'évolution des mentalités : dans les couches sociales ayant accédé depuis longtemps à l'automobile, le blocage social à l'encontre du deux-roues est en train de s'atténuer, voire de disparaître.

Finalement, au risque d'être caricatural, nous disons que le grand changement au niveau des pratiques, se situe dans l'usage extra-urbain, par l'apparition de deux activités que sont le cyclotourisme et le trial. Il s'agit bien d'activités de loisir, tout comme le ski ou le delta-plane, et n'ayant rien à voir avec les problèmes des déplacements.

Et l'on pourrait dire que, comme pour le ski, les publicités nous présentent des outils aux multiples raffinements techniques, qui "classent un champion". Nous avons vu que les publicités de 1976, concernant le vélo et le vélomoteur (125 cc), ne portent pratiquement que sur cet aspect loisir des deux-roues, ignorant complètement l'usage urbain. On pourrait en déduire que les publicitaires mettent l'accent sur cet aspect du problème, pour proposer la part de rêve nécessaire (comme dans certaines publicités concernant les voitures) et mieux vendre leurs produits, utilisés en fait dans d'autres conditions. Mais il nous faut souligner, toujours concernant vélo et vélomoteur, que cette démarche marketing ne s'arrête pas au message publicitaire, puisque le produit lui-même est adapté à l'usage proposé et, de ce fait, inadapté à l'usage urbain.

Pour le cyclo, par contre, la publicité s'appuie sur l'évasion, la liberté, pour proposer un outil utilisable en milieu urbain. Mais, tout de même, aucune publicité ne porte sur l'usage spécifiquement urbain du cyclo. Serait-ce que cet usage est jugé trop peu valorisant pour soutenir une image de marque ? Serait-ce que les publicitaires estiment qu'il n'est pas utile de faire de la promotion pour un usage essentiellement contraint ?

Formidable outil de production d'images, la publicité ne propose pas le deux-roues en ville et renforce toutes les images liées à la pratique du deux-roues en tant qu'activité et non en tant que moyen de transport.

Si une certaine conception de l'usage urbain du deux-roues se fait jour dans certains milieux, le marketing, tant par la définition des produits que par les images qu'il véhicule, ne contribue pas à l'extension dans l'ensemble de la société, de cette nouvelle conception des deux-roues.

* * *

Enfin, pour terminer, nous proposons quelques réflexions complémentaires sur les enseignements de cette recherche, dans une perspective de prévision de comportements et d'actions en faveur des deux-roues.

La prévision aime s'appuyer sur des facteurs à la fois mesurables et maîtrisables, ce qui n'est pas le cas des représentations ou significations. Certes, certaines caractéristiques objectives des modes de déplacement, des deux-roues en particulier, peuvent inspirer des réflexions sur les possibilités d'usage de ces modes, mais s'il est correct d'affirmer, comme nous le faisons, que les significations et représentations sociales des modes sont largement explicatives de leur utilisation, que pouvons-nous dire de l'évolution et de la prévision de ces représentations ? Répondre correctement à cette question constituerait sûrement une recherche en soi. Nous soulignerons simplement que ces représentations sociales sont, en grande partie, "produites" par des actions telles que la publicité et la réglementation (et l'usage dominant de chaque mode). La prévision ne peut donc être dissociée de l'action promotionnelle concernée.

D'une manière générale, il nous semblerait intéressant de s'interroger sur les relations entre interprétations et prévisions. Même si l'interprétation d'un comportement est correcte, cela ne signifie pas que la prévision soit possible. La volonté de prévoir a, jusqu'ici, conduit à une impasse, dans la mesure où l'on a étudié les phénomènes dans des problématiques

calquées sur les besoins de la prévision et où ces problématiques n'ont pas conduit à la compréhension des phénomènes étudiés. Aujourd'hui, cherchant à comprendre, le problème de la prévision apparaît mal malaisé ; nous pensons qu'il faut accepter ce fait comme caractéristique d'un certain "moment" de la recherche.

Enfin, pour terminer, nous dirons deux mots de l'action en faveur des deux-roues. L'action en faveur des deux-roues trouve, aujourd'hui, un large écho chez les aménageurs en général. Les aménageurs font partie du groupe social qui redécouvre les deux-roues à la suite de la disparition du blocage social qui leur "interdisait" l'accès à ce mode. Il est symptomatique de constater que de nombreuses discussions tournent autour des caractéristiques des engins et concluent à la mauvaise adaptation du cyclo, tel que nous le connaissons : les aménageurs rêvent de vélo ou, à la rigueur, du cyclo limité à 30 km à l'heure. C'est leur vision du deux-roues : une sorte de marche à pied accélérée, mais gardant tous les bienfaits de la marche.

Face à cette conception, nous avons vu que l'usage dominant reste un usage contraint. Ainsi, sans porter de jugement sur l'intérêt de certaines mesures proposées, nous pensons qu'il fallait souligner ici le risque devant lequel on se trouve : proposer des aménagements adaptés à une nouvelle vision, peut-être prophétique, du deux-roues, mais éloignés des besoins des usagers actuels de ce mode de déplacement. Ces deux aspects de l'action en faveur des deux-roues -amélioration des conditions de déplacement des usagers actuels et mise en oeuvre des aménagements autorisant une nouvelle forme d'usage des deux-roues- nous

semblent de nature assez différente, surtout dans leur signification sociale, car cela revient à se demander à qui est destinée l'action en faveur du deux-roues.

Achévé d'imprimer
sur les presses de COPEDITH
7, rue des Ardennes 75019 Paris

Dépôt légal n° 7627 - 2e trim. 1977.

