

Raymond Fichelet

les déplacements et leur régulation

de quelques variables stratégiques
pour une compréhension
des comportements automobiles
en zone urbaine



seres

1977

Se

CDAT
4953

es

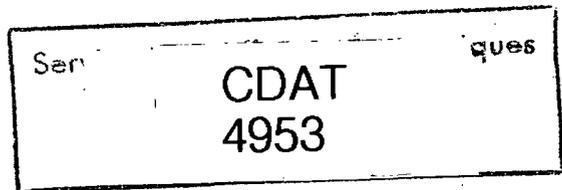
... " Les distances qui séparent une ville de l'autre sont extrêmement variables chez les Maramouts et , chose qui ne s'observe nulle part ailleurs , se modifient suivant que le voyage est un voyage d'aller ou un voyage de retour.

Cette particularité est rendue sensible du fait que , pour aller quelque part , on n'emprunte pas les mêmes routes que pour en venir et ce , pour des causes très simples que nous allons exposer " ...

Jean Ferry

Ethnologie des Maramouts

Cymbalum Pataphysicum, CIV



Cette recherche a été réalisée dans le cadre
de l' A.T.P. "Socio-économie des Transports"

[marché n° 74 00 009]

Ce texte représente le compte-rendu de fin de
contrat. Son contenu n' engage que la respon-
sabilité de son auteur.

t a b l e d e s m a t i è r e s

pp.-

i n t r o d u c t i o n	7
Chapitre I - L'AUTOMOBILE ET LES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS : LE DISCOURS DU PUBLIC	12
1.- Les éléments manifestes du discours	13
. la dictature de l'automobile	13
. du fantasme du blocage à l'exigence ration- nelle d'un système de transports	15
. du discours aux pratiques	17
2.- Une problématique des déplacements	18
3.- Comportements significatifs en matière de circulation	23
. l'usage plus ou moins raisonné de l'auto- mobile	23
. connaissance des itinéraires et du tissu urbain	26
. connaissance des rythmes et régularités de la circulation	29
. la recherche d'information en cours de trajet	31
. réactions aux encombrements	34
. du bon usage de la réglementation	39
4.- Les différents modes de relation au déplacement	41
. le mode fonctionnaliste	41
. le mode topologique	44
. le mode hédoniste	46
5.- Quelques exemples caractéristiques de compor- tements de déplacement et de modes de relation à l'espace (déplacements Paris-banlieue)	50
. rappel de la méthode	50
. exemples de conduites "fonctionnalistes"	57
. le discours fonctionnaliste sur le "tube" ...	64
. deux autres modes de relation à l'espace	72
= le mode topologique	73
= le mode hédoniste	77
Chapitre 2 - DE L'ESPACE ET DU TEMPS DANS LE DEPLACEMENT ...	83
1.- Questions préalables	84
. l'espace et le temps chez les régulateurs de trafic	85
. l'espace-temps des déplacements	87
. déplacements domicile-travail et travail-domicile	89

- 2.- L'espace du déplacement et les processus d'orientation à distance 91
 - . l'importance du point de départ 94
 - . les cartes mentales et l'apprentissage de l'espace 98
 - . la carence des psychologues 106
 - . rigidité et plasticité des comportements... 109
 - . l'apprentissage de la voirie et du tissu urbains : réseau de base et réseau secondaire 116
 - . résultats empiriques et données théoriques: un rapprochement 122

- 3.- Les liaisons temps-espace dans le déplacement 124
 - . deux variables non autonomes 125
 - . les apports de la psychologie expérimentale 127
 - . attitudes et perception du temps 128
 - . durée, espace et vitesse 130

- 4.- Les problématiques réductrices des techniciens 133
 - . les études américaines de choix de voirie et d'itinéraire 135
 - . les études américaines sur les attitudes des conducteurs 138
 - . le "prix de la route" : approche économique et valeur du temps 140
 - . les variables "liées au temps" et les modèles "d'aide à la décision" 142

- 5.- Illustration des processus d'orientation et de choix d'itinéraires : les déplacements à l'intérieur de Paris 146
 - . le choix d'un itinéraire par les chauffeurs de taxi 151
 - . critères de choix 153
 - . permanence de l'orientation et importance de l'axe initial 157
 - . rapprochement avec les hypothèses de J. Pailhous 160
 - . analyse comparative des itinéraires Richer-Gentilly et Victor-Hugo-Montrouge .. 165
 - . analyse des croquis Richer-Gentilly-Richer 174
 - = représentation des distances et changements d'échelle 174
 - = l'orientation et l'axe initial 182
 - = les différences dans la représentation .. 185

	<u>pp.-</u>
Chapitre 3 - PREMIERS ELEMENTS SUR LES RELATIONS REGULATEURS-REGULES	188
1.- De quelques ambiguïtés	193
2.- Les régulateurs et le public	195
3.- Le public et la régulation	201
. la régulation, un mal nécessaire	202
. les régulateurs face au jugement du public	205
. la régulation et le double codage du déplacement	208
 c o n c l u s i o n s	 212
 sources consultées	 230

Ont participé à cette recherche :

- pour le recueil d'information, Pascale GERARD et Dominique POGGI
- pour l'élaboration des données et la rédaction du rapport, Dominique POGGI.

*

*

*

Que tous les enquêtés, sans le concours desquels cette recherche n'aurait pu être menée à bien, trouvent ici l'expression de notre amicale gratitude.

La collaboration de nombreux régulateurs nous a été extrêmement précieuse pour la compréhension des phénomènes de circulation et de régulation du trafic. Nous les en remercions tous très vivement et, en particulier :

MM. André VILLANNEAU, colonel de gendarmerie, conseiller technique du Directeur des Routes et de la Circulation Routière au Ministère de l'Équipement

Gérard LEMOINE, commissaire divisionnaire, responsable des Compagnies de Circulation Urbaine de la police municipale parisienne

Maurice PETIT, commandant principal de la salle d'information et de commandement de la Préfecture de Police et ses collaborateurs

Jean VERGNAUD, commissaire divisionnaire, chef du bureau "Circulation" du Service des polices urbaines au ministère de l'Intérieur

Jack MAZALAIGUE, colonel, responsable de la division "Emploi" du Service des C.R.S. au ministère de l'Intérieur

les officiers et les personnels de la C.R.S. n° 5, chargée de la régulation sur l'autoroute du Sud

les responsables de la circulation au sein de la Direction départementale des polices urbaines du Val-de-Marne

les responsables du Centre National d'Information Routière de Rosny-sous-Bois et, tout particulièrement, ceux de l'antenne du Service Régional de l'Équipement

les pilotes d'hélicoptère de la Protection Civile et de la Préfecture de Police de Paris.

introduction

Le projet à l'origine de la recherche dont il va être rendu compte est parti d'un étonnement :

Comment se fait-il, écrivions-nous en 1974, qu'en dépit de très profondes contradictions entre la logique interne du système de circulation et de transports en région parisienne, d'une part, et, de l'autre, les conditions historiques et les stades actuels de développement des moyens de transport à travers lesquels ce système doit se réaliser, on n'assiste pas à une crise majeure ?

Et nous ajoutions. :

il faut donc qu'existent des mécanismes permettant un ajustement en tout temps et en tout lieu ou presque entre les besoins de circulation et les moyens de les satisfaire.

Nous nous proposons donc d'évaluer le poids des actions conscientes des acteurs individuels dans la régulation globale de fait de la circulation et, plus particulièrement, d'étudier si - et comment - les micro-décisions individuelles (avant et pendant le trajet en automobile) concourent au fonctionnement et à la régulation du système de circulation dans son ensemble.

Il convient de marquer deux des déterminants majeurs de la problématique qui fondait notre projet.

Le présent travail s'inscrit en effet dans une série de recherches psychosociologiques qualitatives sur les déplacements de personnes. Différentes analyses, étendues sur les dix dernières années, nous ont ainsi permis d'aborder les problèmes de déplacements de personnes, en zone urbaine principalement, par différentes entrées (les comportements de conduite automobile, le "choix du mode", les politiques locales de transport, l'exigence présentée par le public d'un système de transports tous moyens intégrés, les méthodes de prévision des comportements de déplacements, les difficultés des deux-roues, les perspectives ouvertes par les transports collectifs légers, etc.). Les résultats obtenus ont tous concouru à montrer, entre autres, que les déterminants des comportements de déplacement sont à rechercher en dehors de l'univers des transports stricto sensu, point de vue que semblent aujourd'hui partager nombre d'autres chercheurs (mais encore peu de techniciens).

Ce projet était également inspiré par une problématique d'ensemble de la régulation du fonctionnement social qui donne une unité aux travaux réalisés par la SERES dans différents domaines apparemment hétérogènes (planification et aménagement urbains, système de transports urbains, architecture-habitat-logement, crises et contrôle social). Ces différents domaines recouvrent en effet des situations où :

- jouent des mécanismes de régulation explicites, institutionnalisés, fonctionnalistes ;
- se conjuguent des dispositifs institutionnels et des valeurs culturelles ;
- s'opère une régulation de fait dont on ignore encore la nature et les mécanismes fondamentaux.

Nous nous proposons donc, dans la première phase de la recherche dont on va lire les résultats, de rendre compte d'un fonctionnement et de sa dynamique et, notamment, d'éprouver l'hypothèse selon laquelle existerait une synergie des micro-décisions des conducteurs automobiles, qui jouerait un rôle dans la régulation globale du système circulatoire.

Pour ce faire, nous nous préoccupons plus particulièrement d'identifier et d'analyser les signes et les articulations de signes sur lesquels se fondent les micro-décisions avant et pendant les trajets (nous allions alors jusqu'à parler de grammaire de signes).

Nous souhaitons également élucider ce que nous appelons des stratégies de déplacement :

- la première où l'on procéderait par étapes successives, où les déplacements seraient agis de façon séquentielle par référence à une "carte mentale" (*) composée d'une série de séquences de trajet mises bout à bout, le départ de chacune d'entre elles étant déterminé par le point de chute de la précédente ;
- la seconde où l'individu, pour se déplacer, part d'une image globale de la ville et où, par approximations successives, il pointe sur sa cible en référant constamment sa position à sa connaissance de la structure urbaine.

Nous avons proposé une méthode de recueil d'information qualitative longitudinale, c'est-à-dire :

- s'adressant à un nombre réduit de conducteurs choisis parmi ce que nous appellerons de "grands rouleurs" et de "gros consommateurs de l'espace de l'agglomération parisienne" ;
- portant sur des types de conducteurs dont on pouvait faire l'hypothèse qu'ils entretenaient des relations différentes avec l'automobile, les déplacements, l'espace, etc. (conducteurs privés, professionnels du déplacement : chauffeurs-livreurs, chauffeurs de taxi, par exemple)

(*) Concept emprunté à Kevin Lynch (1960) et dont nous nous apercevons par la suite qu'il remonte aux travaux de Trowbridge, publiés en 1913...

- recrutés dans deux localisations caractérisées par des différences en ce qui concerne l'offre de transports et de voirie, la composition du tissu urbain, etc. . mais impliquant l'une et l'autre des trajets ou des portions de trajets dans Paris intra-muros, en proche et même en lointaine banlieue ;

- permettant de suivre les enquêtés sur une certaine période tout en diversifiant les modes de recueil d'information (interviews d'exploration, interviews rétrospectives, production graphique d'itinéraires, observation participante de déplacements, etc.).

Par rapport à la déclaration d'intention d'origine, notre travail a connu plusieurs glissements.

Le premier tient au constat qu'il nous a fallu faire très vite, dès les tout premiers temps du travail sur le terrain : il nous est en effet apparu impossible de comprendre réellement ce sur quoi se basaient les micro-décisions (réactions à tels ou tels signes) sans pouvoir se référer à l'ensemble de signes (permanents, temporaires, automatiques, exceptionnels, etc.) émis par le dispositif institutionnel de régulation du trafic.

Ceci nous a conduits à une exploration du système de régulation de la circulation et de ses modalités de fonctionnement dans différentes circonstances (migrations alternantes du matin et du soir, grandes migrations de week-ends et de vacances, circulation en heures creuses, etc.), dans différents types de tissus et sur différents types de voirie (Paris intra-muros et banlieues, voirie principale et voirie secondaire, voirie rapide urbaine, tronçons autoroutiers, voirie banalisée, etc.). Par voie de conséquence, nous avons aussi été amenés à essayer de comprendre les relations entre les différents organismes et institutions impliqués dans la régulation du trafic dans l'agglomération parisienne. Les résultats principaux de cette partie du travail ont été exposés dans un rapport intérimaire et nous ne les reprendrons pas ici en tant que tels. Nous en savons en effet trop ou trop peu pour être réellement démonstratifs. Ce détour nous a cependant permis une familiarisation avec les régulateurs et leur action qui a facilité grandement la conception et la mise en oeuvre d'une seconde phase de recherches, actuellement en cours, sur le thème : "de la régulation du trafic à la régulation sociale" et qui est centrée sur les organes de régulation eux-mêmes, sur leurs rapports entre eux et avec le public.

Le second glissement, le second détour plutôt, tient à ce qu'il n'existe pratiquement pas de travaux dans le domaine que nous abordions. Entendons par là fort peu de travaux autres que techniques. Il faut également noter que la quasi-totalité des quelques approches sociologiques ou psychosociologiques que nous avons pu identifier constituent seulement des tentatives de réponses plus ou moins ponctuelles à des problèmes opérationnels soulevés par les techniciens et dont la définition en termes techniques et sectoriels a toujours conditionné le traitement.

Enfin, nous ne sommes pas parvenus à trouver dans la littérature scientifique la moindre proposition de problématique globale ou transdisciplinaire.

Nous avons été d'autant plus sensibles à cette quasi-inexistence d'acquis ou d'élaborations théoriques que les éléments de problématique générale des déplacements que nous avons pu élaborer jusqu'alors l'avaient été sur la base de travaux centrés sur les transports collectifs. Certes, ces éléments n'ont pas été contredits, bien au contraire, par le présent travail. Il n'en reste pas moins qu'ils étaient très insuffisamment spécifiés aux déplacements automobiles.

Il nous a donc fallu entamer un travail de défrichage théorique, notamment en ce qui concerne l'espace-temps des déplacements dont nous avons précédemment senti l'importance sans investir suffisamment dans son analyse. Ceci une fois posé, insistons sur le fait qu'il ne faut voir dans les parties à dominante théorique de ce texte qu'un premier effort de clarification et de définition.

Le texte qu'on va lire se caractérise par un va-et-vient entre l'analyse de données empiriques et éléments de réflexion théorique. C'est ce qui, à notre sens, lui donne son intérêt, mais marque également ses limites.

On y aura en effet plus proposé de définition de problèmes que de solutions, plus posé de questions qu'apporté de réponses.

Nous espérons, ce faisant, qu'il contribuera à relancer une réflexion de fond sur les déterminants des déplacements et sur leur régulation, à motiver les différents acteurs de la régulation à examiner collectivement et de façon critique leurs pratiques et les théories - explicites ou implicites - sur lesquelles elles reposent.

chapitre I

l'automobile et les déplacements quotidiens : le discours du public

1.- Les éléments manifestes du discours

la dictature de l'automobile

Tous les enquêtés, quel que soit l'usage qu'ils fassent de la voiture, se rejoignent dans une certaine mise en question de la suprématie de l'automobile, de son omniprésence, de son primat dans les déplacements. Ces jugements négatifs sont généralement justifiés par des évocations, à coloration souvent cataclysmique, des conséquences néfastes de l'invasion des villes par l'automobile. Souvent se profile dans le discours la peur d'une paralysie de la cité, d'une crise généralisée consécutive à un blocage de la circulation. C'est pour éviter une catastrophe de ce type que les enquêtés invoquent la nécessité d'un usage raisonné de l'automobile, perspective qui leur paraît d'autant plus réalisable que devrait, insistent-ils, être développé un système de transports collectifs efficaces et rapides.

L'aspect idéologique, normatif - et, dans une large mesure, stéréotypé - de ces propos est indéniable. Mais nous n'entendons pas élucider ici - cela a été fait ailleurs - les ambiguïtés, voire les contradictions qui marquent ce type de discours. Ce que nous visons, - eu égard aux objectifs de la présente recherche, - c'est à faire ressortir ses aspects positifs et authentiques ou, en d'autres termes, à éclairer la toile de fond qu'il constitue et les attitudes qu'il illustre et dont la compréhension est nécessaire pour l'analyse des comportements de déplacement.

Ce à quoi les enquêtés s'opposent le plus souvent, c'est à l'usage généralisé, irraisonné, irrationnel du véhicule individuel : on reproche aux autres de prendre leur voiture pour des trajets bien trop courts, de la garer pour toute la journée devant leur lieu de travail, etc., bref de gêner l'intérêt collectif en entravant l'écoulement du trafic utile.

De même, on critique la paresse des autres, leur refus de la marche à pied, leur recherche effrénée d'un porte-à-porte de plus en plus mythique en ville que permettrait la voiture. Enfin, on souligne que ce sont des motivations de prestige personnel qui incitent nombre de possesseurs d'automobiles à se servir systématiquement de leur voiture alors que, bien souvent, rien d'"objectif" ne justifie ces pratiques :

... "Je considère déjà que le problème vient de la bêtise humaine en premier lieu et de l'entêtement à une allure de standing qui les oblige à prendre leur voiture alors que c'est jusqu'à l'asphyxie" ...

Quoiqu'il en soit, on l'aura noté, ce sont toujours les autres qui font l'objet de jugements négatifs et qu'on accuse d'utiliser à mauvais escient leur véhicule individuel. Nos enquêtés, quant à eux, se présentent tous plus ou moins comme différents de la masse des conducteurs : les professionnels (chauffeurs de taxis, livreurs) parce que la conduite constitue l'essentiel de leur activité professionnelle ; les autres parce qu'ils estiment avoir, eux, de bonnes raisons de se servir de leur voiture et parce qu'ils utilisent d'autres modes de transports ou du moins envisagent de le faire...

A cette division manichéenne MOI/LES AUTRES correspond une autre opposition, celle qu'on observe entre le discours et la pratique. Nous reviendrons plus en détail sur ce point, mais il convient dès maintenant de préciser que les déclarations verbales d'hostilité à l'automobile ne s'accompagnent pas nécessairement de pratiques cohérentes avec ce discours. C'est ainsi qu'un enquêté qui utilise tous les jours sa voiture pour effectuer ses déplacements domicile-travail affirme que si le RER reliait Marne-la-Vallée à Paris, il renoncerait souvent à l'automobile, tout en expliquant à quelques minutes d'intervalle qu'il n'utilise jamais le métro si le trajet comporte une correspondance ou l'oblige à marcher à pied plus de cinq minutes pour couvrir le tronçon terminal.

Il y a donc de bonnes raisons de croire qu'en dépit de ses déclarations d'intentions, cet enquêté ne renoncera pas à une utilisation quotidienne de l'automobile et ce d'autant moins qu'il est assez âgé (plus de soixante ans), marche péniblement et se montre au cours de l'entretien assez soucieux de son image sociale. Notons au passage que tout ce qu'il dit du RER fait ressortir qu'il n'en retient pas l'aspect transports en commun, mais bien l'image d'un métro pour cadres.

De même, une interviewée particulièrement anti-voiture commence par déclarer :

... "Mon désir, c'est de vivre sans auto dans la mesure du possible" ...

Elle précise qu'elle n'hésite jamais à prendre le train, le métro, les autobus, qu'elle adore la marche à pied, le vélo, etc. Elle se vit comme très différente de la masse des automobilistes qui, dit-elle, ont peur de la marche à pied et préfèrent perdre du temps dans les embouteillages plutôt que de l'utiliser pour lire dans le métro ou le train. Elle s'étend assez longuement sur les inconvénients de la voiture, mode de transport peu fiable en ville et qui, du fait des embouteillages et des difficultés de stationnement, oblige à calculer des marges de temps importantes si l'on veut être ponctuel.

Mais, parallèlement, elle nous décrit une existence fortement marquée par les déplacements en voiture et se révèle être en fait une grosse utilisatrice de l'automobile, que ce soit pour ses déplacements de travail ou pour les trajets liés à ses tâches de mère de famille. Quand on fait le tour des circonstances dans lesquelles elle juge opportun de prendre sa voiture, on constate qu'elles recouvrent la majeure partie de ses activités.

Quant à son goût pour les déplacements à bicyclette, si fort soit-il, il ne l'a pas motivée suffisamment pour qu'elle répare un pneu crevé depuis une quinzaine de jours au moment de l'entretien, ce qui signifie qu'elle a effectué tous les déplacements nécessaires au ravitaillement et à la bonne marche de la maison en voiture depuis au minimum deux semaines.

Cet exemple illustre la distance, voire les contradictions, entre le discours sur la voiture et les pratiques réelles de déplacement.

du fantasme du blocage à l'exigence rationnelle d'un système de transports

Chez certains de nos enquêtés, la mise en question de l'automobile-reine se teinte d'angoisse : la voiture n'est pas qu'un mode de transport onéreux, hasardeux, c'est un véritable danger pour la civilisation. On voit apparaître ici un nouvel avatar de la saga du conflit homme-machine :

... "A la limite, c'est une catastrophe, parce qu'il n'y a plus de place pour l'homme et tout l'espace de notre pauvre terre finirait par être absorbé par la voiture [...]. J'étais effrayé de voir au centre de Coventry la place donnée à la voiture, que ce soit pour le stationnement, pour la circulation... Et on a l'impression... - j'ai eu une espèce de révélation - ... l'impression d'assister à une lutte entre l'homme et la voiture, une guerre pour l'occupation du terrain. Une guerre au sens militaire du terme ! Pour l'occupation du sol ! Le sol a été abandonné par l'homme au profit de la voiture, on a presque envie de dire au profit de son ennemie la voiture" ...

Bien que tous n'aillent pas aussi loin dans leur dénonciation de la malfaisance de la voiture, on voit poindre comme une constante une sorte de peur de la crise générale, du blocage complet de la voirie - mais aussi, en filigrane, de la société - par une invasion, un débordement totalement incontrôlable des véhicules mécaniques.

Le vocabulaire utilisé pour parler des embouteillages mérite qu'on s'y arrête dans la mesure où c'est souvent à propos des ralentissements et des encombrements que s'exprime, de façon plus ou moins explicite, la peur d'un gel brutal de la circulation. On nous parlera ainsi de voitures qui "s'empilent", qui "s'entassent", "se télescopent". Dans un bouchon on se sent "piégé", dans "une souricière" et l'on redoute d'être "prisonnier de ces trucs-là". Ces termes renvoient à des sentiments d'étouffement, d'enfermement, d'asphyxie, de paralysie. Dans ce désordre inextricable émergent des sentiments de claustrophobie et, finalement, une angoisse de mort. C'est d'ailleurs bien à une sorte de fuite devant le danger que les enquêtés se livrent quand ils nous expliquent qu'ils "évitent" les bouchons, qu'ils s'en "échappent", etc.

D'autres éléments du discours renvoient à un vécu angoissant du système de circulation, perçu et décrit comme instable, imprévisible, précaire, mystérieux :

... "Le moindre petit truc, on voit quand même qu'il y a une saturation des circuits, de la capacité des circuits, parce que la moindre petite chose, même un flic con à un carrefour, ça suffit à... vous voyez, ça circule quand même assez mal, mais il faut vraiment que tout soit normal, le moindre petit accroc, c'est sûr que ça perturbe, mais de façon immédiatement épouvantable" ...

Ou encore :

... "Un jour, j'ai eu le sentiment que plus personne n'avancait, et s'il sortait je ne sais plus combien de centaines de milliers de voitures qu'il y a dans la région parisienne toutes en même temps, eh bien plus personne ne pourrait plus ni avancer ni reculer. Il n'est pas exclu que cela puisse arriver un jour" ...

