

Service des Affaires Économiques

DOCUMENTATION

Réf. n°

CDAT

2306

Direction Scientifique

Note de travail n°82

Juillet 1968

---

DELEGATION GENERALE A LA RECHERCHE  
SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE (D.G.R.S.T. )  
(Action concertée : Urbanisation)

---

RECHERCHE SUR LES COMPORTEMENTS

EN MATIERE DE DEPLACEMENTS

Note N° 1

Premiers entretiens en profondeur : Analyse de contenu

---

H. RAYNAUD

---

GROUPE METRA-FRANCE

Division Recherche et Développement

35 bd Brune - Paris 14°

**SOCIETE D'ECONOMIE ET DE MATHEMATIQUE APPLIQUEES**

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 10 000 000 F

**35, BOUL. BRUNE - PARIS-14<sup>e</sup>**

**TÉL. 842-60-00 (30 LIGNES GROUPÉES)**

**R. C. 8818 87 B 3010 - INSEE 918 78 114 1 010**

ANALYSE DES ANGOISSES FONDAMENTALES  
ET INTERNATIONALES

S O M M A I R E

	Pages
<u>AVANT PROPOS</u>	1
<u>INTRODUCTION</u>	4
1. - FINALITE DE CETTE ANALYSE	4
2. - DEROULEMENT DES INTERVIEWS	4
3. - NATURE DE L'ECHANTILLON	5
4. - REACTION A LA CONSIGNE D'INTERVIEW	7
5. - PLAN DU RAPPORT	8
<u>CHAPITRE I - LES FAITS ET LES CONCEPTS DOMINANTS</u>	10
1. - LE DEBUT DE L'INTERVIEW	11
2. - IMAGES DES DIFFERENTS MOYENS	13
2.1. Le métro	13
2.1.1. Le métro générateur d'angoisse	13
2.1.2. Angoisse et sexualité dans le métro	15
2.1.3. Métro et dépersonnalisation	19
2.1.4. Métro et agressivité	23
2.1.5. Comment se fait-il que des gens prennent encore le métro ?	28
2.2. Les moyens qui ressemblent au métro	33
2.2.1. Train et métro aérien	35
2.3. La voiture	36
2.3.1. Pour quelles raisons prend-on donc la voiture ?	36

	Pages
2.3.2. Qu'est-ce qui empêche donc qu'on prenne la voiture plus souvent ?	43
2.3.3. Les ersatz l'automobile : le taxi et l'autobus	47
<u>CHAPITRE II - LE TRANSPORT, C'EST LA VIE ! ...</u>	51
1. - LES RESIGNES	53
1.1. J'y suis, j'y reste	53
1.2. Je suis attaché à ma sécurité	54
1.3. Je limite mes déplacements	56
1.4. Me déplacer fait partie de mon travail	57
2. - LES "HOMMES EN COLERE"	62
2.1. La fuite	64
2.2. La colère	65
<u>CHAPITRE III - MON MOYEN DE TRANSPORT ? JE N'AI PAS LE CHOIX ! OU LE CHOIX DES MODES</u>	69
1. - LA PREMIERE DE TOUTES CES CONTRAINTES, C'EST LE TEMPS	73
1.1. Cette contrainte se manifeste sous deux aspects essentiels : Le temps-durée et le temps-exactitude.	73
1.2. Le temps exactitude	79
2. - LA CONTRAINTE SOCIOLOGIQUE	80
3. - LA CONTRAINTE DU MOINDRE EFFORT	83
4. - LA CONTRAINTE ECONOMIQUE	86

	Pages
<u>CHAPITRE IV - LA CATASTROPHE DES TRANSPORTS</u>	89
1. - POURQUOI DONC FAUT-IL SE TRANSPORTER DANS LA VILLE MODERNE ?	90
2. - LE TRANSPORT GACHE LA VILLE	91
<u>CONCLUSION</u>	97

## AVANT PROPOS

Dans le cadre de l'Action Concertée Urbanisation, la Délégation Générale à la Recherche Scientifique et Technique a demandé à une équipe de psychologues et spécialistes des problèmes de trafic de la SEMA d'effectuer une recherche sur les comportements en matière de déplacements en zone urbaine.<sup>(1)</sup>

Les modèles classiques actuellement utilisés pour décrire la circulation ne rendent en effet pas parfaitement compte des phénomènes et de plus en plus les spécialistes se posent des questions quant à la validité non seulement des concepts et facteurs explicatifs utilisés dans ces modèles, mais aussi des hypothèses qui sous-tendent leur structure. On souhaiterait bâtir des modèles qui se rapprochent plus des comportements des usagers.