Le fantasme de la circulation gelée (*), l'idée du "grain de sable qui dérègle complètement la machine et qui fait que la circulation ne fonctionne plus", tout ceci est sous-tendu par une impression de danger latent. On se sent au bord de la catastrophe et, à ce niveau, le sentiment d'angoisse déborde largement le domaine des transports pour concerner, globalement, le fonctionnement social.

(*) Cette crainte du blocage devrait, "logiquement", inciter les gens à ne pas emprunter les autoroutes urbaines et les grands axes. Or, au moins pour se rendre à leur travail - nous reviendrons plus en détail sur ce point - c'est bien ce que la plupart persistent à faire. En fait, on peut se demander dans quelle mesure l'offre n'a pas contribué à les rendre tributaires des autoroutes et des grands axes et si cet état de fait ne renforce pas leur crainte.

L'exigence majeure des enquêtés - et, nous l'avons déjà noté, ceci représente une constante dans les différentes recherches que nous avons conduites sur les problèmes de transports de personnes - est celle d'un système de transports intégré couvrant l'ensemble de la région parisienne, où le développement de transports collectifs rapides, denses, interconnectés, faciliterait un usage plus modéré (i.e. plus pertinent) de la voiture. Car ce sont aussi les lacunes de l'organisation des transports collectifs (insuffisance des liaisons banlieue-Paris et, surtout, quasi-inexistence de transports collectifs en rocade) qui rendent nécessaire l'utilisation du véhicule individuel, d'abord pour se rendre à son travail puis, par contagion, pour l'ensemble des déplacements.

Système de transports qui réduirait les ruptures de charge, permettant, par exemple, d'abandonner facilement le véhicule individuel à une porte de Paris pour "s'engouffrer", dira un enquêté, dans les transports collectifs. Et ceci, en aval, permettrait de résoudre les difficultés à trouver un emplacement pour stationner, sources de perte de temps, d'énervement, de pénalisations financières, etc. :

... "Je voudrais quand même préciser que si dans un deuxième temps, comme il est prévu, dans l'organisation de la ville nouvelle et de la banlieue Est, le réseau express régional était mis en service, il est bien certain, peut-être pas chaque fois, mais dans la majorité des cas j'emploierai ce moyen de transport, parce qu'il serait efficace et qu'il me permettrait en un temps assez court et tout au moins pas plus long qu'en voiture, évitant donc les embouteillages, d'être dans le coeur de Paris et n'ayant plus bien entendu de problèmes de stationnement qui, vous le savez, empoisonnent presque tous les automobilistes" ...

Pour tous, la constitution des transports en système constitue un préalable à toute amélioration significative des conditions de déplacement et de circulation dans l'agglomération parisienne. Ajoutons simplement que, sur ce point, le discours des "usagers" et celui des techniciens de la régulation du trafic se rejoignent très largement.

du discours aux pratiques

Ce consensus au niveau des intentions, ce discours dominant ne débouchent pas sur des comportements uniformes ni même toujours cohérents avec les propos tenus.

D'une part, entre le discours anti-voiture de la quasi-totalité des enquêtés et les pratiques effectives de chacun d'entre eux existent, on l'a vu, des incohérences notables voire des contradictions. De ce point de vue, les entretiens recueillis s'avèrent tous sous la dépendance d'une norme culturelle relativement nouvelle : il est devenu presque impossible à un habitant de la région parisienne de se présenter comme un partisan inconditionnel de l'utilisation systématique du véhicule individuel.

D'autre part, les éléments de perception et de diagnostic des difficultés de la circulation, s'ils sont largement communs, n'entraînent pas ipso facto des comportements de déplacement, des types de conduite automobile, des choix d'itinéraires, des arbitrages, etc., identiques pour tous.

Ces écarts entre théorie et pratique s'expliquent par le jeu de déterminants des comportements qui se situent non seulement très en dehors des éléments communs qu'on vient d'évoquer, mais encore très largement hors de l'univers des transports. Comprendre ces déterminants exige qu'on resitue et les discours et les pratiques dans une problématique générale des déplacements.

2.- Une problématique des déplacements

En effet, nous avons eu maintes fois (*) l'occasion de le souligner mais il n'est pas inutile de le rappeler une fois encore, les significations que le public attache aux déplacements sont à rechercher en dehors de l'univers du transport ; il en va de même pour les déterminants des comportements de déplacement.

En d'autres termes, il est impossible de comprendre quelque chose aux problèmes de déplacements (c'est-à-dire aux problèmes que pose l'organisation des transports à ses utilisateurs...) sans prendre en compte un ensemble d'éléments qui restent étrangers à l'univers des transports eux-mêmes, notamment :

- les activités qu'ils permettent, qu'ils favorisent, qu'ils entravent, qu'ils interdisent ;
 - l'appartenance de tout individu à de multiples groupes sociaux ;
 - ses références à cette multi-appartenance ;
 - la dimension historique de sa relation aux groupes et à la société ;
- etc.

(*) Nous reprenons ici un ensemble de considérations théorico-méthodologiques que nous avons exposé dans des textes antérieurs. Cf. notamment : Fichelet, M. et R. [1974] et Fichelet, Poggi [1976].

Enfin, pour pouvoir comprendre les comportements de déplacement, il convient de garder présente à l'esprit cette loi de la conduite : dans tous ses comportements, l'individu recherche une maîtrise de sa situation totale en négociant avec les jeux d'éléments qui constituent son environnement.

Le public situe ses problèmes de déplacement dans son espace de vie (*) et dans son désir de l'élargir ; il ne raisonne pas en termes de sommation de difficultés quotidiennes ponctuelles susceptibles d'être résolues par un assemblage d'interventions techniques. Lue ainsi, l'exigence collective est de nature globale, la "revendication" est donc politique, au sens étymologique du terme : c'est par rapport à l'ensemble de l'organisation sociale (**) que le public pose, en termes de service public, les problèmes de transport.

Quand on s'efforce d'offrir au public la possibilité de s'exprimer le plus largement possible sur le contexte dans lequel se situent pour lui les problèmes de déplacement, on peut identifier dans son discours deux plans de préoccupations.

Le premier se réfère à un souci d'organiser au mieux, de réguler ce à quoi l'on est contraint (travail, obligations familiales, nécessités consommatoires, etc.) : c'est celui de la demande. Il entraîne une appréhension des transports dans leur relation à l'espace social (et, en particulier, à l'espace urbain) que nous qualifierons de fonctionnelle (***) ou, plus simplement, de pratique, qui rassemble tout ce qui concerne la facilitation des déplacements et, tout particulièrement, des déplacements obligés et fortement contraints qui relèvent de cette partie de la vie placée sous le signe du travail.

Mais, parallèlement et au-delà de ce "fonctionnel", se manifeste un second plan de préoccupations, qui renferme les aspirations à pouvoir jouir le plus largement possible du reste, c'est-à-dire des possibilités de vie sociale de toutes sortes offertes par la ville. C'est d'un autre espace qu'il s'agit là, appréhendé d'une façon que nous qualifierons, faute d'un concept plus adéquat, de

-
- (*) Rappelons que ce concept est emprunté à la théorie du champ de Kurt Lewin, pour qui l'espace de vie est le produit de l'interaction entre la personne et son environnement.
- (**) Ceci inclut, même si ce n'est qu'à un niveau de significations latentes, la régulation du fonctionnement social.
- (***) Ces positions fonctionnelles n'ont que peu à voir avec les attitudes fonctionnalistes des décideurs qui, dans la plupart des cas, amènent à réduire la demande à une sommation de "besoins" susceptibles d'être satisfaits par un déploiement d'améliorations techniques. En procédant ainsi, ils s'interdisent en fait tout effet de système.

culturelle et dont le politique participe. Cette dimension, de la saisie des transports et des déplacements concerne toute la vie sociale des individus et des groupes, leurs pratiques de la ville au-delà du travail, leurs aspirations quant à l'usage de l'espace, leurs représentations de la ville et de la vie urbaine et, plus généralement, leurs représentations de la vie en société.

Les revendications, insatisfactions, attentes, etc., du public se situent explicitement au premier de ces niveaux. Mais leur sens ne peut être saisi qu'au-delà de cette demande de maîtrise (au sens de pratique, toujours), dans ce que le discours du public recèle comme visées de jouissance de l'espace (culturel, historique, social). Cette dimension se situe sans équivoque à ce que nous appellerons un niveau de désir social.

Pour comprendre la relation de la population au transport, il est donc nécessaire de focaliser les investigations sur le déplacement lui-même plutôt que sur les transports, qui ne sont que les moyens du déplacement. Pour ce faire, il convient de situer le déplacement dans une perspective théorique apte à prendre en compte l'aspect systémique des positions du public et le caractère global de sa demande. Le point de vue à notre sens le plus pertinent est celui de K. Lewin, avec sa théorie du champ psychologique (*) et les concepts d'espace de vie et de situation totale.

Elle permet en effet de comprendre des comportements qui, comme ceux de déplacements, ne trouvent pas en eux-mêmes leur finalité : on se déplace essentiellement pour exercer ailleurs une activité qui est en rapport, non avec le déplacement lui-même, mais avec telle ou telle composante de l'espace de vie (économique, professionnelle, culturelle, politique, familiale...) (**).

Une telle approche conduit, on le voit bien, à rechercher les déterminants des comportements à l'extérieur de l'univers du transport et de ses lois. Elle implique qu'on se réfère à toutes

(*) Aucune définition rapide de la théorie du champ n'est satisfaisante. Rappelons très grossièrement que cette théorie pose que l'organisme et son environnement forment une totalité en interaction et ne peuvent être isolés que de façon arbitraire. Ce n'est jamais un stimulus isolé qui est le déterminant réel d'un comportement, mais bien la totalité d'éléments en interaction que forment l'organisme et son environnement.

(**) Ceci s'applique au premier chef aux déplacements quotidiens et en zone urbaine. Il serait au demeurant utile de faire porter un ensemble de travaux sur les significations associées aux déplacements de week-end ou de vacances, sur lesquels on sait moins de choses encore.

les activités de l'individu, à sa multi-appartenance sociale, à sa recherche d'une maîtrise de sa situation totale par négociation avec les éléments de son environnement (*).

Chercher des variables explicatives ou des liens de causalité à partir du seul environnement objectif ou objectivable, c'est se condamner à ne pas prendre en compte toutes les données d'ordre historique, social, culturel, symbolique qui infléchissent voire déterminent la perception de cet environnement. Il est impossible, l'expérience l'a montré, d'essayer d'insérer "à la marge" ces données non-objectives dans des modèles centrés sur l'articulation de données objectives (**) sous peine de retomber dans un néo-fonctionnalisme. Inversement, réduire l'environnement au seul environnement psychosocial conduirait à un psychologisme qui ne permettrait de prendre en compte ni les facteurs objectifs ni les dimensions proprement sociales des problèmes. Dans un cas comme dans l'autre, on se priverait de toute possibilité de comprendre les interdépendances et les effets de l'un des ordres de variables sur l'autre.

L'intérêt majeur du concept d'environnement lewinien, au double sens objectif et psychosocial, est qu'il permet de décrire et de comprendre les comportements de déplacement en les rattachant à autre chose qu'à eux-mêmes, en les insérant dans des conduites plus globales et qu'il autorise par là-même une recherche plus ouverte des déterminants des comportements comme des moyens d'agir sur eux.

Il convient de ne pas oublier que l'individu dans son environnement n'est ni un individu défini, en termes de psychologie individuelle par des traits de caractère ou, en termes de psychologie interindividuelle, par ses relations à autrui, ni d'un individu moyen défini en termes statistiques. Il s'agit d'un individu social en action, dans ses relations avec l'ensemble des éléments et des articulations d'éléments qui constituent son espace de vie. Dans cette approche, ce n'est pas seulement dans

-
- (*) Le sens qu'a prêté Lewin au concept d'environnement est double : il distingue, d'une part, l'environnement objectif, la situation objective à un moment donné à laquelle l'individu va réagir, sur laquelle il va s'efforcer d'agir et, d'autre part, l'environnement psychosocial c'est-à-dire l'environnement tel qu'il est perçu par l'individu, tel qu'il existe pour lui.
- (**) Nous reviendrons plus loin sur ce point en proposant, dans la partie de ce rapport consacré à l'espace-temps des déplacements, une analyse critique de ces approches et en particulier de celles fondées sur la valeur du temps.

un espace physique observable que s'inscrit le comportement, mais dans l'espace de vie, c'est-à-dire dans un espace plus comportemental et social que géographique ou "spatial" (*).

La recherche d'une maîtrise de l'espace de vie c'est, en d'autres termes, la recherche par un individu-en-situation d'une optimisation de ses interactions avec son environnement, de façon à réaliser ses possibilités et à réduire les tensions qui, en compromettant son équilibre (**), le motivent (le mettent en mouvement). De là découle l'hypothèse selon laquelle c'est en dehors du strict champ des transports que résident les déterminants des comportements relatifs aux déplacements.

Il convient une fois encore de rappeler la spécificité des déplacements : ils déterminent (permettent ou interdisent) la plupart des activités plus qu'ils n'en constituent en eux-mêmes.

Les comportements de déplacement vont donc, plus ou moins directement selon les situations, être affectés par l'ensemble des déterminants des pratiques sociales et par ces pratiques elles-mêmes au moins autant que par les caractéristiques de l'offre de transport. Ainsi les déplacements dépendent-ils du degré d'aliénation ou d'autonomie de l'individu dans la société et lui apportent-ils à leur tour autonomie ou aliénation. Ainsi le vécu du déplacement ne saurait-il être uniforme d'un individu à un autre, d'un groupe social à un autre, d'un déplacement à un autre. Il varie en fonction, notamment :

- des activités qui motivent le déplacement (***) ;
- de variables de situation du déplacement, c'est-à-dire, notamment, de données matérielles (voirie, équipements divers caractéristiques du moyen de transport) ;
- de variables psychosociales caractérisant l'individu dans la société (ses statuts, rôles et fonctions comme son image de lui-même et ses représentations de la société).

(*) Le comportement, entendu ainsi, n'est pas - comme le soutiennent les behavioristes - une réalité ou un segment de réalité qu'on appréhenderait directement, mais le produit d'une analyse inductive, construction du chercheur.

(**) Au sens lewinien d'équilibre "quasi-stationnaire".

(***) Ce qui ne signifie pas que la classique catégorisation des déplacements "par motifs" soit pertinente : par exemple, le "motif" - et les comportements - diffèrent, dans le cadre de ce qu'il est convenu d'appeler les migrations alternantes, selon qu'il s'agit du trajet domicile-travail ou du trajet travail-domicile. Nous y reviendrons.

Si le vécu concret du déplacement n'est pas uniforme, il semble bien que les attentes manifestées vis-à-vis du système de transport, les insatisfactions liées à l'organisation actuelle, en pseudo-système, des moyens de transport, le soient. On en attend qu'il permette une diversification et une flexibilité des déplacements et par là même un enrichissement des activités. Bref, les transports peuvent - devraient, estime le public - jouer un rôle capital, tous autres éléments de l'espace de vie égaux d'ailleurs, dans la possibilité de vivre autrement.

Nous avons développé cette problématique des déplacements à la faveur de plusieurs recherches qui, si elles tournaient toutes autour de l'idée de système de transports (tous moyens, véhicule individuel et voirie inclus), n'en restaient pas moins centrées sur les transports collectifs. La présente recherche se propose, entre autres, de valider et de spécifier cette problématique aux déplacements automobiles et à la régulation de la circulation en zone urbanisée.

3.- Comportements significatifs en matière de circulation

On a pu isoler par une analyse transversale des observations de comportements, des commentaires recueillis en cours de trajet et des entretiens un certain nombre d'éléments qui interviennent directement - positivement ou négativement - dans la régulation globale de la circulation. On s'est également préoccupés d'étudier les liaisons entre ces éléments et les regroupements ou les articulations ainsi opérés permettent d'identifier des dominantes dans les comportements. Il ne faut cependant pas voir dans ces résultats une proposition de typologie des conducteurs, catégorisation qui ne pourrait être que réductrice et statique.

l'usage plus ou moins raisonné de la voiture

En dépit des critiques qu'ils formulent contre l'usage inconsidéré de la voiture, certains de nos enquêtés n'en semblent pas moins utiliser eux-mêmes ce mode de transport pour tous leurs déplacements ou presque et ce quels que soient le jour, l'heure ou l'activité à l'origine du déplacement. Ils justifient principalement leurs pratiques par la carence des transports collectifs. Seules les difficultés de stationnement prolongé dans Paris peuvent parfois constituer un élément de dissuasion : dans ce cas, on laisse sa voiture à une porte ou dans un quartier périphérique et l'on a recours aux taxis ou, à l'extrême rigueur, au métro (à condition de n'avoir pas à changer ou à effectuer un trajet terminal à pied de plus de quelques minutes).

Plus nombreux dans notre population sont ceux qui essaient de moduler, essentiellement en fonction du jour de la semaine, de l'heure, etc., leur utilisation de différents moyens de transport. Soulignons au passage que la modulation implique nécessairement des pratiques de déplacement multi-modales et qu'il est permis de se demander si l'encouragement de comportements de cette nature ne constitue pas un outil essentiel pour une stratégie, non seulement de régulation de la circulation, mais encore d'optimisation des déplacements et, au delà, d'enrichissement de la vie en ville.

Ainsi, un enquêté habitant Champs-sur-Marne choisit-il pour se rendre à son travail (qui se situe dans le lacis de petites rues qui constitue le coeur du 6ème arrondissement), de partir le matin en voiture à 6 heures 30, soit vingt minutes plus tôt que nécessaire :

... "Je pars le matin à 6 h 30, je pourrais partir un peu plus tard mais après 6 h 45, je suis bloqué" ...

Le soir, il pratiquera à l'inverse, retardant pour les mêmes raisons son départ de Paris jusqu'à 19 heures 30.

D'autres, dont les conditions de travail sont moins contraignantes, choisissent également de jouer sur le temps : ils circuleront après les pointes du matin et avant celles du soir. Ainsi cet habitant de Champs qui déclare :

... "Mon objectif, c'est de rallier mon trou avant 17 heures 30 maximum" ...

et qui, s'il est obligé de se déplacer aux heures difficiles, préférera alors laisser sa voiture dans un parking à une porte de Paris, puis emprunter le métro.

De même, cette mère de famille nombreuse de Noisiel travaillant à temps partiel, qui se déplace beaucoup à des heures très variables et pour des motifs diversifiés. Elle a choisi de n'aller à Paris en voiture qu'en heures creuses (entre 10 et 16 heures ou après 20 heures). Si elle est tenue d'être à Paris à une heure précise, elle laisse sa voiture à la gare de Vaires-Torcy, d'où le trajet jusqu'à la Gare de l'Est demande moins d'une demi-heure. De là, elle utilise le métro ou les autobus.

On voit comment un ensemble de micro-décisions de ce genre est susceptible de jouer de façon non négligeable dans la régulation globale des déplacements. Mais le développement de comportements

de ce type implique que les transports collectifs soient suffisamment denses et interconnectés pour concurrencer effectivement la voiture particulière (*). Il suppose en outre une certaine prise de distance vis-à-vis de la voiture comme signe de prestige et de statut.

D'autres utilisations raisonnées de la voiture sont possibles, qui sont plus étroitement liées encore à une organisation particulière de la vie professionnelle visent de façon très volontaire à éviter d'avoir à circuler vers et dans Paris aux heures de grand trafic. C'est le cas de cet architecte qui, ayant choisi d'habiter dans la banlieue Sud, à Châtenay-Malabry a renoncé à travailler dans une agence située dans le 8ème arrondissement : avant de s'y résoudre, il attendait lui aussi jusqu'à 19 heures³⁰ ou 20 heures pour regagner son domicile, ce qui n'était pas sans jouer négativement tant sur la qualité de sa vie familiale que sur son confort personnel et sur son travail :

... "Ceci a été déterminant quant au choix d'implantation de mon lieu de travail : me rapprocher le plus possible de mon lieu d'habitation et puis, en plus de cela, essayer d'organiser toute une activité professionnelle qui permette d'éviter autant que faire se peut Paris et les problèmes de circulation" ...

Pour ce faire, il a également restructuré sa zone et son type d'interventions professionnelles de façon à n'avoir plus à se rendre à Paris qu'une fois par semaine.

Un chauffeur de taxi, qui a lui aussi organisé sa vie professionnelle avec ce même souci d'éviter les heures de pointe, présente un cas intéressant du point de vue de la régulation : pendant plusieurs années, il a préféré travailler de nuit parce que, dit-il, "on roule mieux et on gagne plus" ; mais, pour préserver sa vie familiale, il a adopté des horaires de jour : 9 heures du matin à 8 heures du soir. Toutefois, il ne se sent pas capable de supporter douze heures de conduite dans Paris :

... "Si on fait douze heures rien que Paris, on devient fou, il y a une tension nerveuse énorme [...] Moi je je tiens pas" ...

(*) Et si ceci n'apparaît pas totalement irréaliste en ce qui concerne les déplacements radiaux, vers et de Paris, on est loin du compte en ce qui concerne les trajets banlieue-banlieue. Or, il ne faut pas oublier l'effet de contagion des déplacements obligés sur l'ensemble des déplacements. Si l'on passe "naturellement" d'une utilisation de la voiture pour les trajets domicile-travail à une extension et à une systématisation du recours au véhicule privé, la réciproque n'est pratiquement jamais vraie (cf. Fichelet, Fichelet, May [1970]).

En conséquence, il "monte sur Roissy" vers 17 heures car, déclare-t-il :

... "Je suis sûr à 6 heures et demie de redescendre des clients... Ça me fait une course à cinquante francs, dans Paris, avec la circulation je ne les fais pas [...] parce qu'on est trop bloqués. Donc là, on a moins de soucis" ...

Cette solution présente aussi l'avantage de le faire circuler à contre-courant et d'éviter les encombrements qui entraînent tension nerveuse et perte de temps donc d'argent.

Enfin, l'usage "raisonné" de l'automobile prend chez l'un de nos enquêtés une forme un peu particulière, celle de l'engin lui-même. Professionnel du déplacement (livreur), il a choisi de se déplacer dans un véhicule d'encombrement limité (une 3 CV utilitaire). Il est donc obligé d'aller se réapprovisionner plus fréquemment à son dépôt, mais ceci est largement compensé par la facilité qu'il a pour se garer et se faufiler dans le flux de la circulation. Augmenter son kilométrage ne lui pose pas de problème du fait de sa connaissance très fine du tissu urbain et suburbain qui, on va le voir, représente également un facteur déterminant des comportements.

connaissance des itinéraires et du tissu urbain

Après les déplacements que nous effectuions avec eux, nous invitions les enquêtés à reconstituer par le dessin les itinéraires empruntés. Dans la même séquence d'entretien, nous leur demandions également de figurer, sur des fonds de carte de Paris et de la région parisienne, leurs "zones d'ombre et de lumière", les secteurs qu'ils avaient le sentiment de bien connaître, dans lesquels ils maîtrisaient leurs parcours et ceux qui leur restaient étrangers. Notons que chez tous, professionnels débutants et chevronnés ou grand public, des zones d'ombre importantes subsistent, qui ne tiennent pas seulement à des problèmes de savoir, mais aussi à la texture du tissu urbain et enfin à des facteurs qu'on ne peut qualifier que de socio-affectifs : il est toujours des quartiers ou, pour certains, des pans entiers de Paris (et ceci est plus vrai encore pour la banlieue) que l'on "n'aime pas", que l'on ne tient pas à connaître, que l'on essaie d'éviter. L'analyse de ces tracés et des "erreurs" qui s'y produisent fera d'ailleurs l'objet d'une section de ce rapport.

Toutefois, il n'est pas inutile de souligner dès à présent à quel point la connaissance de l'espace parisien - intellectuelle et topographique certes, mais aussi culturelle et sentimentale - est déterminante dans les comportements de déplacement automobile. Pour évidente qu'elle puisse paraître, cette vérité vaut d'être rappelée.

On se rappelle que l'une des hypothèses à la base de notre projet de recherche concernait l'existence de deux modalités principales - et très contrastées - de représentations de la ville, débouchant sur deux grands types de maniement de l'espace du déplacement.

Dans le premier cas, l'image mentale de l'espace urbain serait réduite à une série de séquences, de grands tronçons, le point de départ de chacun d'entre eux étant déterminé par le point de chute du précédent. Les itinéraires seraient alors très stéréotypés, sans possibilités réelles de variantes et s'effectueraient essentiellement sur les grands axes de la voirie primaire ; l'unité de l'espace parcouru tiendrait à sa linéarisation par l'enfilade des tronçons rangés en quelque sorte bout à bout.

Dans le second cas, il s'agirait plus d'une carte mentale de la ville et d'une représentation à la fois globale et analytique de l'espace urbain. Cette carte mentale implique un sens et un maintien des orientations. La voirie primaire et la voirie secondaire sont susceptibles d'être utilisées ; l'unité de l'espace du déplacement tient à la perception et à l'utilisation de la voirie en réseau.

Dans le premier cas, les signes et les repères seraient peu nombreux, constitués des éléments les plus monumentaux de la composition urbaine. Dans le second cas, nous supposons l'existence d'un système de repères constituant une véritable grammaire de signes.

Si les hypothèses sur les deux types de représentations de l'espace urbain et sur les deux types de comportement qui en découlent ont été très largement vérifiées, il n'en va pas de même en ce qui concerne signes et repères.

En effet, dans l'analyse des matériaux diversifiés dont nous disposons, nous n'avons pas trouvé trace - du moins à un niveau explicitable - de grammaire de signes. Bien au contraire, nous avons été frappés par l'extrême pauvreté des signes et des repères cités par les enquêtés quand ils se déplaçaient dans un

espace connu et ceci qu'elle qu'ait été l'insistance des enquêteurs. Tout se passe comme si, en espace connu et maîtrisé, les signes n'étaient plus nécessaires : non seulement il n'est plus besoin de les identifier comme tels, mais encore ils ne méritent même plus qu'on les remarque et, a fortiori, qu'on les montre.

En revanche, la découverte et l'exploration d'un espace non connu se caractérisent par un "marquage" : on y recherche et on s'y fixe des signes qu'il importe d'isoler comme tels et qui sont le plus souvent faits d'éléments, de "formes" - au sens de la Gestalttheorie - qui se détachent sur le "fond" de l'espace parcouru (une église, un arbre biscornu, etc.).

Dans la phase d'apprentissage d'un espace, ce ne sont d'ailleurs pas les équipements de signalisation spécifiques de la circulation qui jouent le plus le rôle de "signe fixateur" de l'espace. Il s'agit en fait du **couplage**, d'une part, d'éléments de nature culturelle, urbaine et, d'autre part, d'éléments de signalisation à proprement parler, ces derniers constituant plus souvent des informations de rappel que des signes susceptibles d'engendrer des segments de comportements ultérieurs. Notons dès à présent (nous y reviendrons dans le chapitre consacré à l'espace-temps des déplacements) que la pédagogie mise en oeuvre pour la formation des chauffeurs de taxis s'appuie bien sur cette dualité : favoriser la mémorisation et l'utilisation de repères fonctionnels (croisements, sens uniques, etc.) par un usage systématique de connotations culturelles, historiques et symboliques.

Ainsi donc, il apparaît que l'appréhension et l'apprentissage d'un espace inconnu s'effectuent par une imprégnation polysémique de signes diversifiés et, à l'origine, atomisés. Mais, à un certain stade d'apprentissage, cette accumulation d'information se structure en une connaissance synthétique intégrée, qui permet l'orientation dans l'espace et la navigation à l'estime, mais dont on ne trouve pas trace dans le discours explicite des conducteurs. En territoire connu, les signes sont totalement intégrés, "oubliés" du point de vue conscient et ne constituent pas un outil qu'on puisse décrire, commenter ou raconter.

De cette phase d'apprentissage d'un espace résulte pour chaque individu la constitution d'une carte mentale, sorte de référence, de représentation à la fois globale et en détails de l'espace de la ville, qui permet le jeu et la mise en oeuvre des processus d'orientation. Toutefois, l'analyse du matériel révèle - et confirme sur ce point nos hypothèses initiales - que la richesse, la complexité de cette carte mentale varient en fonction des individus ou plutôt en fonction des individus-en-situation. C'est ainsi qu'au cours du déplacement domicile-travail, tout se

pas, pour la plupart des conducteurs, comme si la carte mentale était réduite à une succession de séquences, de tubes ne permettant que des comportements de conduite routinisés effectués sur une voirie qui n'a pas de signification autre que fonctionnelle.

C'est un tout autre rapport à l'espace (et au temps, comme nous le verrons ultérieurement) qui caractérise non seulement les déplacements de loisirs mais aussi les déplacements travail-domicile : pour ceux-ci nombre d'automobilistes développent des comportements de conduite flexibles, manifestant une maîtrise de l'espace qui intègre des dimensions fonctionnelles et pratiques, d'une part, culturelles et symboliques, de l'autre. Bien évidemment, une bonne maîtrise de l'espace, une carte mentale riche, à la fois analytique et synthétique, favorisent les comportements de conduite flexibles fondés sur l'anticipation et la mise en oeuvre d'itinéraires alternatifs, tandis que la méconnaissance du terrain accentue la rigidité des déplacements. Mais il ne faudrait pas réduire la logique des comportements de déplacements à ce type de facteur, car on scotomiserait alors l'importance des variables de situation qui gouvernent le déplacement et dont la prise en compte est indispensable pour comprendre la variabilité des comportements.

connaissance des rythmes et des régularités de la circulation

Les comportements de déplacement et la capacité qu'ont les conducteurs à adopter des conduites diversifiées et évolutives renvoient au premier chef à la façon dont s'organise l'orientation dans l'espace. Ceci est particulièrement vrai dans le tissu urbain (et plus encore parisien), tissu complexe et qui n'est pas aussi homogène qu'il y paraît pour qui y circule. Hétérogène selon les quartiers, il n'est de surcroît pas absolument stable, du fait des travaux, du fait aussi des mesures prises pour faciliter l'écoulement du trafic (*).

Dans ce contexte éminemment complexe et fluctuant, on observe aussi des phénomènes récurrents, des régularités, des corrélations systématiques : effets des conditions météorologiques sur l'état général de la circulation, mais aussi effet des départs et des retours de week-ends et de vacances, etc.

(*) Il s'agit ici seulement de mesures de régulation de trafic et non d'une politique d'ensemble d'exploitation de la voirie urbaine. Cette distinction qui peut paraître byzantine n'en est pas moins essentielle et l'on peut la rencontrer au cours des débats sur le plan de circulation de Paris.

La population de conducteurs avec lesquels nous avons travaillé, composée de grands rouleurs et de professionnels de la circulation automobile détient, du fait de son expérience une masse importante d'informations sur les régularités qui rythment la vie urbaine et la circulation. Toutefois la richesse, la précision, le caractère d'actualité de ces connaissances varient notablement.

Ainsi certains d'entre eux se déterminent-ils par rapport à des éléments qu'ils ont mis en mémoire et qui sont caducs depuis déjà longtemps ; c'est le cas de ce vieux conducteur (qui, pis est, est un chauffeur de taxi !) qui, quand on lui demande de situer les points noirs dans le centre de Paris, n'identifie que "le triangle Madeleine/Saint-Lazare/Opéra" (*). Un autre persiste à affirmer que les chantiers sur la voie publique ne sont mis en place dans Paris qu'entre Juillet et Septembre, alors qu'ils s'étaient maintenant sur l'ensemble de l'année (ce qui constitue d'ailleurs une sérieuse source de tracas pour les régulateurs actifs).

La connaissance des rythmes de la circulation et de la ville peut donc rester assez simpliste et stéréotypée : n'y entrent alors que les phénomènes ultra-répétitifs (difficultés aux heures de pointe, aux points traditionnellement (historiquement pourrait-on dire) critiques (de la place Mazas à l'accès aux périphériques, aux autoroutes, etc.)).

A l'inverse, certains automobilistes font preuve d'une acuité extrême dans l'observation, couplée généralement à un souci d'actualisation quasi systématique. En voici une illustration :

... "Bon, à partir de 4 heures et demie c'est fini ; le pont d'Austerlitz est bouché ! Ben, par conséquent, quand on voit arriver... à partir du moment où ils changent, vous savez les quilles, là... bon, ça veut dire qu'il y a un bouchon, ça veut dire que toutes les voitures vont se télescoper sur l'avenue Ledru-Rollin et puis le boulevard Diderot et quai de la Râpée, c'est cuit, quoi... c'est râpé ! Là il vaut mieux ne pas s'y froter" ...

Il ne se contente pas d'assimiler une information ponctuelle (les difficultés quotidiennes de la traversée du pont d'Austerlitz) mais élabore une prévision qui prend en compte l'état de ce point de blocage. Ce faisant, il ne raisonne pas différemment des régulateurs (dont il a d'ailleurs repéré les interventions et les utilise comme indice) et établit une véritable stratégie, avec plusieurs alternatives d'itinéraires pour cette partie du trajet. Champs-sur-Marne/Quartier des Gobelins.

(*) Ceci est dû, mais en partie seulement, à une difficulté à se repérer sur un fond de carte.

C'est d'un type de rapport à l'espace comparable que témoigne cette conductrice (qui se base, d'ailleurs, sur l'observation de la même mesure systématique de la Préfecture de Police) :

... "Vous savez, quand ils mettent deux ou trois voies dans un sens ou dans l'autre, alors ils déplacent des petites bornes [...]. Très souvent sur les quais, réellement très souvent euh... à l'endroit du boulevard périphérique et de la porte de Bercy et puis même un peu plus loin vers la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz" ...

Elle précise que ces mesures la satisfont pleinement : sur le plan fonctionnel et pratique, certes, mais au moins autant parce que cette mise en place de balises lui donne le sentiment "qu'on fait quelque chose pour améliorer la circulation". Elle tient compte systématiquement des interventions de ce genre qu'elle s'applique à repérer pour choisir ses itinéraires et même ses heures de déplacement.

la recherche d'information en cours de trajet

La question se pose également de savoir quels sont les signes, les informations qui permettent aux conducteurs d'évaluer l'état du trafic. Et, corollairement, dans quelle mesure leur évaluation détermine-t-elle et, le cas échéant, modifie-t-elle leurs façons de faire ?

On constate, là encore, des différences notables. On peut en effet repérer les mêmes indices d'encombrement et les utiliser de façon on ne peut plus différente : soit en les intégrant à un processus observation—interprétation—réaction débouchant sur des prévisions et des stratégies alternatives, soit en ne les utilisant que comme données ponctuelles "normales" (puisqu'habituelles) qui restent alors **sans** incidence sur les comportements adoptés (eux-mêmes "habituels", donc normaux...).

Dans ce dernier cas, les signes et indices ne sont pas référés à une perspective globale, aux causes possibles en amont, aux conséquences probables en aval. Si les repères sont alors le plus souvent notés, ils demeurent isolés et sont considérés en fait comme non fiables, comme ne fournissant pas d'indications particulières. Ce sentiment est d'autant plus fort que la connaissance du tissu environnant est insuffisante pour permettre d'autres choix d'itinéraires. L'automobiliste poursuit donc sa route sur un axe manifestement embouteillé (*) et rationalise sa conduite par des assertions du type : "Ça ne marche pas si mal que ça et, de toute façon, c'est pareil partout".

(*) Ceci est particulièrement vrai pour les boulevards périphériques, les voies rapides urbaines, etc., bref pour les "tubes" dont ces mêmes conducteurs diront par ailleurs qu'ils s'y sentent piégés.

Dans ces cas on tente, au mieux, une variante (qui ne diffère jamais significativement de la solution habituelle) et encore, semble-t-il, sans trop y croire :

... "Lorsque j'arrive à la porte d'Asnières, je vois immédiatement l'embouteillage tel qu'il est et qu'il doit être sur le périphérique, ce qui me fait bien souvent obliquer à droite sur le boulevard des Maréchaux. Mais quelquefois le boulevard des Maréchaux est comblé et le boulevard périphérique de même. Alors là évidemment, il se pose un problème" ...

Ces conducteurs se caractérisent par une difficulté extrême à opérer des liaisons entre les divers indices apparents qu'ils observent. Ils semblent réagir comme ils circulent, par séquences. A un stimulus considéré isolément correspond une réponse (ou une non-réponse) elle aussi isolée. Tout se passe comme s'il était à la fois inutile et impossible d'interpréter les indices, les observations restent parcellarisées et sous-analysées. Dans ces conditions, la seule "interprétation" formulée se réduit à un constat fataliste qu'accompagne un sentiment d'impuissance. Les incidences sur la circulation des phénomènes exceptionnels (par exemple, manifestations, cortèges officiels, etc.), quand ils sont connus - ce qui semble assez fréquent - ne seront pas prises en compte. De même, les offres nouvelles de voirie (mise en service d'un tronçon d'autoroute, d'un toboggan, etc.) ne seront intégrées qu'avec un long retard.

Pour ces automobilistes, tout se passe comme si, dans le déplacement automobile lui-même, ils étaient transportés plus qu'ils ne se déplaçaient. On ne note pas chez eux de conduites d'exploration, d'essais d'appropriation de l'espace du déplacement. Seule demeure la préoccupation de maîtrise de la durée du trajet qui, en l'absence d'une maîtrise de l'espace, reste souvent incertaine.

Notons enfin que ce mode de relation à l'espace se manifeste surtout pour les déplacements domicile-travail de conducteurs non-professionnels.

Quant aux professionnels (taxis, livreurs) - à une exception près - c'est à partir d'une observation extrêmement attentive de tous les détails de l'apparence de la circulation qu'ils vont opérer. Mais, surtout, ils procèdent à des mises en corrélation des informations de différentes sortes qu'ils recueillent pour construire un diagnostic et des prévisions qui se traduiront, en temps réel, par des comportements de détour alternatifs :

... "Le soir, si on ne surveille pas l'entrée de l'auto-
route à Charenton, on se fait avoir [...]. On voit quand
c'est très empilé, on se dévie tout de suite par une
petite route parallèle à l'autoroute qui mène aux
Canadiens" ...

Ces automobilistes apparaissent constamment sur le qui-vive (et
il entre, dans leur attitude, des éléments de jeu, de compétition
sportive en quelque sorte). Ils se soucient de connaître les
divers événements exceptionnels susceptibles de perturber le
trafic. Leur volonté de disposer du maximum d'informations actua-
lisées les conduit même à développer des réseaux d'information
parallèles. Ainsi des chauffeurs et radio-taxis, dont on sait
qu'ils utilisent la couverture radio de leur firme :

... "Des fois des collègues, lorsqu'ils vont à Orly par
exemple le soir, ils appellent la speakerine, ils disent:
"Est-ce que pour aller à Orly ça va ?" Alors il y a
toujours un collègue qui se balade sur l'autoroute, il
dit : "Oui, ça colle, ça marche" Alors le gars il peut
y aller tranquille " ...

Ainsi, exemple plus surprenant, de ce chauffeur-livreur qui se
renseigne systématiquement auprès des coursiers à deux-roues sur
l'état de la circulation dans tel ou tel quartier et organise
sa tournée en fonction de ces données.

Ces comportements semblent déborder les activités profession-
nelles. Par leur volontarisme et le caractère actif et perma-
nent de leur apprentissage, ils contrastent avec la passivité
et le fatalisme des "transportés" que nous évoquions plus haut.
Il y a là des conduites d'auto-régulation très élaborées qui,
d'ores et déjà et, a fortiori, si elles s'étendaient, sont de
nature à influencer sur la régulation globale (*).

On trouve un excellent exemple de ces conduites contrastées dans
l'intégration - ou non - de l'information "chantiers sur la
voie publique" : ainsi des travaux de pose de canalisations
affectant la rue Montmartre (de la rue d'Aboukir aux Grands
Boulevards) à l'époque du travail sur le terrain. Les conducteurs
enquêtés les connaissaient et savaient - ils l'ont toujours
précisé - qu'ils occasionnaient des ralentissements augmentant
les temps de parcours sur cet itinéraire déjà chargé de dix à
quinze minutes.

(*) On pourra nous objecter qu'il s'agit là de comportements d'une fraction
de la population circulante qui reste, statistiquement, marginale. Encore
qu'il reste à évaluer son importance (et nous ferons l'hypothèse qu'ils
sont plus nombreux qu'on n'aurait spontanément tendance à le croire),
cette minorité active nous semble constituer une soupape de sécurité non
négligeable dans un système circulatoire souvent au bord de la saturation.

A partir de cette information partagée, deux comportements opposés se manifestent. Pour les uns, ce ralentissement est de l'ordre du fatum et, scotomisant les possibilités d'éviter ce bouchon (ce qui, notons-le, exige une connaissance fine du quartier), s'engagent dans la rue Montmartre et y restent jusqu'au bout. Pour d'autres, le souvenir du "piège", le refus de reproduire l'erreur commise une fois, constituent une incitation au détour : recours à un itinéraire apparemment plus long - en termes de distance - mais nettement moins embouteillé et se soldant en définitive par un gain en termes d'"agrément" et de durée.

Pour les premiers, les habitudes - le conditionnement - dominant et font obstacle à toute possibilité de réajustement d'itinéraire. Ceci explique pour une part notable le comportement d'une proportion largement majoritaire de conducteurs qui s'engouffrent quotidiennement sur des axes presque constamment engorgés, en considérant que les bouchons sont normaux puisqu'habituels (*). Il n'y a pas apprentissage, au sens de recherche active d'information, d'évaluation et d'anticipation.

Dans le second cas, ce qui domine, c'est le refus d'être arrêté. Les régularités observées dans le trafic sont considérées non comme des constantes mais, bien au contraire, comme des variables. Les stratégies utilisées consiste à tester telle rue, tel axe, telle traversée d'axe dans des circonstances aussi variées que possible et en cherchant des indicateurs : si les signes relevés laissent présager des difficultés, on se détourne au plus vite de l'itinéraire de base. Toute se passe comme si ces conducteurs mettaient en jeu une "mémoire" permettant une lecture anticipatrice des signes et une réaction instantanée.

réactions aux encombrements

C'est là un point que nous avons déjà abordé à plusieurs reprises en notant les réactions très contrastées auxquelles ils donnent naissance :

- se résigner sans prendre le moindre risque qui permettrait d'échapper à l'engorgement d'un axe saturé ;
- refuser d'être arrêté et, pour ce faire, avoir exploré des alternatives de parcours.

(*) Ceci amène d'ailleurs à s'interroger sur les politiques de "régulation d'axe" en zone urbaine dense, qui sont en train d'être mises en place dans de très nombreuses villes - et notamment à Paris, en faisant appel massivement aux moyens électroniques. Nous y reviendrons.

Ces deux positions entre lesquelles, il faut y insister, il semble ne pas exister de juste milieu, sont révélatrices des rapports à l'espace et au temps du déplacement.

Les justifications aux refus de prise de risque sont toutes du même type :

... "Là, quelle que soit l'heure de la matinée, c'est à peu près cela, on avance pare-choc contre pare-choc"...

... "C'est pas bon, ça non ! Ici on n'a pas le choix, on continue, on fait son chemin de croix !" ...

Elles expriment un ensemble de rationalisations qui s'appuient sur un axiome de base : le chemin le plus court d'un point à un autre est la ligne droite...

... "Je pense que par là, c'est le plus direct !... Vous savez si vous prenez un plan de Paris sur une table avec une règle [...] vous le voyez bien... C'est l'itinéraire le plus direct, forcément il est encombré, mais enfin on n'a pas trop souffert" ...

On prendra donc le chemin le plus direct (i.e. le plus "court"...), fût-il parfaitement bouché et les signes indiquant des ralentissements ne paraissent jamais constituer une information de nature à entraîner des segments de comportement différenciés :

... "Des fois on se dit Oh ! ça ne va pas circuler et puis je m'aperçois que, mon Dieu, ça circule à peu près, pas très vite et puis ça s'écoule normalement" ...

Ce type de raisonnement est fondé sur la certitude de ce que toute variante est superflue et représente une perte de temps inutile, car on est assuré de rencontrer les mêmes difficultés sur tout autre itinéraire :

... "[Si je me détourne] j'allonge mon itinéraire avec la possibilité de rencontrer les mêmes points noirs ailleurs. Donc je reste" ...

... "Vous savez, pour ne pas prendre [un axe encombré] faut qu'il y ait un pendant [...]. Bon, vous allez faire un détour, le détour sera aussi encombré qu'ici, alors finalement ce sera une mesure pour rien ! Faire un détour dans la mesure où vraiment vous gagnez à coup sûr c'est valable, mais faire un détour pour être pareil, je ne vois pas très bien l'intérêt" ...

On conforte ce comportement en y ajoutant un élément de plaisir, lié à l'attrait (à la sécurité, à la norme...) de la ligne droite :

... "J'ai une ligne droite qui est très agréable qui est la rue de Paris à Bagneux : je file tout droit en laissant le cimetière de Bagneux à ma droite et je suis pratiquement en ligne droite jusqu'à de nouveau aux approches de Fontenay-aux-Roses" ...

Grand axe, voie rapide, tube, voie ferrée même, comme le dira l'un de nos enquêtés, il s'agit en tout cas de rester dans la ligne droite, plus sûre que n'importe quelle variante. Quand les contraintes horaires sont fortes, il semble qu'on assiste à une sorte d'entêtement dans ce qui représente la sécurité, par rapport à des segments d'itinéraires qui équivaldraient à un retour en arrière, à une prise de risque inutile. C'est là l'une des formes que prend la confusion entre temps et distance, toute augmentation de kilométrage étant identifiée à une perte de temps. Les aspects de rationalisation sont renforcés par la seule interprétation que ces enquêtés nous livrent de l'état de la circulation, le diagnostic d'un mal généralisé : "C'est bouché partout... y a rien à faire" ...

Telle apparaît la logique qui sous-tend ce type de comportement. Elle n'est pas exempte de contradictions, en particulier en ce qui concerne l'appréciation globale de l'état de la circulation (*).

C'est ainsi qu'on insistera sur ce que les indices sont moins alarmants qu'il n'y paraît et sur ce fait : la circulation s'est plutôt améliorée depuis les années soixante-cinq. Mais, parallèlement à cet optimisme apparent, se développe fréquemment dans le même discours le fantasme du gel total, de la crise complète, imprévisible mais toujours possible, face à laquelle on se montre aussi pessimiste qu'impuissant.

Ce mode de relation au déplacement est à l'origine de comportements collectifs de type moutonnier, qui ne sont pas sans faire penser à ce stade primitif de constitution des activités de groupe que Sartre qualifiait de "pratico-inerte". Et, il est permis de se demander s'il n'est pas de nature à aggraver les difficultés de circulation et à participer de façon négative à la régulation globale - ce qui peut paraître paradoxal (**) dans la mesure où, centrés sur les grands axes et gens d'habitudes, ce sont les automobilistes qui se comportent ainsi qui sont précisément dans la sphère d'influence des mesures de régulation.

(*) Sur ce point l'action de FIP, par les informations ponctuelles, dispersées et rarement en temps réel qu'il diffuse, peut renforcer cette image d'un mal généralisé.

(**) Par rapport à des politiques de régulation de trafic qui ne prendraient en compte que les grands axes, à l'exclusion du réseau de voirie dite secondaire.

A l'opposé, la volonté systématique - dont les aspects de rationalisation sont loin d'être absents - de maîtriser l'espace et le temps, amène à des comportements entièrement différents, dont témoignent bien ces déclarations :

... "Là, je me détourne, je ne reste jamais dans un axe encombré" ...

... "Quand c'est bouché, faut pas insister" ...

... "Si je vois que le pont là-bas est plein, d'ici, je dévie sur la gauche tout de suite" ...

... "Quand c'est bouché, hop !, je me détourne" ...

L'axiome de la ligne droite comme plus court chemin, tous l'ont mis à l'épreuve de la réalité et, sur la base de leur(s) expérience(s), le mettent ironiquement en question. Il est, d'une certaine façon, remplacé par celui de "rouler le plus vite" :

... "Par habitude, moi, maintenant, je prends rarement, finalement, le chemin le plus court, je prends celui où je peux rouler le plus vite" ...

Ceci n'est d'ailleurs pas sans poser des problèmes aux chauffeurs de taxi, dont la clientèle est largement composée d'"esclaves des grands axes-chemin le plus court" et amène certains d'entre eux à effectuer des comparaisons de coûts :

... "On a intérêt à faire un peu plus long sur un trajet, il passera beaucoup plus vite. J'ai fait des comparaisons comme ça sur les trajets en longueur de trajet par rapport à un plan, à partir d'un même point il y a une différence de cinq cents mètres et ça équivaut à une chute, c'est-à-dire cinquante centimes" ...

La variante, les détours ne sont jamais vécus comme prise de risque inutile, même s'ils n'assurent pas toujours un gain de temps réel car ce qui importe, c'est de ne pas être arrêté, de pouvoir rouler :

... "Je préfère faire un détour et rouler tranquillement plutôt que de stationner dans des files de voitures" ...

Les improvisations sont ici possibles :

- ... "Ce sont des variantes qu'on évalue finalement au pif [...]. On se dit : "Tiens il y a un peu de monde ici", on se dit : "Tiens, on va prendre [par là]". On y gagne ou on y gagne pas" ...

Mais la tonalité décontractée de ce propos ne doit pas faire perdre de vue que de telles conduites reposent sur une bonne connaissance de l'espace de la ville, nécessitent une carte mentale précise. Là aussi, d'ailleurs, des variables de situation interviennent, qui permettent de moduler les contraintes liées à des trous dans la connaissance du tissu. C'est le cas de cette conductrice qui emprunte autant que faire se peut des itinéraires traversant des parties de Paris dont elle connaît bien la voirie primaire, ce qui lui permet des variantes sans risque réel dans le réseau secondaire :

... "Parce que sur ces itinéraires on peut faire des variantes. Souvent, ça rapporte rien mais je sais quand j'en ai marre, je sors un peu à droite et je connais un petit peu" ...

Elle se comporte ainsi même quand elle n'est pas assurée de la saturation des grands axes et des "lignes droites" :

... "C'est pas prouvé mais enfin je préfère contourner et faire un petit crochet" ...

Et l'on voit transparaître là des variations liées, non pas à la circulation, mais plus simplement à l'humeur. Variations plus ou moins ludiques, où l'on s'autorise à changer sa route au gré de sa fantaisie.

La variante, pour ces conducteurs, n'est jamais une "mesure pour rien". C'est, soit une mesure de précaution, soit une sorte de jeu dans un espace, une affirmation de sa maîtrise.

Les processus d'orientation lointaine permettent une grande plasticité dans ces modes de relation au déplacement :

... "Je travaille beaucoup avec le sens de l'orientation [...] Moi, je marche souvent par intuition en fait"...

... "Alors voyez, au départ, j'avais pas une idée précise du trajet que j'allais prendre, c'est en cours de route que je me le fais, ça passe bien, hop ! on y va" ...

... "Alors là, voyez au départ je n'ai aucune idée, sauf que je sais que ça va être à gauche bien sûr" ...

... "Des fois, il faut marcher un peu au radar, faut naviguer à vue de nez" ...

"Au pif", "à l'intuition", toutes ces expressions contrastent avec l'aspect bloqué des comportements fondés sur - et bornés par - l'axiome de la ligne droite et l'ancrage dans le tube.

En fait, et nous y reviendrons, nous aurions tendance à penser que ce type de comportement, prenant pleinement en compte l'espace de la ville et le réseau de voirie, joue un rôle non négligeable dans la régulation globale du système de circulation.

du bon usage de la réglementation

Les déplacements automobiles sont sous la dépendance d'un ensemble réglementaire, le Code de la Route, qui régit notamment l'utilisation de la voirie. L'analyse des réactions des conducteurs à cette loi et de l'utilisation qu'ils en font complète à bien des égards le tableau développé dans les pages qui précèdent.

Pour nombre de conducteurs, le Code de la Route semble ne proposer qu'une série de règles immuables, à observer de façon quasi-automatique et auxquelles on n'adhère que par obligation. La lettre importe au moins autant que le fond et nulle interprétation, nul aménagement n'en est possible, même s'il est de nature à faciliter l'écoulement du trafic. Le Code n'est présenté dans le discours et suivi en pratique que dans ses aspects les plus rigides et contraignants. Cette position est d'ailleurs, très majoritairement, le fait de conducteurs passifs dans leur relation au déplacement. Le respect formel absolu du Code semble faire écho à la soumission au *fatum* des embouteillages.

Ceux des automobilistes dont nous avons qualifié le comportement d'actif dans leur rapport à l'espace et au temps du déplacement (ceux qui refusent les embouteillages, se préoccupent systématiquement de disposer d'alternatives d'itinéraires, etc.) semblent bien plus prendre en compte le Code comme un ensemble de variables, un élément de l'espace du déplacement automobile. On peut et on doit intégrer ces variables de façon adaptée aux problèmes qui se présentent quotidiennement. Et de faire remarquer, par exemple, l'utilité de l'article (que scotomisent par contre les conducteurs "soumis") qui interdit de s'engager dans un croisement encombré :

... "Le feu passe à l'orange, j'ai intérêt à m'arrêter ! Voyez-vous, ce que j'ai fait là, si les gens dans la voie transversale le faisaient, eh bien, on ne serait pas bloqué par un reliquat de voitures qui n'arrivent pas à s'engager [...]. Logiquement, ils n'ont pas à avancer dans un carrefour qui est encombré même s'ils ont le feu vert" ...

En revanche, ils manifesteront un certain sentiment de liberté par rapport à d'autres points de la réglementation dont l'application littérale serait nuisible à l'écoulement du trafic

... "Dans Paris, on peut pas respecter le Code à la lettre, on passerait jamais... " ...

... "Il faut parfois passer un peu au rouge sinon on bloque (*)" ...

C'est dans le même esprit qu'un chauffeur de taxi (qui souhaiterait que les gardiens de la paix fassent respecter les couloirs réservés) va, dans la même phrase ou presque, justifier ce qu'il sait être une manoeuvre interdite en invoquant les impératifs de la circulation dans Paris :

... "Des fois, il faut doubler à droite parce qu'on ne peut pas faire autrement" ...

L'attitude de ces conducteurs face au Code consiste donc à observer les prescriptions de ce dernier dans la mesure où il est adapté à la circulation et à prendre une certaine distance par rapport à cette loi générale quand une discipline stricte, une obéissance bornée auraient pour effet de ralentir l'écoulement des véhicules. Ce qu'ils préconisent et pratiquent c'est, semble-t-il, une utilisation pertinente du droit défini par le Code, celui-ci devant être avant tout une aide à la conduite et à la régulation.

C'est toujours dans cette optique que ces automobilistes vont se soucier d'utiliser au mieux la chaussée en se plaçant à chaque moment et autant que faire se peut dans la file de voitures qui leur permettra de conserver leur direction ou d'en changer dans les meilleurs conditions possibles, sans gêner ou ralentir le flux des véhicules :

... "Vous savez, dans Paris, pour bien circuler, faut savoir se placer. Il y a des endroits où il vaut mieux être à droite qu'à gauche... et vice versa" ...

... "Comme il vient des gens en face, la file de gauche risque d'être bloquée au feu rouge, alors je préfère me mettre dans la deuxième file" ...

(*) C'est nous qui soulignons.

Là encore, ceci implique que l'on se livre à une observation fine de signes et de détails comme la présence de flèches autorisant le tourne-à-droite à un feu rouge :

... "Alors là, on se met dans la file de droite parce que je sais qu'il y a une flèche et qu'on pourra tourner" ...

et suppose la mise en mémoire de phénomènes répétitifs ainsi qu'une capacité de prévision. C'est ainsi que procède, par exemple, ce conducteur qui, pour éviter d'être bloqué sur un tronçon du boulevard périphérique qu'il emprunte régulièrement, a repéré "la" file habituellement la plus fluide :

... "Alors là, y a jamais de bien grands bouchons, parce que la plupart des voitures qui sont sur la file de droite que nous prenons s'échappent précisément. Alors, même si c'est bourré sur le périphérique, y a un petit courant qui roule toujours" ...

La prise en compte de facteurs multiples, associée à un usage modulé du Code produisent des styles de conduite souples et adaptatifs qui semblent de nature à contribuer à la fluidité du trafic et à la régulation globale de la circulation.

4.- Les différents modes de relation au déplacement

Après cet exposé très analytique de segments de comportements observés, nous tenterons une synthèse partielle de ces résultats de façon non pas à dégager une "typologie" des automobilistes, mais à faire ressortir les liaisons entre ces comportements, liaisons qui sont loin d'être systématiques. Des regroupements apparaissent de façon suffisamment fréquente pour permettre d'identifier différents modes de relation au déplacement.

Les trois modalités principales qu'il a paru possible d'isoler ne sont pas exclusives l'une de l'autre : on observe des passages de l'une à l'autre en fonction des caractéristiques des déplacements et des jeux de contraintes qui y sont associés, bref, en fonction de variables de situation.

le mode fonctionnaliste

La prééminence du premier mode - que nous appellerons fonctionnaliste parce que déterminé quasi exclusivement par l'activité que dessert le déplacement - apparaît le plus nettement dans

l'analyse des déplacements domicile-travail (*), surtout quand ils relient Paris intra-muros à la banlieue.

En zone urbaine en tout cas, quand le mode fonctionnaliste est déterminant, les grands axes de voirie en particulier autoroutiers (**), sont, semble-t-il, considérés à la fois comme irremplaçables (les itinéraires empruntant la voirie secondaire présentant trop d'aléas pour être réellement fiables) et frappés d'un fatum (en cas de bouchons ou de forts ralentissements, on est "piégé", on se sent "dans une souricière" et le seul comportement possible est la résignation).

L'appréhension fonctionnaliste du déplacement correspond souvent à une connaissance médiocre de l'espace urbain et de son irrigation par la voirie. Un automobiliste dont la carte mentale est essentiellement constituée par une série de séquences linéaires de trajet - le début de chacune étant déterminé par le point de chute de la précédente - est contraint, pour se déplacer, de procéder par étapes successives : il lui est difficile dans ces conditions d'emprunter des itinéraires alternatifs et de s'éloigner des grands axes auxquels il est habitué et sans lesquels il est perdu ou craint de l'être.

Mais si une bonne connaissance de l'espace du déplacement est une condition nécessaire pour établir un autre mode de relation à l'espace que le mode fonctionnaliste, ce n'est pas pour autant, tant s'en faut, une condition suffisante. Nous avons, par exemple, rencontré parmi nos enquêtés un automobiliste qui possède une connaissance solide du tissu parisien - il est chauffeur de taxi depuis plus de vingt ans - et qui, néanmoins, opte systématiquement pour les grands axes, si embouteillés soient-ils.

On notera également le cas de ce conducteur qui se déplace de la façon la plus fonctionnaliste qui soit à Paris comme en banlieue, tous espaces qu'il connaît médiocrement et dont le rapport à l'espace change du tout au tout quand il se déplace, en week-end, principalement dans le département semi-rural de Seine-et-Marne ;

-(*) Il n'en va pas forcément de même, nous l'avons déjà indiqué, pour les déplacements travail-domicile. Ceci amène à insister sur le caractère réducteur de la variable apparemment unitaire des "déplacements domicile-travail", telle qu'elle a été le plus souvent utilisée dans la construction de modèles. Ceci ne semble d'ailleurs pas spécifique des déplacements automobiles en zone urbanisée et se retrouve mutatis mutandis dans les déplacements en rase campagne : la plupart des automobilistes dérivés à partir d'un tube routier ou autoroutier sur un itinéraire bis ou de délestage n'ont pas de plus grande hâte que de regagner la sécurité standardisée du tube.

(**) Sans oublier ces voiries bâtardes, urbaines pour la quasi-totalité des concepteurs et des exploitants et assimilées à des axes autoroutiers par les utilisateurs. Sur ce point, voir l'exemple des boulevards périphériques parisiens ou, de façon plus générale, des grandes rocade à sens de circulation séparés.

là, il précise qu'il évite les grands axes et se détourne aisément, empruntant les routes départementales peu encombrées : dans ce tissu qui lui est plus familier, hors des déplacements de travail, il établit une relation topologique à l'espace (nous reviendrons dans le paragraphe suivant sur les caractéristiques de ce mode de relation à l'espace du déplacement).

En ce qui concerne l'usage de la voiture, le mode fonctionnaliste semble être fréquemment couplé avec une utilisation systématique de la voiture, et ce en dépit des déclarations générales sur l'utilité des transports collectifs, en dépit également d'une mise en question du primat de l'automobile qui paraît en l'occurrence être plus formelle que réelle.

Quant à la connaissance des rythmes et des régularités de la circulation, il semblerait que les réactions des conducteurs à dominante fonctionnaliste restent le plus souvent stéréotypées, acquises une fois pour toutes et rarement mises à jour. En outre, ce fonds de connaissance est constitué à partir d'une observation relativement fruste, n'intégrant pas d'indices fins, ne tenant pas compte, par exemple, des signes indicateurs de mesures systématiques mises en oeuvre par les régulateurs.

De ce qu'on vient de lire, il ressort d'ores et déjà que l'observation et l'interprétation de l'apparence de la circulation ne peuvent, dans le mode fonctionnaliste, être ni très aiguës ni très pertinentes. Il n'y a pas de réceptivité aux signes apparents de l'état du trafic pas plus que de recherche d'informations supplémentaires ; scepticisme - quant à la régulation - et passivité - par rapport au trafic - semblent caractériser cette modalité de relation au déplacement. Dans ces conditions, les processus de mémorisation et d'apprentissage ne sont guère facilités. D'où la difficulté à prendre des décisions qui exigeraient une attention soutenue, une capacité de prévision hic et nunc. Il n'est pas étonnant que la seule réaction aux embouteillages soit alors la résignation et la persistance sur les axes engorgés.

Les déplacements à dominante fonctionnaliste sont de ceux où les conducteurs se comportent plus comme s'ils étaient transportés que comme s'ils se déplaçaient eux-mêmes. Les mécanismes d'anticipation du travail et la fixation sur l'objectif du déplacement qui en découle interdisent notamment le développement de conduites d'exploration et de détour. Ainsi pendant le trajet domicile-travail, on est déjà, ne serait-ce que du fait des contraintes d'horaires, sous l'emprise du travail, que celui-ci soit ressenti comme valorisant ou comme contraignant. Emprunter alors de préférence les grands axes qui constituent (matériellement, techniquement, symboliquement) l'offre technique et sociale, c'est s'abandonner un peu plus encore au vécu aliénant de ce déplacement.

La contrainte temporelle, la recherche de la sécurité dans le "tube" ne laissent pas place à l'enrichissement et à l'apprentissage, qui y sont quasiment impossibles dans la mesure où il n'y a pas de conduites d'exploration, d'essais de variantes d'itinéraires qui demanderaient une disponibilité d'esprit, une acceptation du risque. Le processus est bouclé, on n'échappera pas aux embouteillages.

le mode topologique

La seconde modalité de relation au déplacement se caractérise d'abord par un refus de soumission aux contraintes, au fatum du trafic, par une relation active à l'espace et au temps. Elle se manifeste dans des conduites de détour, d'exploration et de prospection de l'espace urbain. Nous l'appellerons topologique, d'une part, parce qu'elle suppose une bonne connaissance de l'espace traversé et, d'autre part, parce qu'un enrichissement - même localisé - de cette connaissance est susceptible d'entraîner des modifications beaucoup plus globales des comportements.

Connaissance de la ville et maîtrise de l'espace du déplacement entretiennent des rapports de réciprocité qui vont bien au-delà des seuls déplacements en automobile. Pour connaître le maximum d'itinéraires permettant de se rendre à un endroit donné, il faut connaître non seulement la ville et sa voirie, mais aussi les différents moyens de transport qu'elle offre ; pour apprendre une ville, il faut pouvoir s'y déplacer, et ceci par plus d'un moyen de transport. Aussi n'est-ce pas le fait du hasard si, à ce mode d'appréhension topologique, correspondent des comportements multimodaux : il y a non seulement modulation des itinéraires en fonction d'un jeu complexe de variables (sur lequel nous allons revenir), mais encore modulation dans le choix du moyen de transport en fonction de tout le contexte du déplacement et même, le cas échéant, combinaison de plusieurs moyens de transport pour effectuer un même déplacement. En effet, dans la mesure où cette modalité topologique de relation au déplacement repose principalement sur une rationalité au service de l'économie de temps, il n'est pas étonnant que des conducteurs effectuant à chaud un calcul coût-avantages optent pour les transports collectifs et, en tout cas, ne soient pas des inconditionnels du "porte-à-porte" automobile.

Quoiqu'il en soit, une bonne connaissance de l'espace du déplacement et du réseau de voirie est nécessaire pour se mouvoir aisément et pour éviter les embouteillages en n'hésitant pas à se détourner.

L'automobiliste qui peut se référer à une représentation claire et complète de sa ville pourra, par approximations successives, pointer sur sa cible en référant constamment sa position à sa connaissance de la structure urbaine et des conditions de son déplacement. Et ce d'autant mieux qu'il ne s'agit pas là seulement d'une image globale, mais d'une représentation en détails permettant une maîtrise de l'espace par zones et des liaisons entre zones.

La modalité d'appréhension topologique est caractérisée, avant comme pendant le déplacement, par une analyse multi-critères continue de la situation hic et nunc :

- connaissance globale de la structure urbaine,
 - connaissance des espaces traversés, attention particulière portée aux interfaces entre secteurs,
 - connaissance des rythmes de la ville,
 - connaissance des régularités et des tendances lourdes du trafic selon le jour, l'heure, la période de l'année, les conditions atmosphériques,
 - utilisation des informations radio,
 - prévision systématisée d'alternatives d'itinéraires,
- etc.

Tout ceci va se conjuguer pour permettre une lecture anticipatrice des signes de l'état de la circulation et une réaction immédiate. Ces indicateurs fins (file de plus de "n" voitures à tel feu rouge, ralentissement à tel carrefour, queue de bouchon en haut de telle côte, etc.) sont pour la plupart perçus par tous les automobilistes. Mais ils restent, on l'a vu, inutilisés, non-activés dans le mode fonctionnaliste de relation au déplacement : un bouchon routier y est considéré comme "normal" dès lors qu'il est habituel (ceci n'est pas seulement vrai des conducteurs automobiles, mais aussi de certains régulateurs de trafic...).

Dans le mode topologique, la réaction, déjà préparée dans une représentation anticipatrice, est immédiate : on adopte une variante dont on sait - sur la base d'expériences antérieures et de comparaisons quasi systématisées - qu'elle permettra de gagner du temps, même si elle allonge la distance. Tout se passe comme si se constituait une véritable mémoire, extensive et intensive, un mode de pensée tout à la fois hypothético-déductif et inductif rendant possible la mise en oeuvre de stratégies de circulation efficaces en tous temps et en tous lieux, ou presque.

A ceci s'ajoute une recherche active d'informations supplémentaires, les automobilistes prenant des initiatives de nature à augmenter leurs possibilités d'évaluation de la situation et se constituant un véritable réseau informel d'informations parallèles.

Enfin, notons que lorsque le mode topologique domine, les conducteurs n'appliquent à la lettre le Code de la Route que dans la mesure où il leur semble bénéfique à l'ensemble de la circulation et n'hésitent pas à prendre une certaine liberté par rapport à ces règles s'il leur apparaît souhaitable de le faire, c'est-à-dire si le comportement qu'ils vont adopter ne crée pas de ralentissement. De même, ils sont préoccupés d'utiliser la voirie, tant pour y circuler que pour y stationner, de manière à favoriser au maximum l'écoulement du trafic.

Dans ces conditions, il devient possible d'agir des conduites qui peuvent être qualifiées non plus de fonctionnalistes mais bien de fonctionnelles, conduites actives d'auto-régulation au sein d'un système de déplacements.

le mode hédoniste

Le troisième mode d'appréhension du déplacement pourrait être qualifié d'hédoniste. Il caractérise toute une série de comportements dans le déplacement qui ont pour commun dénominateur la recherche du plaisir : transformer un déplacement motivé par une activité précise en déplacement multi-objectifs, moduler le trajet pour permettre d'autres activités en cours de route, décider telle variation d'itinéraire "sans savoir pourquoi", "pour le plaisir", etc.

Cette conception du déplacement s'inscrit dans une praxis générale elle-même hédoniste : ce qu'on recherche, ce n'est pas - comme c'est le cas, encore qu'avec un bonheur inégal, dans les deux modalités précédentes - un optimum espace-temps fonctionnaliste ou fonctionnel. Ce ne sont plus exclusivement les activités qui se situent aux deux pôles du déplacement qui gouvernent la conduite pendant le déplacement. Ce dernier prend par certains de ses aspects une signification pleine comme segment de temps et d'espace dans un espace de vie vécu comme unitaire.

La façon dont les tenants de ce modèle vivent le déplacement manifeste, comme dans les autres domaines de leur pratique sociale, le désir d'un vivre autrement. L'espace n'est plus discontinu comme dans la modalité fonctionnaliste, l'organisation rationnelle du temps n'est plus prééminente comme dans la modalité topologique, le rythme qu'on adopte est personnel et non plus imposé.

Cette modalité hédoniste ne peut régir l'ensemble des déplacements d'un même individu, alors qu'il est fréquent que les modalités fonctionnaliste ou topologique gouvernent, saturant les comportements (et ceci même si les automobilistes, en fonction de variables de situation, peuvent être amenés à passer d'un modèle à l'autre).

Cette modalité de relation à l'espace-temps du déplacement ne se rencontre, bien évidemment, que dans certaines situations privilégiées. Elle ne peut se développer que dans un univers, un espace de vie moins contraint (en ce qui concerne le travail, les horaires, les ressources, les exigences de la vie familiale, etc.). Elle requiert une plus grande disponibilité face aux stimulations du monde extérieur, une plus grande appétence culturelle, des possibilités et des facultés d'investissement personnel dans l'espace collectif, etc.

On comprend aisément que cette modalité soit pratiquement toujours absente des déplacements domicile-travail, qu'on la rencontre plus dans les déplacements travail-domicile (nous reviendrons sur ce point) et qu'elle caractérise tout particulièrement les déplacements hors travail effectués pour le plaisir.

Les motivations de type rationnel ou rationalisé (peur de se perdre, recherche de la sécurité dans un espace connu, volonté affirmée de gagner du temps, etc.) ne sont plus dominantes. Les évaluations logiques, en termes de calcul coûts-avantages disparaissent devant l'émergence de l'irrationnel, du désir) :

... "Là, c'est un petit peu l'élément irrationnel qui joue et me fait prendre ce chemin" ...

... "Je ne sais pas pourquoi je prends telle ou telle rive de la Marne... Parce que ça me fait plaisir !" ...

Ceci suppose bien évidemment une bonne connaissance du tissu dans lequel on se déplace ou, en tout cas, une certaine absence d'anxiété et des capacités d'intégration de l'information topographique. Le repérage n'est plus uniquement ou essentiellement de type topographique, mais une représentation adéquate et une intelligence de l'espace urbain sont nécessaires si l'on veut pouvoir employer pleinement sa disponibilité.

De plus, la connaissance des rythmes de la ville et de la circulation, les capacités d'observation et d'interprétation de l'état (de l'apparence) de cette dernière, peuvent parfois donner naissance à des comportements caractéristiques d'une relation hédoniste à l'espace. Au fonctionnel se surajoute l'agréable quand, au vu d'une voie ou d'un pont encombrés on décide, plutôt que de rester ou de s'enfourner dans un embouteillage, d'opérer un détour :

... "Je préfère rouler tranquillement par les bords de la Marne... C'est plus agréable... C'est plus agréable que de stationner dans des files de voitures" ...

*

*

**

Les trois modalités de relation au déplacement qu'on vient d'analyser ne sont pas, nous l'avons déjà dit, exclusives l'une de l'autre. Des modifications significatives des variables de situation qui définissent la personne et le déplacement peuvent entraîner des passages de l'une à l'autre. En tout état de cause, il ne s'agit pas là d'une typologie. A ces modalités d'appréhension du déplacement ne correspondent pas des familles de conducteurs, pas plus que des catégories socio-professionnelles ou même des groupes culturels.

En ce qui concerne la régulation globale de la circulation, il apparaît à l'évidence que les "micro-décisions" (les non-décisions plutôt) des tenants du mode fonctionnaliste ne sauraient en aucune manière y concourir. Par contre, le développement de comportements inspirés par la relation topologique à l'espace (ainsi que, mais dans une mesure bien moindre et surtout très aléatoire, les composantes topologiques présentes dans le mode hédoniste) sont susceptibles d'y contribuer.

Nous n'en prendrons que deux exemples. Le premier nous est offert par cet enquêté qui, dans Paris comme en proche banlieue, utilise toujours les mêmes itinéraires et emprunte invariablement les mêmes grands axes sur lesquels il subit quotidiennement, avec résignation, ralentissements, embouteillages et bouchons parfois inextricables. Mal à l'aise dans le tissu urbain, il s'avère inapte - et ce n'est pas là, on s'en doute, un problème de quotient intellectuel... - à intégrer les informations à chaud sur l'état du trafic comme celles relatives aux offres nouvelles de voirie. Son comportement varie du tout au tout en rase campagne et dans ses déplacements (relativement habituels) de week-end et de loisirs : il n'hésite plus à explorer, à se détourner des grands axes, etc., et en retire un plaisir manifeste.

Nous prendrons comme seconde illustration le cas de deux jeunes travailleurs algériens enquêtés lors d'une autre recherche.

Célibataires, ils habitent des hôtels voisins, dans le 15^e arrondissement. L'un d'eux a une voiture dont ils se servent pour aller ensemble à leur travail, à Ivry. Ils partagent les frais d'essence. Prenant leur poste à 8 heures du matin, ils se donnent rendez-vous tous les jours à 6 heures et demie (c'est d'ailleurs, disent-ils, l'heure à laquelle il leur faudrait partir pour pouvoir, en utilisant les transports collectifs, être tout juste à 8 heures à leur travail). Ils affirment que ce départ prématuré ne leur coûte pas (l'un d'eux déclare se réveiller spontanément à 5 heures et demie, même les jours chômés, tant il en a pris l'habitude avec des emplois très éloignés et très matinaux). Partir "trop tôt" leur assure à tout coup une circulation fluide tout au long du trajet qu'ils effectuent en empruntant le périphérique. Ils sont alors certains d'avoir, arrivés à destination, environ une heure de liberté qu'ils passent à prendre un café et à discuter avec des collègues en attendant l'ouverture de l'usine. Ils se refusent à partir plus tard car ils considèrent qu'à partir de 7 heures les périphériques ne sont plus fiables et craignent d'arriver alors en retard.

Leur comportement de déplacement domicile-travail s'avère le résultat d'une négociation complexe entre éléments hétérogènes, voire antagonistes, de leur espace de vie. En partant ainsi (et, surtout, en étant littéralement conditionnés à se réveiller très tôt), ils se reconnaissent fortement contraints; en empruntant le périphérique, ils semblent se rattacher au mode fonctionnaliste. Ce faisant, ils intègrent ce déplacement et son environnement à un mode hédoniste puisque, arrivant "trop tôt", ils récupèrent du plaisir dans une certaine reconquête de traits culturels : longues discussions entre hommes au café, refus du rythme accéléré de la vie occidentale.

5.- Quelques exemples caractéristiques de comportements de déplacement et de modes de relation à l'espace (déplacements Paris-banlieue)

rappel de la méthode

On se rappelle que nous avons choisi au sein de l'agglomération parisienne, les deux localisations d'enquête suivantes :

- a) Châtenay-Malabry (cf.fig.1), commune incluse dans un tissu rural en pleine densification, occupée par des catégories socio-professionnelles appartenant aux classes moyennes. La situation de Châtenay-Malabry est intéressante en ce qui concerne l'offre. Il n'y a pas en effet de liaison directe par transports collectifs avec Paris ; y recourir exige un trajet de rabattement sur la ligne de Sceaux. L'utilisation du véhicule individuel nécessite, soit un rabattement sur le Petit-Clamart, le Pont de Sèvres, etc., soit sur l'axe Paris-Orléans (N.20) ; des solutions intermédiaires sont possibles, encore que difficiles, par insertion dans un tissu interstitiel confus.
- b) La vallée de la Marne et la ville nouvelle (cf.fig.2), cette dernière représentant un pôle à l'extrémité de la vallée. La ville nouvelle sera reliée à Paris par le R.E.R., qui s'insère dans la partie urbanisée, dense et désordonnée de la vallée de la Marne. Le développement de Marne-la-Vallée est d'ailleurs conçu dans une perspective explicite de restructuration de l'urbanisation anarchique de ce secteur.

Il s'agit de deux zones résidentielles en pleine évolution, desservies par plusieurs axes routiers (radiales et rocades) permettant de nombreux choix d'itinéraires et départées de Paris par des tissus très variés. Les axes routiers desservant ces zones ont connu, pendant les cinq dernières années, une évolution assez marquée (ce qui implique à la fois une complication et une gêne dues aux travaux et la création de nouvelles potentialités d'itinéraires.

En ce qui concerne la population enquêtée, nous ne visions pas une quelconque représentativité - qui serait restée illusoire en l'absence de critères de choix pertinents - mais bien plutôt la diversité et l'exemplarité des situations. Les enquêtés sont donc aussi bien des personnes résidant à Paris et travaillant en banlieue que l'inverse. Ils utilisent tous beaucoup leur voiture pour des déplacements variés dans Paris et son agglomération : cadres

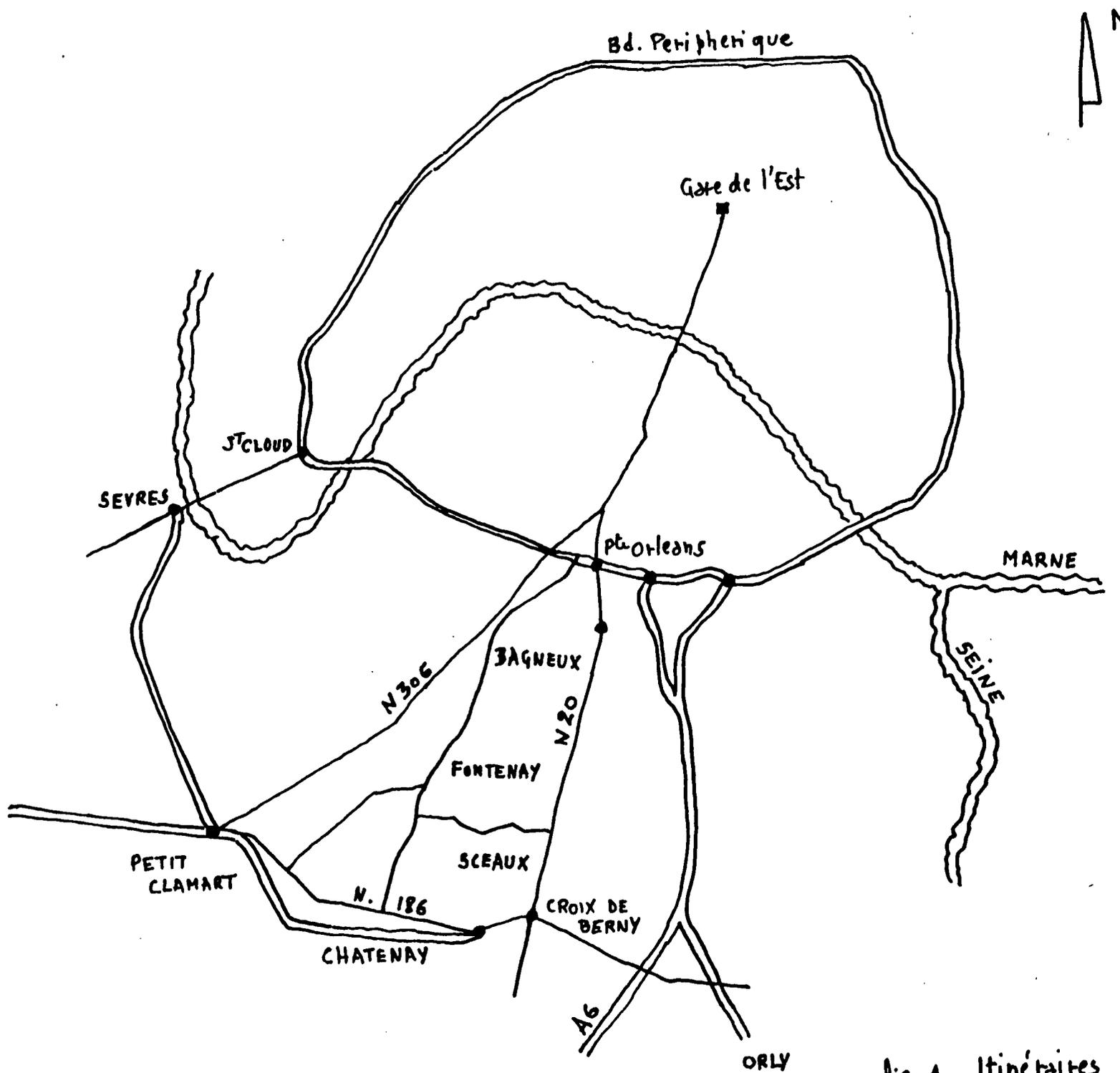


Fig. 1 - Itinéraires principaux Paris - Chatenay

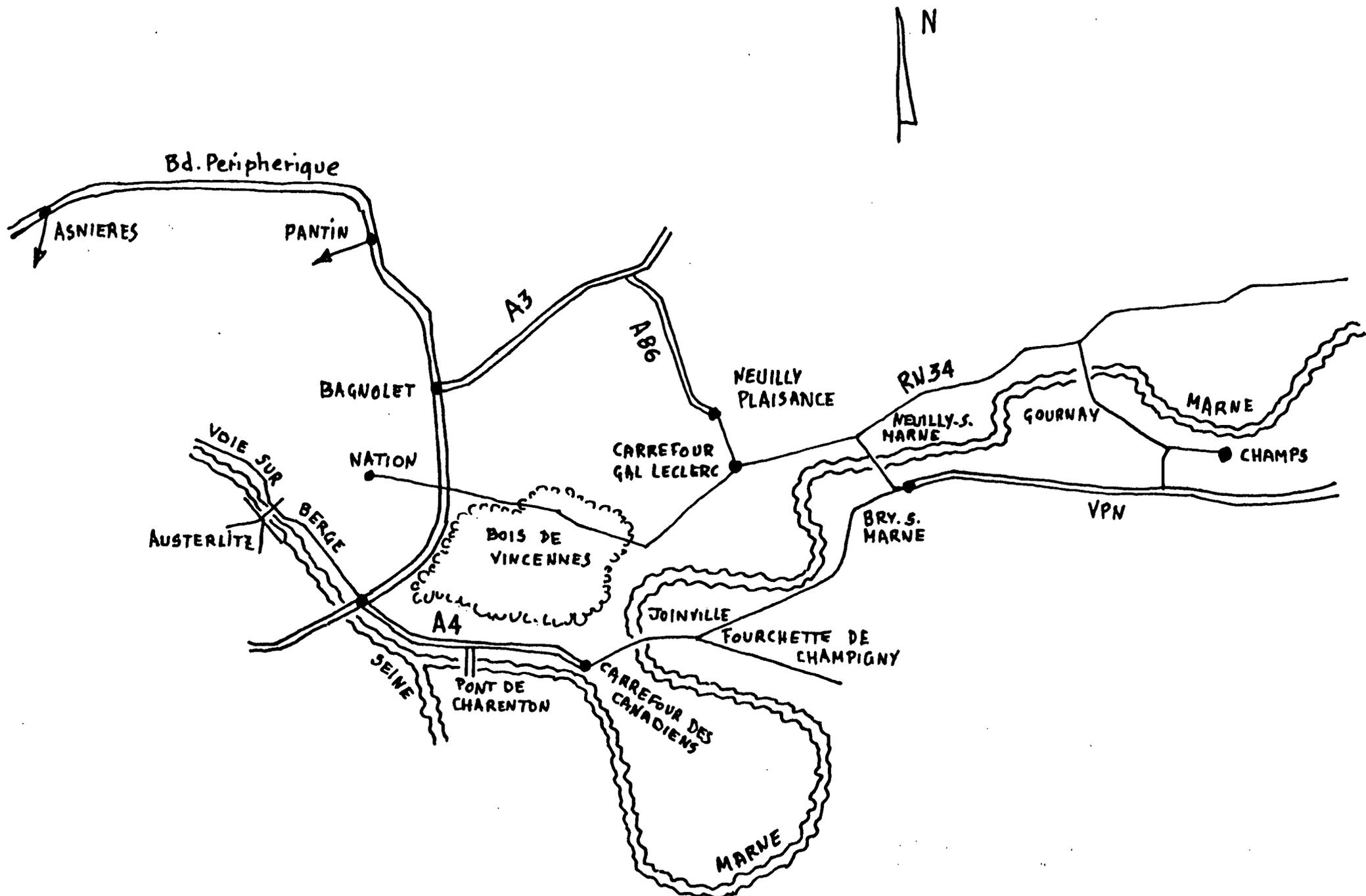


fig 2 - Itinéraires principaux
Paris - Marne-la-Vallée

supérieurs, membres de professions libérales ou professionnels du déplacement, la quasi-totalité d'entre eux - et ceci quel que soit leur statut professionnel - déclarent n'avoir pas de contraintes majeures d'horaires.

Nous avons eu avec chacun d'entre eux. plusieurs entretiens. Le premier était effectué dans une perspective globale où nous nous préoccupions notamment de reconstituer leur histoire en tant qu'utilisateurs de transports comme leur histoire personnelle afin, en particulier, de pouvoir relativiser et mieux situer leur discours sur les transports et les déplacements par rapport à des éléments pratiques de situation : localisations des lieux de résidence et de travail - ou du lieu de travail principal -, ancienneté d'implantation dans ces localisations, durée d'expérience des trajets les plus courants, modifications d'itinéraires en fonction des changements de domicile ou d'emploi, des modifications de l'offre de voirie, etc.

Notons qu'il s'est avéré extrêmement difficile d'arriver à explorer le niveau plus profond des déterminants en amont des déplacements, à décoder les références d'ordre plus socio-culturel par rapport au choix du travail, au choix du domicile, etc. Quelles qu'aient pu être les relances, les déplacements domicile-travail ont fortement saturé le discours et son déroulement. Cette constatation n'a rien pour surprendre : c'est en effet une constante dans toutes les études de transport qu'il nous a été donné d'effectuer en milieu urbain. Cependant, la centration sur le domicile-travail a été dans le cas présent encore accentuée par le fait que nous demandions aux enquêtés de parler de leurs trajets les plus fréquents.

Dans une seconde phase d'entretiens, on s'est attaché - indépendamment d'une exploration du vécu du déplacement, de tout ce qu'on y associe dans le discours - à faire opérer une reconstruction de l'espace. Après avoir demandé aux enquêtés une description du déplacement que nous effectuerions ensuite avec eux, nous avons fait dessiner l'itinéraire principal et ses variantes (ce qui est autre chose que faire reconstruire le trajet dans un discours, le plan constituant en effet une représentation organisée d'un espace mentalement organisé) : ceci afin de chercher des repères dans l'espace et d'apprécier comment le déplacement s'articule - ou non - autour de ces repères, se situe - ou non - dans cette représentation de l'espace (dans la pratique et dans le discours).

Enfin, nous avons effectué avec les enquêtés et dans leur voiture un déplacement de leur choix (celui reconstitué dans l'entretien précédent). Tout au long du trajet, nous avons sollicité et enregistré leurs commentaires, notamment aux points de choix précédemment indiqués, quand nous nous trouvions en face de mesures de régulation ou d'intervention de personnels en tenue, etc.

Cette approche à entrées multiples a d'ailleurs permis de montrer les écarts, voire les contradictions entre, d'une part, les systèmes explicatifs proposés (que ce soit avant, après ou même pendant le trajet) et, d'autre part, les comportements réels, observés et le vécu du déplacement. Ceci est vrai tant de l'opposition entre déclarations verbales sur l'usage irraisonné de la voiture et son utilisation effective quasi-permanente que des prises de position sur l'autoroute comme piège et le fait de l'emprunter systématiquement, etc.

Les exemples abondent. C'est ainsi que nous retrouverons à plusieurs reprises - chez des "fonctionnalistes" toujours - un discours où l'autoroute est présentée comme le moyen le plus sûr et où, quelques instants plus tard, surgit la peur de l'accident, de l'événement imprévisible qui va bloquer toute la circulation et faire de l'autoroute une souricière d'où l'on ne peut plus s'échapper.

Le cas que nous retiendrons ici est d'autant plus frappant que nous le devons à un professionnel qui, de plus, apparaît comme l'exemple le plus pur du modèle topologique.

A un carrefour parisien complexe encombré (les Gobelins), les automobilistes circulant sur un axe où le feu est au vert continuent à avancer alors qu'il est évident qu'il leur sera impossible d'avoir dégagé l'intersection lors du passage au vert pour les autres chaussées (rappelons que ce comportement, pour courant qu'il soit, n'en est pas moins strictement interdit par le Code de la Route).

Et notre enquêté de commenter :

... "Ils devraient s'arrêter, et avant l'entrée du carrefour. Ils ne le font pas... Alors ils bloquent une transversale... Un reliquat de voitures qui n'arrivent pas à s'engager... Parce que le prochain barrage, ça va faire pareil : les gens, ils vont passer au vert alors que devant eux c'est plein... Voilà, on est encore coincés pour un tour ! Alors là, c'est la chose qu'on ne peut

pas éviter, qu'il faut subir. Un carrefour qui est encombré, ils ne doivent pas s'engager dessus, même s'ils ont le feu vert ! Mais les gens ne sont pas consciencieux, ils se font leur tort eux-mêmes, parce qu'aujourd'hui ils essaient de tricher pour pouvoir passer quand même et demain, ils seront bloqués dans une transversale... En fin de compte, ils se gênent eux-mêmes" ...

Quelques minutes plus tard, le ton, toujours objectif en apparence, change pourtant sensiblement. Nous nous trouvons maintenant aux confins du 13^e, rue des Peupliers, juste avant le passage sous le boulevard Kellermann, itinéraire d'habitues s'il en est... A notre droite débouche la rue Brillat-Savarin. Des véhicules venant de cette dernière cherchent à tourner à gauche, pour emprunter la rue des Peupliers vers la place du même nom. Réciproquement, des conducteurs venant de la banlieue veulent prendre, à leur gauche, la rue Brillat-Savarin.

Double tourne-à-gauche, voies étroites (une seule file dans chaque sens), pas de feux de signalisation. Toutes proportions gardées, la situation n'est pas moins délicate que, tout à l'heure, aux Gobelins. Notre conducteur, certes, a la priorité sur les véhicules venant de Gentilly et qui se préparent à prendre la rue Brillat-Savarin sur leur gauche mais les véhicules venant de la rue Brillat-Savarin ont la priorité sur lui. Il s'écrie :

... "C'est pas tellement le tourne-à-gauche qui gêne, dans le fond... c'est Brillat-Savarin, qui a priorité sur nous... Alors, si vous avez quelqu'un qui hésite, il attendra jusqu'à demain avant de passer... Alors il faut s'inclure entre deux voitures. Dans Paris, on peut pas dire que... on peut respecter le Code de la Route à la lettre... on passerait jamais. Là, vous voyez, on est bien forcé... je suis bien forcé d'avancer, sinon" ...

Enfin, rappelons que le choix de la population d'enquête et la stratégie de recueil d'information retenue étaient directement liés aux hypothèses centrales du projet de recherche, qu'on nous permettra de rappeler ici. Les principales d'entre elles étaient présentées ainsi :

... "Examiner la façon dont les individus utilisent les "cartes mentales dans la vie quotidienne, pour se situer "dans l'environnement ou se déplacer (circuler) d'un "endroit à un autre, représente un angle d'attaque pro- "metteur. A cet égard, on peut poser en hypothèse que "les gens, pour se mouvoir d'un point à un autre, peuvent "avoir recours à deux approches très contrastées :

" dans un premier cas, la personne procède par étapes
 " successives : la "carte mentale" consiste moins en
 " une image globale qu'en une série de séquences dont
 " chacune est déterminée par le point de chute de la
 " précédente ;

" dans une seconde stratégie, l'individu part d'une
 " image globale de la ville : par approximations succes-
 " sives, il pointe sur la cible, en référant constam-
 " ment sa position à sa connaissance de la structure
 " urbaine.

"La seconde de ces conduites permet d'emprunter des par-
 "cours alternatifs, alors que la première l'interdit" ...

Les résultats obtenus vont effectivement dans ce sens. Ils montrent que la plupart des conducteurs ne disposent pas d'une image globale et que leur relation au déplacement se structure selon le "mode fonctionnaliste" présenté plus haut.

C'est donc par une illustration de cette modalité que nous allons poursuivre, en insistant sur certains de ses traits les plus caractéristiques (fixité de l'itinéraire, fixation par les "tubes", etc.) et en essayant d'en proposer une explication, au moins partielle, par des traits communs aux conducteurs qui participent de ce modèle (peur de la voiture, manque de connaissance ou de maîtrise de l'espace, etc.).

Les deux autres modalités de relation au déplacement, "topologique" et "hédoniste", ne seront traitées que par opposition au modèle fonctionnaliste ou comme dépassement de ce dernier. Leur présentation sera surtout référée à la notion d'image globale (et elles seront d'ailleurs mieux illustrées encore par les comportements des chauffeurs de taxi qui seront analysés à la fin du chapitre suivant).

Rappelons que, lors de la description des trois modalités de relation au déplacement, nous avons déjà insisté sur le fait qu'il ne s'agissait pas d'une typologie et que, selon les circonstances, un même conducteur pouvait adopter des comportements qui relèvent de modèles différents.

Mais, pourra-t-on objecter, l'espace de l'agglomération parisienne et la circulation aux heures de pointe sont assez compliqués, assez difficiles pour expliquer en eux-mêmes que la grande majorité des conducteurs se déplacent selon des modalités fonctionnalistes, adoptant le même itinéraire car ils le connaissent (ou, en d'autres termes, n'en connaissent pas d'autres).

Le modèle fonctionnaliste représenterait une phase d'apprentissage de la ville et du réseau de voirie commune à tous les conducteurs. Il resterait dominant chez tous ceux qui, ayant des difficultés d'orientation et de représentation de l'espace ou n'ayant pas accès aux éléments de connaissance et de culture nécessaires pour maîtriser la ville dans ses diverses significations, constitueraient une population "captive" des grands axes et, arrêtée à un certain stade d'évolution.

Un tel schéma explicatif reste trop simple pour rendre compte des comportements dans toute leur complexité ainsi que de leurs déterminants. C'est ce que nous nous efforcerons de montrer, en particulier dans le chapitre suivant.

Il semble, en tout cas, qu'il faille aussi rechercher les différences entre le modèle fonctionnaliste et les deux autres dans deux dimensions plus dynamiques, même si elles restent encore insuffisamment précisées :

- passivité/activité pendant le trajet ; c'est en ce sens que l'on peut dire que, sur les autoroutes, sur les voies rapides urbaines et sur les grands axes urbains, nombre d'automobilistes sont transportés plus qu'ils ne se déplacent (*) ;
- liaison opérée (ou non) mentalement et de façon opératoire entre les différents éléments constitutifs du déplacement et de l'environnement (au sens lewinien) dans lequel s'inscrit ce dernier.

exemples de conduites "fonctionnalistes"

Nous prendrons deux exemples de conducteurs, l'un à Marne-la-Vallée (cf. fig. 3), l'autre à Châtenay-Malabry, qui illustrent parfaitement le modèle fonctionnaliste. Ce qui les caractérise au premier chef, c'est la rigidité de l'itinéraire et du comportement. Ils vont emprunter tous les jours pratiquement le même itinéraire, composé presque exclusivement de tronçons autoroutiers, de voies rapides et de grandes avenues :

(*) C'est aussi cette perspective qui fonde certains scénarios sur l'avenir du système de transports où l'utilisation en masse, rythmée par des données de nature sociale et économique, du véhicule individuel, n'en fait rien d'autre qu'un transport collectif. Cf., sur ce point, notre projet de recherche : "La notion de réseau appliquée aux transports collectifs urbains - Concept, réalité sociale, pratique sociale : un essai d'élucidation" [ATP Socio-économie des Transports, 1974].

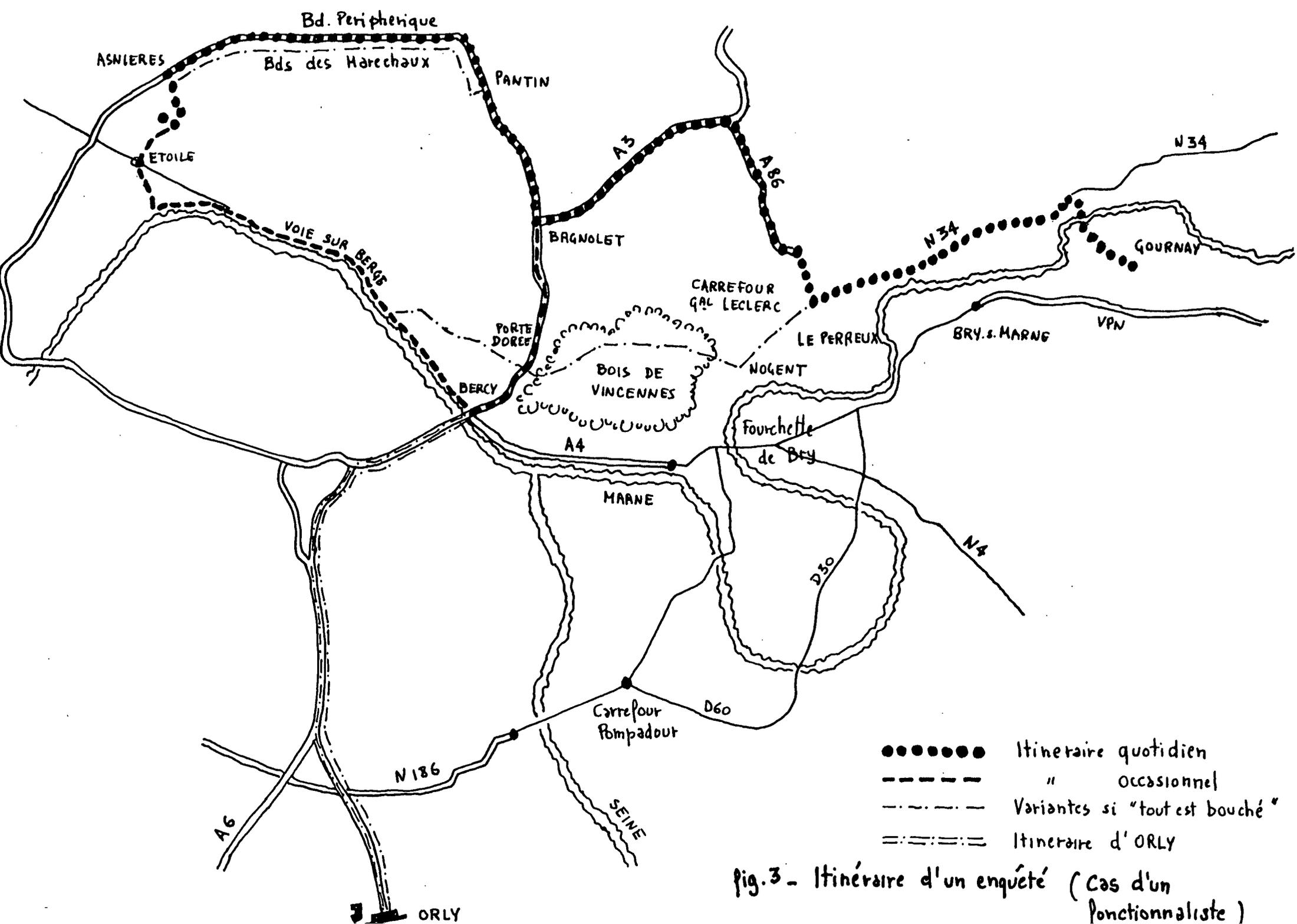


fig.3 - Itinéraire d'un enquêté (Cas d'un fonctionnaliste)

... "J'emprunte l'itinéraire le plus classique, c'est-à-dire je vais chercher au Perreux l'autoroute A3 et je prends le périphérique jusqu'à la Porte d'Asnières puisque mon bureau se trouve Rue Ampère [17è]" ...

... "C'est l'itinéraire... mon itinéraire-type, celui que je prends... presque huit fois sur dix. Je prends l'autoroute A3 et je la suis jusqu'à la sortie au Perreux... Au Perreux, je suis bien entendu la file - je ne sais plus comment il s'appelle le boulevard... Et nous arrivons à ce qu'on appelle le rond-point de Plaisance [Rond-Point du Général Beclerc]. Et je reprends la grande avenue qui va vers Chelles et je la suis tout droit par Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne" ...

Quand il leur arrive de faire des variantes - ce qui est rare - celles-ci sont toujours très limitées, ont lieu exclusivement aux deux extrémités du trajet et le plus souvent le soir, lors du retour au domicile (nous reviendrons sur ce dernier point).

Cet itinéraire permanent permet, selon eux, de bien contrôler la durée du trajet :

... "Le périphérique, c'est embouteillé, mais ça marche toujours un peu et, en s'y prenant à l'avance [sic], on est sûr d'arriver" ...

Or, il convient de souligner que les conducteurs qui participent du modèle fonctionnaliste sont aussi ceux qui se sentent le moins libres par rapport au temps et sont littéralement obsédés par la durée du trajet. A défaut d'une maîtrise de l'espace du déplacement, ils veulent pouvoir en déterminer avec précision la durée (nous aurons aussi à y revenir).

De plus, déclarent-ils, s'ils prennent leur voiture, c'est pour gagner du temps. Dès lors, il leur faut bien justifier et rationaliser ce "choix" :

... "Partir avec sa voiture, se dire je vais arriver en retard, si j'ai tel ou tel embouteillage, parce que quand vous êtes sur le périphérique, si vous n'avez pas une très grande marge de sécurité, vous n'êtes pas sûr d'arriver à l'heure... Alors je suis obligé quelquefois de calculer une aisance dans le temps, ce qui fait que j'arrive des fois une demi-heure, trois-quarts d'heure d'avance et quelquefois je vais arriver en retard à la réunion... Dans un cas ou dans l'autre, on perd son temps" ...

... "Pour nous, banlieusards, les mauvaises heures ça commence à six heures et demie, sept heures jusqu'à neuf heures... C'est ce qui fait que moi, je prends presque toujours le même itinéraire parce que, à neuf heures du matin, quand je pars de chez moi c'est déjà dégage... Neuf heures, ça pousse à dix heures et, en général, la rentrée des bureaux est faite" ...

C'est aux déplacements vers le travail que se rapporte toujours ce type de propos. On ne saurait trop insister - et c'est pourquoi, au risque d'être redondant, nous y revenons une fois encore - sur le fait que les pratiques dans le déplacement domicile-travail sont très largement surdéterminées par la prééminence de l'objectif sur le déplacement lui-même. Tout se passe, nous le disions plus haut, comme si les enquêtés "se transportaient" au lieu de se déplacer. Les mécanismes d'anticipation - et, dans certains cas, celui de cadres supérieurs par exemple, d'investissement - sur l'objectif font obstacle au développement de comportements d'exploration : dans le déplacement vers le travail, on est déjà dans l'univers du travail, contraignant ou valorisant selon sa nature et l'implication personnelle qu'on y a. Saturé par le travail (il y a en quelque sorte pré-vision du travail), le trajet vers le travail l'est également par des facteurs temporels liés à ce dernier. Il en est autrement, nous le verrons plus loin, des déplacements travail-domicile.

Cette détermination totale par l'objectif du déplacement entraîne chez les fonctionnalistes une sorte d'obsession par l'horaire. C'est ce qu'on observe dans les deux cas que nous prenons pour exemple (un cadre supérieur et un membre de profession libérale). Alors même que ces enquêtés reconnaissent pouvoir bénéficier d'une certaine souplesse dans leurs horaires, donc dans leurs heures de départ, pouvoir grouper leurs rendez-vous, etc., ils ne s'en présentent pas moins comme contraints par des conditions extérieures non flexibles ou si peu :

... "Pour moi, c'est très important parce que mon cabinet est petit et on peut dire même pratiquement organisé de façon artisanale, ce qui est fait ici est fait par moi-même, sans collaborateur [...]. Quand on fait soi-même, on est plus comptable de son temps [...]. On essaie de rendre ce temps le plus rentable possible et je ne considère absolument pas le transport comme un temps rentable, sauf dans certains cas : transport comme longue distance, étudier un dossier, préparer un rendez-vous" ...

... "Vous voyez à peu près ce qui se passait sur les boulevards périphériques, à 6-7 h du soir [...]. Pas de variantes possibles, c'était ça ou... non, la seule variante qui était possible, c'était de choisir en fonction des heures d'affluence, l'entre-deux vagues ou une heure un petit peu plus creuse" ...

Tout ceci pourrait conduire l'automobiliste à mettre sa pratique en question, voire à réviser complètement ses moyens de transport. En fait, il continue à penser qu'"en prenant ses précautions", en regardant sa montre dans chaque encombrement, la voiture est bien le seul moyen de transport possible - pour lui en tout cas.

L'un de ces enquêtés n'emploie aucun autre moyen de transport et, quand il en parle c'est, soit pour les exclure immédiatement, soit pour évoquer leur utilisation possible dans l'avenir, mais dans des termes tels que cette éventualité reste pur mirage, déclaration de "désirabilité sociale".

Là encore, l'argument central est celui de la durée. Ainsi un enquêté, dans son premier entretien (avant le trajet), présente-t-il le choix de la voiture comme un choix logique. Expliquant son itinéraire aller, le matin, dans le sens banlieue-Paris, il signale qu'il lui est possible de l'effectuer de toutes sortes de manières. En partant à 8 h 30 du matin, il arrive à sa destination :

- par le métro à 9 h 30 - 35
- en 504, 5 ou 10 minutes plus tard, à 9 h 40
- en 2 CV, 10 minutes plus tôt qu'en métro, à 9 h 20
- à Vespa, 9 h 05 : "je gagne 25 minutes"
- à Vélosolex : "je l'ai fait une fois car j'ai une flotille... c'est vraiment héroïque... je mets plus que la 504 ! Et une fatigue de trois jours" ...

En fait, par recoupements successifs et après avoir voyagé avec lui, on constatera qu'il a emprunté le métro deux ou trois fois il y a plusieurs années de cela et qu'il utilise exclusivement sa 2 CV actuellement (il nous déclarera que n'ayant pas l'usage de la 504 en dehors des vacances, il est en train de la vendre).

Quant à la Vespa, c'est le symbole de sa vie passée d'étudiant à Paris où il circulait librement sur toute la rive gauche qu'il connaissait bien (moins de circulation, moins de sens interdits, etc.). C'est aussi la solution théorique à son problème actuel : le problème des grands axes, c'est l'encombrement, les files d'attente aux feux. Avec la Vespa, ces difficultés disparaissent :

... "Mais avec le deux-roues, je n'ai plus de problèmes, par exemple place Saint-Michel" ...

Et il fera remarquer tout au long du trajet les deux-roues qui se faufilent, la façon dont il aborderait telle place s'il était à Vespa, etc. Mais il insistera en même temps sur les dangers et les inconvénients du deux-roues (pluie, fatigue, risque d'accidents, etc.). Dans la pratique, il semble qu'il n'utilise son scooter que pour des petits déplacements à l'intérieur de Châtenay. "Mais, déclare-t-il, cela reste le véhicule idéal... pour traverser Paris".

En ce qui concerne le métro, le réquisitoire est clair et exhaustif. À la Porte d'Orléans, observe-t-il, le parking est vaste, pas cher (50 % du tarif des parkings au centre de Paris), "c'est un ancien parking de dissuasion". Mais il accumule un ensemble d'inconvénients qui justifient totalement qu'on n'utilise pas une combinaison voiture-métro. Il s'écoule un temps considérable entre le moment où l'on dépose sa voiture et celui où l'on arrive sur le quai, car :

- il faut traverser à pied à peu près toute la place de la Porte d'Orléans par les sous-sols, monter deux étages et en descendre un, car les escaliers mécaniques sont souvent en panne ;
- puis il faut attendre la rame ;
- et puis, on peut avoir oublié ses tickets de métro ou bien les tickets qu'on a se sont démagnétisés ;
- alors il faut faire la queue au guichet car, "à n'importe quelle heure, il y a à la Porte d'Orléans dix à quinze personnes en permanence" ...

Evidemment, de là à Strasbourg-St-Denis, il n'y en a que pour 20 à 25 minutes, qu'on peut utiliser pour lire un dossier, préparer son rendez-vous mais en fait "on n'en utilise pas la totalité". A Strasbourg-St-Denis, le martyre recommence, il y a trois étages à monter : "J'ai compté : cent quatorze marches ! Je ne suis pas cardiaque mais" ... Ensuite, correspondance puisqu'il sort à Bonne-Nouvelle... Il souligne à diverses reprises la fatigue due aux "points de rupture" : "en rentrant, j'avais besoin d'une ou deux heures pour récupérer". Il a donc abandonné car :

... "J'ai remarqué que, en voiture, les itinéraires que j'empruntais me permettaient de gagner du temps sur le métro" ...

Il remarque enfin :

... "Vous ne pouviez pas tellement vous fier aux transports collectifs, avec des grèves perlées, avec des arrêts du travail à des périodes où, vous, vous n'êtes pas en grève, vous devez quand même aller travailler" ...

L'autre enquêté retenu pour illustrer ce point tient un discours moins négatif sur les transports collectifs, qu'il présente souvent comme une alternative à la voiture mais, finalement, chacun des déplacements particuliers dont il nous entretiendra va justifier, à ses yeux, l'emploi de l'automobile :

... "Maintenant mon cas est un peu particulier, il faut le dire, parce qu'il y a des gens qui prennent uniquement leur voiture pour aller d'un point à un autre, c'est-à-dire à leur lieu de travail. Et j'en connais comme ça. Et ils repartent le soir à heure fixe... Alors je me trouverais dans ces circonstances, je pense que bien souvent, sauf dans certains cas quand même - personnellement je ne prendrais pas ma voiture et j'utiliserais, si c'est possible, à moins que cela n'occasionne trop de fatigue, des transports en commun... mais l'autobus, la RATP, c'est pas tellement efficace, c'est lent, pas pratique" ...

Et il ajoute :

... "Dans mes déplacements dans la capitale alors il y a un critère qui me fait prendre ma voiture ou pas la prendre, c'est si dans la maison ou l'administration où je vais il y a des possibilités de parking... Pour moi c'est déterminant. Mais il peut arriver qu'il n'y ait pas tout ça, qu'il n'y ait pas de parking, qu'on se trouve dans des rues étroites de Paris. Alors j'ai deux solutions : il m'arrive de prendre le métro, quand c'est direct, sinon on perd du temps... Ou alors, carrément, de prendre un taxi ce qui évidemment me donne tout de même une certaine liberté pour pouvoir quelquefois même préparer l'entrevue sans avoir l'obligation de l'attention pour pouvoir conduire [...] - Alors le taxi c'est un moyen idéal" ...

Enfin, conclut-il :

... "Je voudrais quand même préciser que, si dans un deuxième temps, le RER était mis en service, il est bien certain que j'emploierais ce moyen de transport... peut-être pas chaque fois, mais dans la majorité des cas... Parce qu'il serait efficace et qu'il me permettrait en un temps assez court et tout au moins pas plus long qu'en voiture... évitant donc les embouteillages... d'être dans le coeur de Paris et n'ayant plus bien entendu de problèmes de stationnement" ...

Et une fois que le fonctionnaliste a défini restrictivement son déplacement, la solution devient simple : utiliser la voiture individuelle comme un transport collectif sur un trajet aussi "droit" que possible entre son domicile et son travail ; garder toujours le même itinéraire pour établir des durées et garantir des horaires fiables.

Cet objectif est en apparence atteint quand on utilise exclusivement les autoroutes ou les grands axes urbains, ce que, avec certains de nos enquêtés, nous avons appelé des "tubes". Nous avons déjà parlé, au début de ce chapitre, des grands axes et de la voirie primaire et nous aurons à y revenir à plusieurs reprises. Aussi, à ce point de l'exposé, nous contenterons-nous d'illustrer le "tube" à travers les propos tenus par les conducteurs.

le discours fonctionnaliste sur le "tube"

C'est un discours qui vise avant tout une réduction de la dissonance cognitive (*) de ceux qui le tiennent. On présente les avantages liés à la solution qu'on a retenue comme majeurs (on est sûr de ne pas s'égarer, "ça" avance toujours un peu sur un grand axe, etc.) et ses inconvénients comme mineurs (il y a, certes, des embouteillages, mais bien connus, bien localisés...). Typique de cette recherche de réduction de la dissonance cognitive, le qualificatif "agréable" tel que l'emploie l'un de nos enquêtés :

... "A la porte d'Orléans, j'ai une longue ligne droite qui est très agréable, qui est la rue de Paris, à Bagneux. Je file tout droit en laissant le cimetière de Bagneux à ma droite et je suis pratiquement en ligne droite jusqu'à, de nouveau, aux approches de Fontenay-aux-Roses"...

Le tube, au demeurant, n'en est pas moins décrit comme une fatalité:

... "[On dit] faut pas toujours prendre les grandes routes, il y a les petites routes, mais ça a un inconvénient : c'est qu'il faut bien connaître, parce qu'on risque de se perdre et, au lieu de retrouver véritablement sa route, on retombe dans un endroit où il y a des embouteillages et en fait on a perdu du temps" ...

(*) Par "cognitif", il faut entendre tous les éléments de connaissance, d'opinion ou de croyance relatifs à l'environnement, à soi-même ou à son propre comportement. Tout individu tend à sauvegarder un sentiment de cohérence interne, à rester donc - selon les termes de Festinger - "consonant". Or, tout comportement (en particulier de choix ou de décision) entraîne un déséquilibre, une "dissonance post-décisoire", du fait que le terme du choix retenu ou que la décision prise ne se caractérisent pas seulement par des éléments positifs, mais également par des éléments négatifs (et inversement pour le terme du choix rejeté). Il s'agit donc, pour tout individu se trouvant dans cette situation inconfortable, de renforcer sa cohérence interne. Pour cela, il existe plusieurs voies de réduction de la dissonance consécutive à la décision : p.ex. on pourra, psychologiquement, minorer les éléments négatifs de la décision prise et en majorer les éléments positifs (minorer les avantages de la solution rejetée, majorer ses inconvénients, etc.). L'individu en état de dissonance se préoccupera d'éviter toutes situations qui aboutiraient à augmenter son état dissonant. Soulignons aussi que la dissonance cognitive constitue en elle-même un facteur motivant à la réduction des tensions.

Mieux vaut donc être raisonnable et ne pas se laisser aller à des impulsions qui nous jetteraient dans l'inconnu du réseau secondaire. Le tube, au contraire, c'est la sécurité. On peut donc endurer les quelques inconvénients qu'il présente :

... "Des fois je me dis : "Oh! ça va pas circuler" puis je m'aperçois qu'on circule à peu près, pas très vite... Ça s'écoule normalement, parce que ces circulations en file, vous savez que cela s'écoule, même lentement, mais normalement... Mais le drame, c'est quand devant vous il y a une voiture en panne, il y a quelque chose qui s'est mis en travers" ...

... "Une fois que vous avez pris le périphérique et l'autoroute A3, vous ne pouvez pas revenir en arrière, alors..."

[L'enquêteur : Et vous prenez toujours cet itinéraire-là?]

... Huit fois sur dix... Parce que je me suis aperçu que malgré tout cela marche mieux. Il y a je vous l'ai dit, des fois où c'est terrible, où véritablement on ne peut plus ni avancer ni reculer... Alors j'emprunte le boulevard des Maréchaux... c'est-à-dire... le boulevard des Maréchaux, vous connaissez, c'est les boulevards Maréchal Berthier, c'est-à-dire qu'ils se situent tous... tous les boulevards jusqu'à la Porte de Pantin... Et à la Porte de Pantin, c'est toujours dégagé, un petit peu... et je reprends le périphérique jusqu'à l'autoroute A3... Je reprends mon itinéraire habituel ! Alors il y a un deuxième bouchon qui se produit bien souvent, c'est lorsque nous rentrons du périphérique sur l'autoroute A3, il y a une bretelle et souvent cette bretelle est saturée beaucoup plus que dans le passé. Et il y a un deuxième bouchon... et quelque fois la circulation n'est pas très rapide sur l'autoroute A3, à ce moment-là, et lorsque nous arrivons au Perreux, en quittant l'autoroute A3, alors là nous avons encore un nouveau bouchon assez important quelquefois... Et il y a un deuxième bouchon au Rond-Point de Plaisance [Rond-Point du Général Leclerc] où les voitures se dispersent dans tous les sens : il y en a qui vont vers le Perreux, d'autres qui vont vers Chelles, d'autres même qui retournent vers Fontenay... Alors là évidemment, cela fait un bouchon assez important. Et alors là, je me rappelle, il y a environ un mois, les feux ne fonctionnaient pas... je suis resté une demi-heure. Ce n'est pas tous les jours comme cela heureusement ! Mais voilà l'itinéraire que, le plus souvent, je prends"...

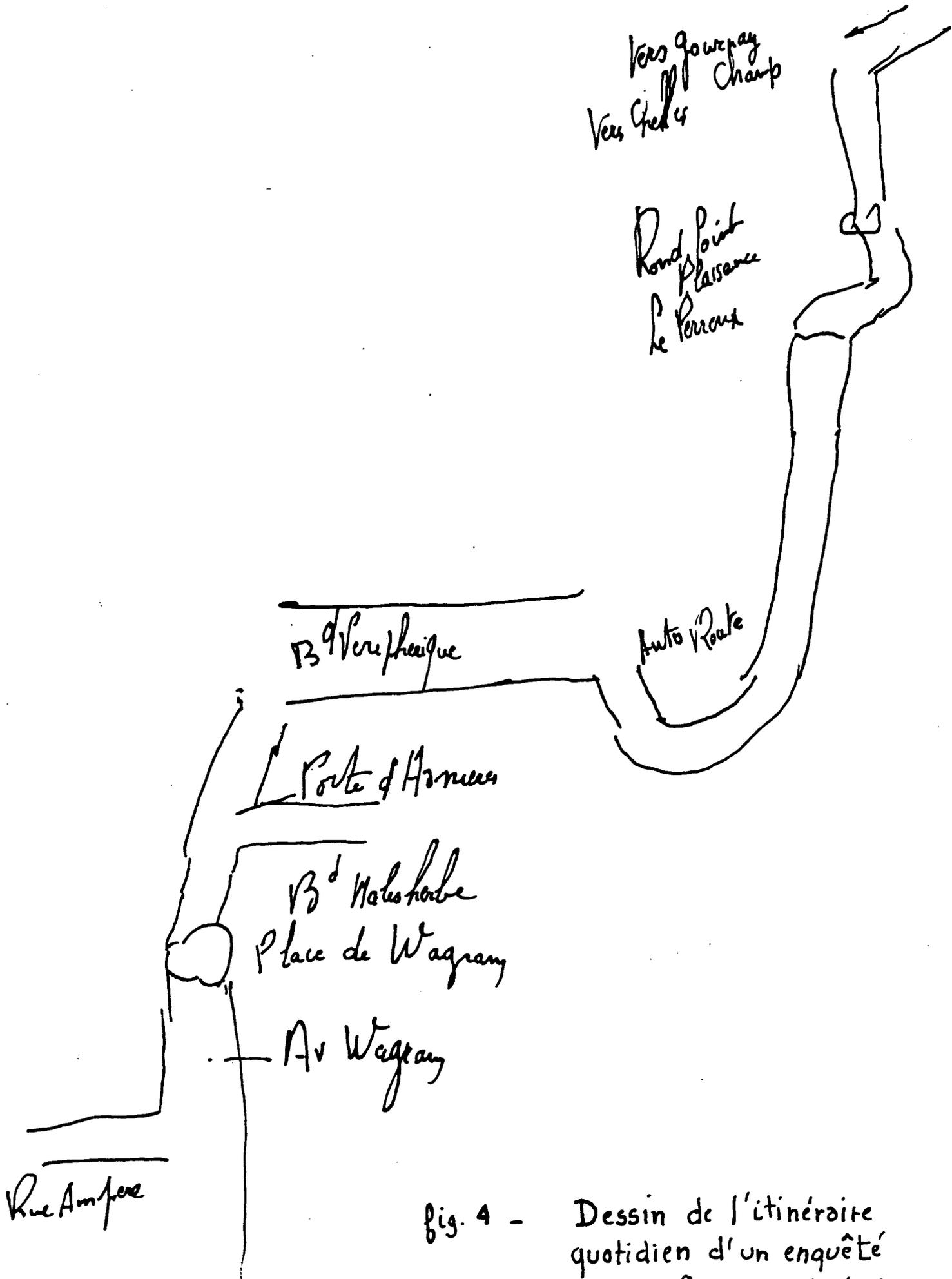


fig. 4 - Dessin de l'itinéraire
 quotidien d'un enquêté
 (cas d'un fonctionnaliste)

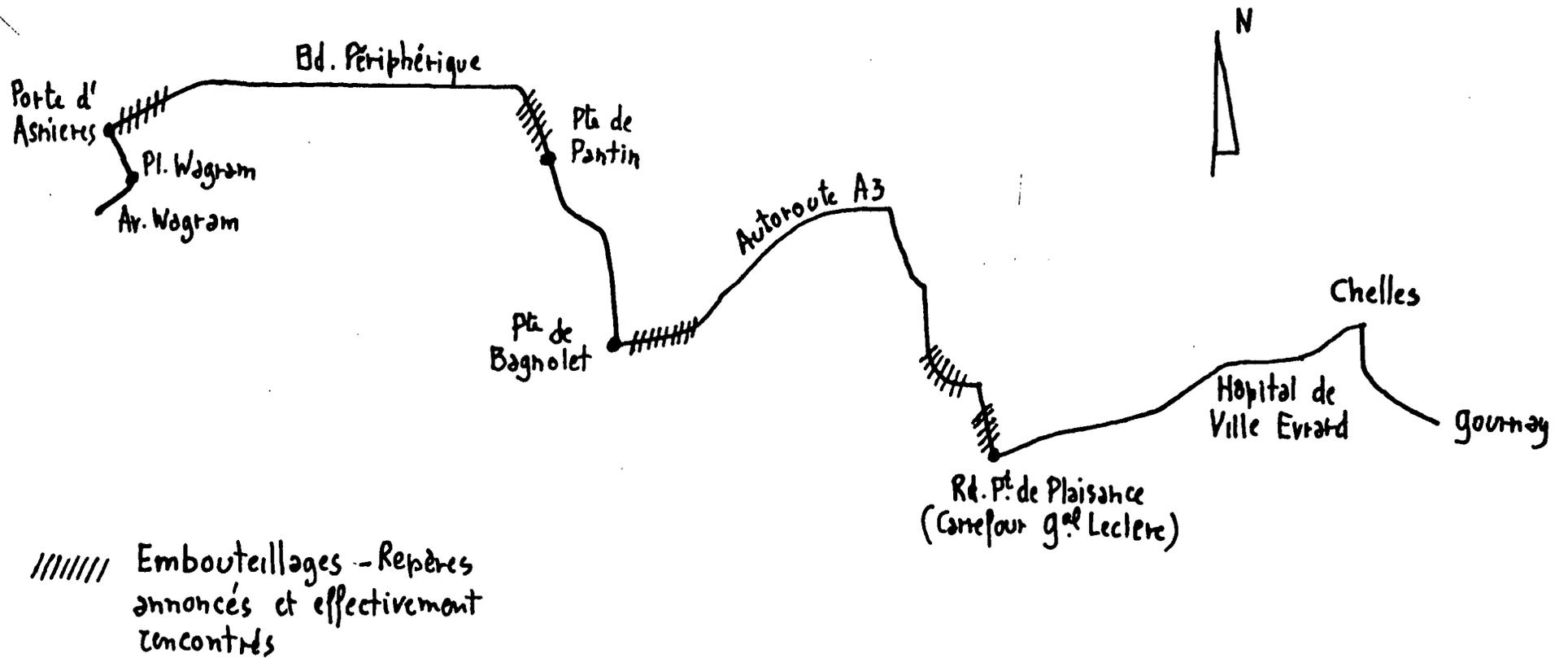


fig-5 - Trajet réel (correspondant au dessin fig 4) avec mention des repères cités pendant les interviews et le trajet

Les commentaires ne sont pas spécifiques des autoroutes où l'on est "objectivement" enfermé. L'autre enquêté retenu comme exemple, qui utilise presque exclusivement pour pénétrer dans Paris l'axe Avenue du Général Leclerc - Denfert-Rochereau - Boulevard Saint-Michel - Boulevard de Sébastopol, fera les commentaires suivants en parcourant cet axe :

... "Là, c'est le pensum dont on ne peut plus sortir à partir du moment où on est dessus" ...

A l'entrée :

... "Ah oui ! On est engagé vraiment sur une voie ferrée, quoi !" ...

Au milieu :

... "Comme le boulevard a été élargi après les événements de Mai 68, la partie centrale est à trois voies. Elle est très bien, on descend... on descend... pas mal" ...

Enfin, tombé dans un bouchon qui va du Boulevard St-Germain à la Place Saint-Michel :

... "Si je m'en évade, si je cherche à modifier, dans la mesure où c'est possible et dans la mesure où le calcul [que je fais] très rapidement me... conforte dans l'idée que ce changement dû à un obstacle quelconque ne va pas représenter un retard par ailleurs, parce que je suis obligé de [le] contourner [par] très loin, de me heurter à un îlot inconnu, avec des sens uniques, avec d'autres problèmes que je ne connais pas... Alors, faisant ce calcul très rapidement, je me dis : "Bon, qu'est-ce qui va se passer ici ? Je vais mettre dix minutes dans l'embouteillage... Là, j'allonge mon itinéraire avec la possibilité de rencontrer les mêmes points noirs ailleurs. Donc je reste" ...

... "Enfin, je ne me déplace plus aux mêmes heures. Ce qui fait effectivement que lorsque je me trouve dans un des points noirs, exemple : la place Saint-Michel, soit j'ai la possibilité de patienter et de chercher un trou dans la circulation pour prendre mon pont et continuer mordicus ou alors les quais. Mais je sais qu'en prenant les quais - pour aller, toujours, sur l'autre rive - je suis obligé de traverser à un point de passage forcé, obligatoire, qui est un pont. En réalité, les bouchons, c'est souvent les ponts parce qu'ils sont plus étroits"...

Bloqué place Saint-Michel depuis plusieurs minutes, il conclut :

... "Je me suis rendu compte que la discipline est payante. Dans la mesure où l'on ne cherche pas à être plus malin que les autres, tout finit par s'arranger. Surtout s'il y a une pélerine qui est au milieu du carrefour" ...

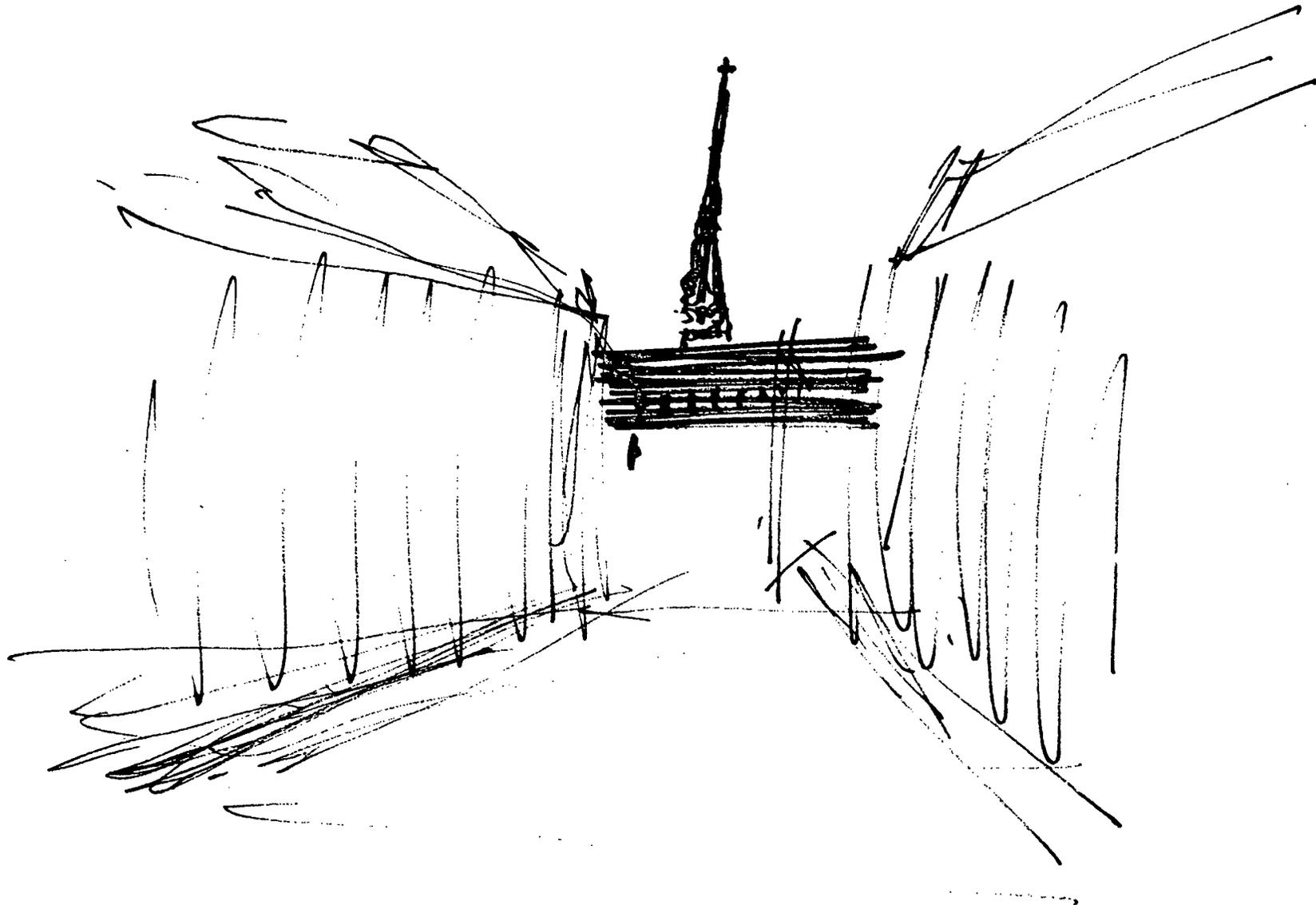
Ces propos sont particulièrement éclairants sur le mode fonctionnaliste. En effet leur auteur, contrairement à la plupart des conducteurs fonctionnant sur ce mode (qui connaissent mal l'espace dans lequel ils se déplacent ou tout au moins n'arrivent pas à se le représenter mentalement quand ils circulent) connaît parfaitement la rive gauche, où il a habité et travaillé à plusieurs endroits pendant de longues années. De plus, il est professionnellement habitué à se servir tous les jours de plans et à représenter l'espace il fera d'ailleurs après, le trajet un croquis, qu'on trouvera ci-après, figurant la Sainte-Chapelle vue du Boulevard Saint-Michel pour "enrichir" en quelque sorte le commentaire de son trajet (*).

Cet itinéraire immuable est donc vécu par lui comme un choix, rigide certes, mais dans lequel la dissonance cognitive est réduite, choix reposant sur la peur de perdre son temps et sur le goût de l'ordre.

Est-ce dire pour autant que les fonctionnalistes sont incapables de changer d'itinéraire ? Evidemment non, mais ce changement se manifestera le plus souvent par l'adoption d'un nouveau tube ou tronçon de tube et non par adaptation souple aux conditions du moment ou au plaisir du déplacement :

... "Si vous voulez, je crois qu'un itinéraire résulte de l'accolement bout à bout d'un certain nombre d'expériences : chaque fois, on remarque que telle rue ou tel carrefour est à éviter ou au contraire à emprunter. Et puis on se façonne comme ça, en mettant bout à bout un certain nombre d'expériences, finalement, un itinéraire personnel. Alors, à remarquer que beaucoup de gens font la même démarche et qu'on finit par se retrouver sur le même itinéraire... On le mène ainsi à la saturation.

(*) Ceci permet de comprendre l'avertissement donné plus haut de ne pas schématiser par trop les différentes modalités de relation au déplacement.



Trajet Châtenay - Paris
Perspective sur la flèche de
la Sainte-Chapelle, du boule-
vard Saint - Michel

A ce moment-là, il faut chercher autre chose. Or, jusqu'à présent, le chemin que nous venons de parcourir et que nous allons continuer est celui que j'emprunte depuis pratiquement deux ans. Donc la circulation n'a pas sensiblement augmenté quant au volume. Ce que j'ai noté, c'est qu'il y a plus de motos. Il y a une avalanche de motocyclettes depuis en gros deux ans" ...

Mais, la plupart du temps, le fonctionnaliste ne connaît pas très bien l'espace - ou n'arrive pas à se le représenter - et il n'abandonne son itinéraire de base que contraint et forcé, avec beaucoup d'angoisse :

... "Entre six heures et huit heures du soir, c'est l'heure de ma rentrée... Alors là je prends plusieurs itinéraires... En général, je reprends le périphérique... mais quelquefois il m'arrive de passer carrément dans Paris, quand il y a véritablement des embouteillages énormes sur le périphérique" ...

... "Cela peut se produire et... j'essaye de passer dans Paris... mais, je me suis trouvé au milieu d'embouteillages où tout était comble et j'ai été obligé de faire un circuit pour me dégager de la circulation entre huit heures et neuf heures du soir. Il y avait eu, je crois, des manifestations, ou il y avait eu un certain nombre de choses qui avaient embouteillé complètement toutes les voies... de cette partie de Paris" ...

Alors que sur l'itinéraire quotidien un bouchon est "normal" s'il est habituel, sur un itinéraire occasionnel tout est inquiétant, étroit, tortueux :

... "L'Etoile, c'est bizarre : des fois on passe facilement et des fois c'est complètement bouché" ...

... "Je prends la voie express, le chemin sous... qui longe les bords de la Seine..., les souterrains. Et on repasse sur la Concorde et là il y a un bouchon parfois important... parce qu'il n'y a que deux files. Une fois qu'on est rentré dans le tunnel, qui est très long... on est comme oppressé dans ce tunnel souterrain" ...

... "Alors des fois je passe par Nogent, l'Avenue du Général de Gaulle, vous savez la rue étroite à Nogent" ...

On retrouve, là encore, une certaine anxiété dès qu'on sort des axes larges et droits. C'est sur cette dimension de la peur (de se perdre, de l'accident, de la contravention, du désordre) que nous terminerons le portrait du fonctionnaliste, car elle est présente tout au long de ses propos et dans son comportement au volant (cela va sans doute de pair avec le fait que la plupart détestent la voiture et que certains conduisent fort mal) :

... "Nous avons la priorité mais parfois au péril de nos ailes ! Les gens qui viennent par l'avenue Jean Moulin ne la cèdent pas volontiers" ...

... "Le point délicat, on va l'aborder, c'est la place ! [Il est délicat car les gens de la file de droite] ont toujours la bonne idée d'aller à gauche et ceux qui sont au milieu et veulent continuer tout droit sont cisailés".

... "C'est un itinéraire qui est assez dangereux car il ne comporte pas assez de feux de croisements, il y a des carrefours avec une très mauvaise visibilité N.B. [nous] n'en remarquerons qu'un en route]. De ce fait il est fatigant, car on doit faire beaucoup plus attention et de ce fait on ne gagne pas beaucoup de temps" ...

En fait, cet enquêté le dira à un autre moment, ce chemin est assez sinistre, longeant des sortes de no man's lands, des décharges, des emprises SNCF... A tout le moins, ce paysage ne lui plait pas et, peut-être, l'angoisse-t-il...

deux autres modes de relation à l'espace

Nous avons remarqué plus haut que l'une des différences importantes qu'on pouvait relever entre ces modèles et le modèle fonctionnaliste se situait sur une dimension passivité/activité. Nous allons donc commencer par situer les conduites de ceux qui relèvent de ces deux autres modèles par rapport au "tube", puisqu'il semble bien que le réseau primaire présente les mêmes contraintes pour tous.

Les automobilistes à conduite topologique et hédoniste empruntent eux aussi les tubes, mais seulement à des heures où la circulation y est fluide, ce qui leur permet alors de se constituer des itinéraires beaucoup plus rapides.

S'il y a doute, on évitera systématiquement ces grands axes ou l'on ne les empruntera que sur de petits tronçons de liaison incorporés à des itinéraires situés quasi exclusivement en voirie secondaire. Voici ce qu'en dit un professionnel livreur :

... "Ah, oui !... Oui, mais là je me dérouté, je ne reste jamais dans un axe qui est encombré, il y a toujours moyen de s'en sortir. Même, des fois, il faut marcher un peu au radar, si l'on peut dire. On sait qu'on contourne, seulement faudra repiquer à gauche après, vous voyez"...

Et un autre :

... "Mon problème, c'est d'éviter l'axe Nord-Sud et d'éviter la RN20. Il est évident que si je prends l'itinéraire classique par l'Avenue du Général Leclerc, la RN 20 et compagnie, je mettrais plus de temps... A partir de la Vache Noire, ça dépend, c'est un peu plus au gré de l'inspiration... Le plus dur à franchir au moment de la dispersion du soir ce sont les portes évidemment. Bon, donc par un chemin détourné je rejoins... je traverse Gentilly pour rejoindre la Vache Noire... Là, là indéniablement je suis forcé de couper la RN 20 pour - passer de l'autre côté, et... pour rattraper Bagneux, c'est ce que je fais... Et je fais un petit tronçon, si vous voulez, de... deux à trois cents mètres sur la RN 20, c'est tout" ...

Un troisième :

... "J'utilise le périphérique sur quelques centaines de mètres... Alors là, il n'y a jamais de bien grands bouchons parce que la plupart des voitures qui sont sur la file de droite que nous prenons s'échappent précisément par la sortie de la Porte de Bercy... Alors, même si c'est bourré sur le périphérique, il y a là un petit... un petit courant qui roule toujours" ...

... "Ici, c'est en cours de travaux constants... Une fois qu'on est embarqué dans cette souricière, n'est-ce pas, on ne peut plus s'en sortir ! Alors si on s'est fait piéger une fois... tant qu'on présume que les travaux qui sont cause de l'embouteillage durent... eh bien, on s'efforce de rechercher un autre itinéraire... Si vous voulez, je vous en parlerai tout à l'heure, quand on aura terminé avec celui-là" ...

le mode topologique
.....

Pour résumer très schématiquement ce qui a été dit plus haut, nous dirons que le conducteur relevant du modèle topologique refuse de se soumettre aux contraintes de la circulation et à la fatalité des grands axes(cf.fig.6). Il se caractérise par des conduites de détour et d'exploration.

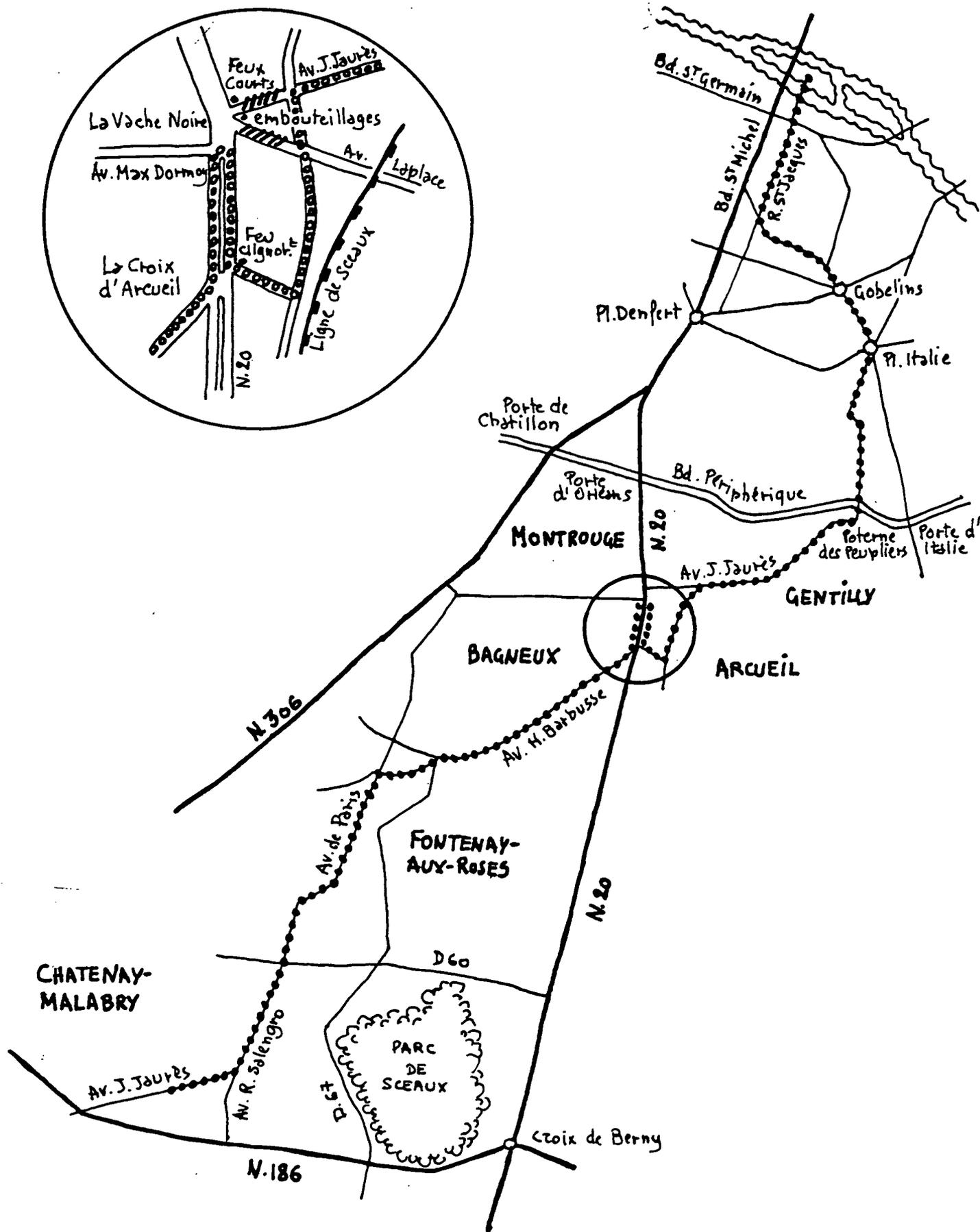


fig 6 - Itinéraire d'un enquête
(Cas d'un topologiste)

... On se met dans la file de droite car je sais qu'il y a une flèche au feu rouge ... 1

... La rue St. Jacques a l'air bonne. Au lieu de prendre l'itinéraire que j'avais prévu je vais continuer pour rattraper la rue Claude Bernard qui m'emmenera directement au carrefour Gobelins ... 2

... A cette heure-ci les gobelins se passe de toute manière les gobelins ne sont pas tellement longs. Il faudrait vraiment qu'il y ait une saturation Place d'Italie vers la N.7 et l'autoroute du Sud ... 3

... La rue St. Jacques remonte très bien des fois cela tasse un peu. Il y a un étranglement. Il y a toujours une ou deux voitures qui ne devraient pas stationner ... 4

... Jusqu'à Claude Bernard c'est vide. Si les gobelins ne passent pas on prend la rue Berthollet ... 5-6

... Je vais me mettre à droite car il y a des virer à gauche un peu plus loin ... 7

... Les Gobelins ont l'air de bien monter. Je le "vois" d'ici. Autrement cela remonterait jusqu'au virage. Alors on peut repiquer par Broca et Glacière ... 8

... C'est un carrefour qui pose des problèmes pratiquement pour toutes les voies qui y aboutissent. Il y a énormément de virer à gauche. Je vais me mettre à droite pour partir un peu plus tôt ... 9

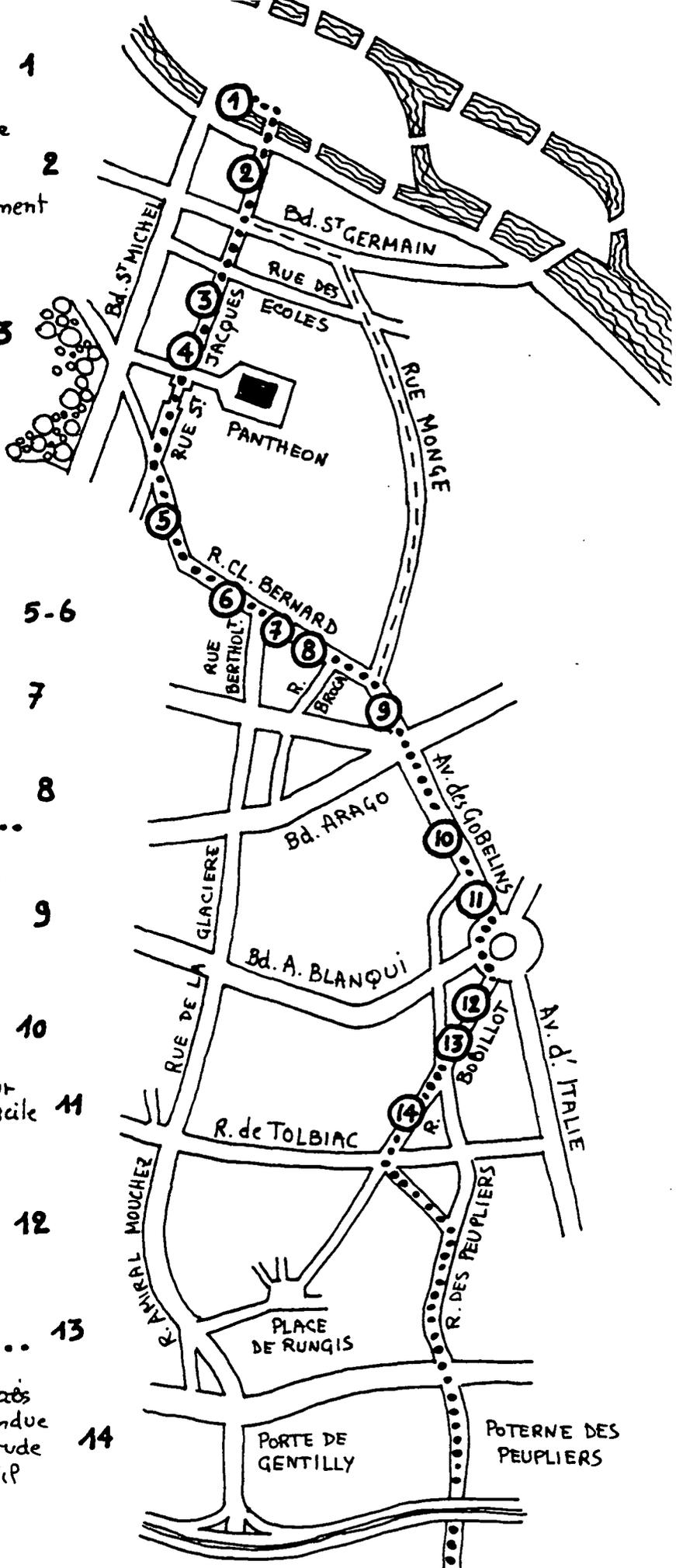
... Quand c'est plein je prends cette rue à droite ... 10

... Il faut contourner la place par l'extérieur. On va encore avoir un petit moment difficile dans la rue Bobillot ... 11

... Où c'est le plus mauvais, c'est si je continue tout droit vers la place de Rungis pour rattraper l'autoroute par Gontilly ... 12

... Je ne me mets pas derrière le bus car de l'autre côté du feu il y a un arrêt ... 13

... Avant je prenais la Rue du Moulin des prés mais le stationnement d'un côté l'a rendue mauvaise ... c'est fluide comme d'habitude peut-être légèrement plus emprunté qu'il y a un an ... 14



----- itinéraire initialement prévu

Fig. 7. Détail de l'itinéraire intra-muros de la fig. 6 et commentaires de l'enquête durant le trajet

Ces conduites sont rendues possibles par deux conditions complémentaires : une vision globale de la ville (ou, plus généralement, de l'espace du déplacement) et une connaissance précise du réseau secondaire et des flux selon les heures. Ces connaissances vont permettre au conducteur, tout au long d'un trajet, à la fois d'anticiper et de s'adapter au coup par coup si ses prévisions s'avèrent insuffisantes.

Cette conduite est parfaitement illustrée par les propos que tient un conducteur lors d'un tronçon de trajet à l'intérieur de Paris (cf. fig.7) et ne demande pas d'autres commentaires de notre part (*).

Le conducteur topologiste est donc un conducteur fonctionnel. C'est, de plus, un conducteur efficace, car il a analysé dans le détail le fonctionnement des carrefours et les difficultés du trajet et qu'il sait les exploiter au mieux.

... "[L'enquêteur : Arrivée place d'Italie...]

Oui, la place n'est pas trop mauvaise, quoiqu'il y ait l'air d'avoir un peu de voitures dessus ; alors une place il faut toujours la contourner au maximum de l'extérieur.

[L'enquêteur : Oui... ce que les gens ne savent pas...]

Voilà ! Faut faire comme les autobus font, là il y a qu'à regarder les autobus à l'Etoile ! Parce qu'automatiquement, contournant une place de l'extérieur, on a toujours la priorité à droite, pour les gens qui veulent quitter la place pour prendre une transversale" ...

... "C'est un carrefour [les Gobelins] qui pose des problèmes car il y a énormément de vire-à-gauche. Alors il y a toujours des véhicules en attente au milieu du carrefour, qui freinent automatiquement le démarrage transversal. Là c'est la fin du couloir bus, alors je vais me mettre à droite pour repartir un peu plus tôt... Alors si on repasse ici dans une demi-heure ce sera plus difficile qu'à l'heure actuelle" ...

(*) Notons que le topologiste choisira le plus souvent un trajet plus long s'il peut rouler plus vite et gagner du temps ; cet aspect sera amplement illustré plus loin par le comportement des chauffeurs de taxis, qui se rattachent le plus souvent à ce modèle.

Enfin, la plupart des topologistes ne sont pas esclaves de la voiture et préfèrent les transports collectifs aux heures où la voiture est moins rapide. Ils ont ce que nous avons appelé ailleurs des comportements de déplacement multimodaux :

... "A gauche, direction Châtenay-Malabry. Ce qu'il y a de bien dans cette banlieue, c'est qu'avec la ligne de Sceaux au départ gare Sceaux-Robinson : vingt et une minutes, je suis à la gare du Luxembourg !

[L'enquêteur : Et ça vous arrive de... de ne pas prendre votre voiture ?]

Ah, oui ! Ah ! Oui ! Ça m'arrive... je vais beaucoup plus souvent à mon travail par les moyens de locomotion qu'avec ma voiture. Je la prends exceptionnellement ma voiture, je la prends... lorsque je sais que je terminerai assez tardivement le soir et que... les... les trains, euh... l'espace (*) entre chaque train est beaucoup plus grand, vous comprenez" ...

le mode hédoniste
.....

Là, encore, nous nous contenterons de résumer ce qui en a été dit plus haut et d'illustrer cette modalité de relation au déplacement par un exemple caractéristique (cf. fig.8).

S'il n'a pas, le plus souvent, cette connaissance détaillée des rues, des carrefours, du trafic, qui caractérise le topologiste, l'hédoniste partage néanmoins avec lui sa connaissance et sa vision globales de l'espace ainsi que son désir de ne pas être arrêté quand il roule. Si cette image mentale (nous préciserons plus loin cette notion) est moins exclusivement organisée d'un point de vue fonctionnel que celle du topologiste, elle a par contre une dimension culturelle plus affirmée.

Dans l'ensemble de ses conduites, l'hédoniste va donc chercher, lui aussi, à éviter les contraintes des itinéraires principaux et des tubes. Mais, au delà de cet ajustement à l'état de la voirie et du trafic, il va se caractériser par une volonté de trouver un rythme personnel et non imposé, par un souci, en assignant des objectifs multiples au déplacement, d'enrichir celui-ci. Bref, il vise une certaine recherche du plaisir dans les circonstances du déplacement lui-même.

(*) On remarquera l'utilisation du terme espace pour parler d'un intervalle de temps. Ce point sera développé dans le chapitre II.

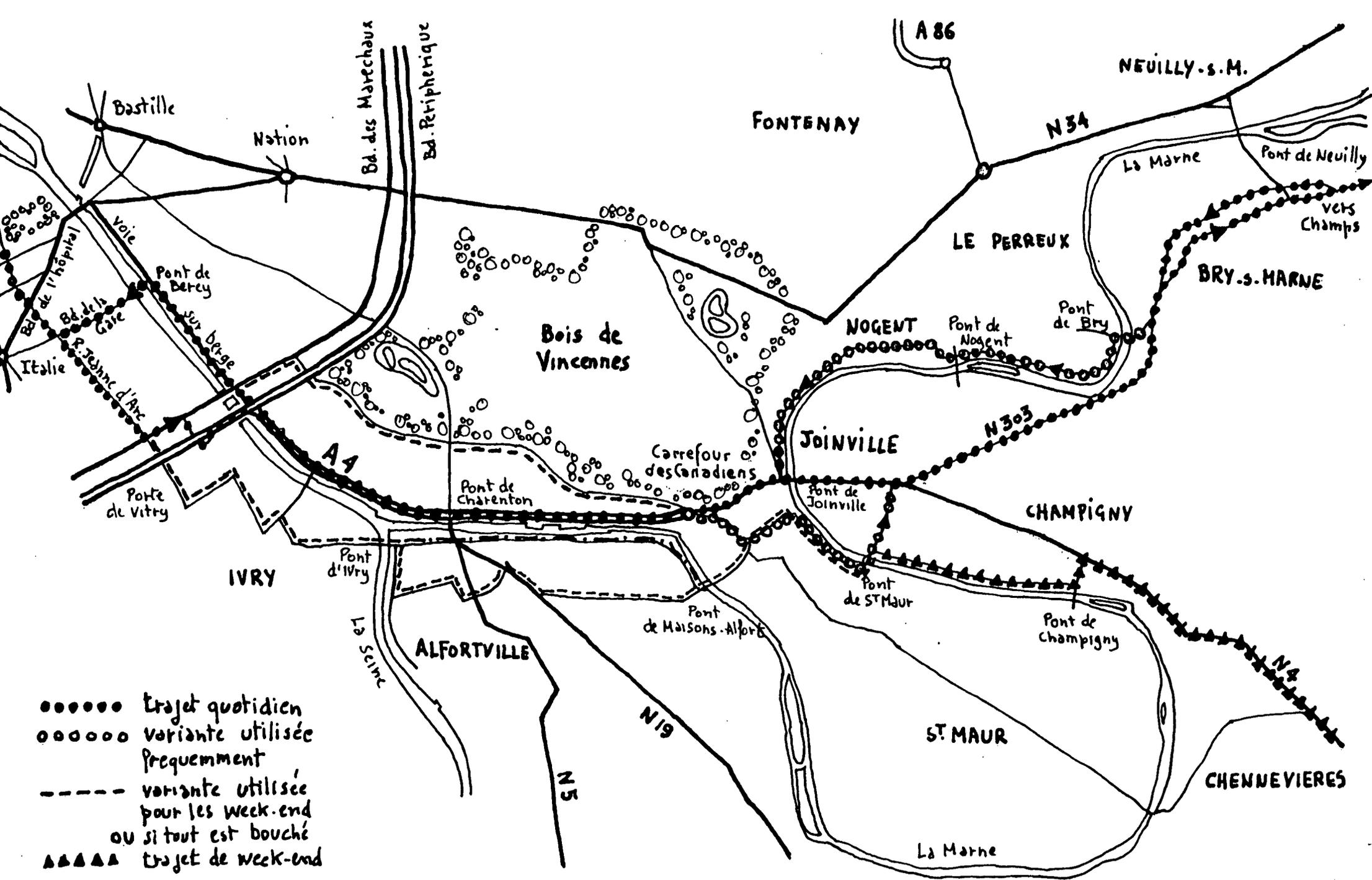


Fig. 8 - Itinéraires d'un enquêté (Cas d'un hedoniste)

A travers les références à l'orientation globale, au repérage par rapport à des axes, la longue citation qui suit permet de comprendre en quoi le mode hédoniste ressemble au mode topologique. (Il s'agit d'une description d'itinéraire et non de commentaires en cours de déplacement) :

... "Alors là, je vais... je continue à aller tout droit. Tout droit' et je rentre dans Ivry... Le nom des rues, je le connais pas, mais mon but c'est [d'aller] tout droit sur un sens interdit qui, dans l'autre sens, nous mène sur le groupe Maurice Thorez..., sur cette espèce de rénovation des... des... d'Ivry, qui est en cours de réalisation...

Bon, alors nous butons sur ce sens interdit... que nous ne prenons évidemment pas, puisque nous sommes respectueux du règlement, et nous tournons à gauche... Nous enjambons une espèce de pont qui passe au dessus de la voie de... l'ancien... P.O., de l'ancien chemin de fer, puis nous tournons à droite...

Il y a une descente qui revient... qui revient très largement derrière le pont de chemin de fer en contrebas, puis alors on reprend la même direction... c'est-à-dire parallèle cette fois à la voie ferrée... et... qui mène à un carrefour... à un carrefour qui se trouve juste au niveau du pont de Conflans, voyez-vous. Au niveau, je dis bien, n'est-ce pas.... à la hauteur du pont de Conflans... Alors là, je tourne... Je tourne à gauche, direct du pont de Conflans, voyez-vous, c'est très compliqué, puis à droite... première rue à droite disponible... puis à gauche et je me trouve à la hauteur du Pont d'Ivry" ...

Pourtant, on va voir que le mode hédoniste s'écarte du topologiste par une certaine fantaisie, un certain sens de l'acte gratuit :

... "Alors je vous parle de ces itinéraires sur Chennevières... c'est parce que... mais c'est un itinéraire que j'ai découvert après de longues années d'expérience, et... c'est un itinéraire de... à utiliser quand les... les... les routes que je viens de vous indiquer et la Nationale 4 sont... bouchées ou encombrées fortement, par suite notamment de départ en vacances ou de week-ends, ou de... ou d'heures vraiment... de pointe [...]. Mais je prends systématiquement ce chemin-là pour une autre raison, le dernier chemin compliqué que je vous ai dit, pour une autre raison, c'est que je le trouve... je le trouve agréable. Aussi... l'itinéraire le plus court sur la carte pour aller à Chennevières, c'est évidemment l'autoroute, tout... puis la Nationale 4. L'autoroute A4, jusqu'au carrefour des Canadiens, à partir du carrefour

des Canadiens, la Nationale 4... jusqu'à... jusqu'à Champigny... le plateau de Champigny. C'est évidemment l'itinéraire qui, sur un plan, est le plus court. Seulement cette traversée... bon, l'autoroute A4, ça va très bien, jusqu'au carrefour des Canadiens, ça va très bien. Mais à partir de là, c'est moche, c'est désagréable, on traverse Champigny, on traverse Joinville, on traverse Champigny... enfin la fourchette de Champigny, tout Champigny, c'est... c'est déprimant, etc... c'est très triste, et c'est pas agréable du tout... Et puis y a beaucoup de feux rouges, n'est-ce pas... on ne s'en sort plus... Je préfère donc, là, pour aller à Chennevières, longer la Marne... derrière la Mairie de Champigny. C'est un itinéraire qui est beaucoup plus agréable. Il y a beaucoup moins de feux rouges et puis il y a de la... il y a de la verdure, il y a des... enfin c'est plus agréable.

Je... je... je... il est agréable de se mettre en condition, n'est-ce pas, et de se préparer au week-end... par un itinéraire agréable et alors là on n'est pas pressé ! Et puis on... on regarde le paysage, on conduit n'est-ce pas... on n'est pas forcément une brute, parce qu'on conduit... un insensible à la beauté des choses ! [rire]"...

Insistons-y une fois encore, avant de clôre ce chapitre : il convient de ne pas considérer les modalités de relation au déplacement que l'on vient d'illustrer comme des types qui seraient irréductibles les uns aux autres et, si nous avons employé pour les présenter le terme modèles, ce n'est en aucun cas au sens normatif de ce terme.

Deux aspects des déplacements permettent encore de montrer à quel point une telle entreprise de modélisation serait illégitime.

Il s'agit tout d'abord de l'effet de "niche écologique". On remarque en effet, aux extrémités des trajets domicile-travail (et plus particulièrement, bien sûr, autour du domicile) que les comportements de l'ensemble des enquêtés n'offrent guère de différence marquante : tout le monde y connaît mieux l'espace qu'ailleurs, s'y déplace mieux, y pratique des variantes, etc.

Ces pratiques aux extrémités du déplacement semblent bien avoir une fonction de régulation globale ou, si l'on préfère, d'équilibration de l'individu-en-situation dans ses relations au déplacement et à son environnement : elles vont en effet permettre, non d'annuler l'espace vide de sens du tube, mais de s'appropriier, en quelque sorte, l'ensemble du trajet.

Cette pratique plus diversifiée chez tous nous paraît devoir s'expliquer en termes de niche écologique : par opposition à la partie centrale des trajets, toujours un peu "déterritorialisée", même dans les comportements les moins fonctionnalistes, la partie terminale et plus spécialement celle qui entoure votre domicile vous est connue, vous appartient : vous pouvez y exercer un pouvoir. Ce pouvoir, c'est celui de s'y mouvoir librement, de le parcourir de plus d'une manière, de "varianter". Appliquer des variantes à un itinéraire c'est, lorsqu'il est nouveau, marquer un territoire. C'est, chaque fois qu'on recommence, affirmer qu'on l'a déjà marqué et qu'il vous appartient. A ce niveau, il ne peut donc y avoir de différence fondamentale dans les conduites d'un individu à l'autre.^{1/2}

En second lieu, nous nous arrêterons sur l'utilisation des signes pendant le déplacement. Une chose est remarquable : l'unanimité sur les points noirs et les grands traits du trafic. L'information, ici, est commune à tout le monde, quelque soit le mode sur lequel on fonctionne le plus souvent.

Les cartes des points noirs - compte tenu de disparités liées aux zones d'ombre et de lumière de chacun - se superposent bien et on peut même dire que la hiérarchie des difficultés est commune à tous. Elle correspond également à celle des régulateurs qui, eux, disposent de mesures plus "objectives" sur l'heure, l'importance des encombrements, etc.

Mais il faut remarquer, d'une part, que les fonctionnalistes ont tendance à ajouter à la liste des points noirs tous les carrefours, tunnels, etc., où ils cessent de circuler confortablement dans la file et, d'autre part, qu'ils n'utilisent pas activement - comme on l'a vu - leur information sur les embouteillages.

En additionnait tous les signes auxquels se réfèrent les enquêtés, on peut faire la liste suivante :

- état du trafic à l'approche des points difficiles
- travaux
- heure
- jour
- manifestations, défilés, cortèges
- régulation, mise en sens unique à certaines heures, feux, balises ou agent à certaines heures.

Le degré d'information de tous est donc très homogène sur ces différents points, mais ce qui va faire la différence entre conduites topologistes et hédonistes, d'une part, et fonctionnalistes d'autre part, c'est l'utilisation active ou passive de ces signes. C'est aussi, dans la perception fonctionnaliste, la non intégration, l'isolement de ces signes qui apparaissent tout au plus comme des balises utiles pour se rassurer sur le déroulement de l'itinéraire (par exemple, l'embouteillage devient point de repère...). Ceci à la différence de ce qui se produit dans des conduites topologistes ou hédonistes, dans lesquelles ces signes s'insèrent dans une vision globale du trajet où ils prennent leur sens et sont utilisés pour agir (si tel carrefour de l'itinéraire prévu au départ est encombré, ce signe, inséré dans une connaissance globale et en détails de l'espace et de la circulation, induira des comportements d'anticipation et de réajustement qui pourront aller jusqu'à modifier l'ensemble du trajet initialement envisagé).