Plus précisément il s'agit pour nous de tenter de donner des éléments de réponse à des questions telles que (cf. Annexe III - Projet Technique de la Recherche, I § 2) :

- quels concepts de base adopter pour représenter et mesurer les mouvements de personnes le plus utilement et le plus conformément aux comportements en matière de déplacements ?

En particulier peut-on caractériser un déplacement par les seules caractéristiques classiques : motif, origine, destination, mode, itinéraire ?

---

(1) Marché n° 68-01-261

- comment séparer ce qui est réellement séparable dans le phénomène du déplacement ? En particulier :
  - . quelles caractéristiques des déplacements sont de bons critères de séparation ?
  - . doit-on chercher à isoler le comportement d'un individu, ou doit-on considérer le comportement d'un ménage dans sa totalité ?
  - . sur quelles bases et comment décrire le processus de décision en matière de déplacements ?
  - . peut-on mettre en évidence des types de comportements ? sont-ils représentatifs de sous-populations bien caractérisées ?
- quels facteurs principaux utiliser, et au moyen de quelle structure esquisser des règles logiques formelles ou informelles qui permettent de traduire l'expression de ces comportements, les mouvements qui en résultent et leur cohérence ?

La recherche a débuté dans le courant de Mars 1968 et nous nous étions fixés comme premières étapes :

- d'une part procéder à une série d'entretiens non directifs sur le sujet du "déplacement de tous les jours" ; volontairement cependant nous avons limité au maximum l'information du psychologue enquêteur sur les modèles actuels, afin de ne pas risquer de l'influencer lors de l'analyse du contenu de ces entretiens ;
- d'autre part rédiger une synthèse sur les grands modèles classiques de description, explication et prévision du trafic en zone urbaine, et les tendances actuellement décelables dans la littérature en la matière.

Le présent rapport est le résultat des travaux du psychologue qui exprime ici ce qu'il a décelé chez les interviewés. Certaines de ses conclusions nous ont paru assez frappantes et confirmer en particulier certains des doutes que nous-mêmes comme beaucoup d'autre avons déjà émis quant à la validité des modèles actuellement utilisés.

Il est nécessaire cependant de souligner que les événements du mois de Mai ont entravé assez sérieusement le travail prévu ; en particulier nous n'avons pas pu réaliser la gamme des entretiens que nous souhaitions, et la perturbation grave que représente ces événements nous oblige à repousser à l'automne la réalisation de la gamme complémentaire d'entretiens. Néanmoins nous pensons que bon nombre de conclusions, que l'on doit pour l'instant considérer comme provisoires, paraissent assez assurées dans l'esprit du psychologue.

Nous allons maintenant développer la seconde étape de notre recherche et procéder à la synthèse des modèles classiques ; après quoi nous nous proposons de confronter ces deux types de travaux et dégager un ensemble de questions plus précises ou non encore abordées dans les interviews ici retracées, auxquelles nous chercherons des réponses au moyen d'entretiens plus directifs que nous effectuerons, nous l'espérons, durant le dernier trimestre de cette année.

Nous espérons être ainsi à même de poser à la fin de cette année, un certain nombre d'hypothèses sur lesquelles devraient être fondés des modèles explicatifs du trafic plus proche de la réalité psychologique des individus qui se déplacent en zone urbaine.

H. LE BOULANGER



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

## 1. - FINALITE DE CETTE ANALYSE

Les modèles de prévision de trafic ne semblent plus toujours rendre compte des faits. Une série d'entretiens en profondeur a été menée en vue d'analyser les mécanismes qui peuvent conduire aux décisions individuelles en matière de déplacement à l'intérieur d'une zone urbaine.

A l'expérience des premières interviews, nous nous sommes rendu compte de la gravité de la situation, au moins dans la région parisienne. Des points supplémentaires par rapport au problème des modèles nous ont semblé pouvoir être approfondis. En effet l'image de certains moyens de transports "obligés"<sup>(1)</sup> est désastreuse et il ne nous semble pas exagéré de dire que la situation relativement à ces moyens de transport ressemble à celle de l'Université au mois d'avril. On ne s'étonnera donc pas de trouver dans ce rapport un certain nombre d'expressions qui ont pu être utilisées dans un autre contexte mais qui, s'ils peuvent trouver une résonance particulière aujourd'hui, n'en sont pas moins employés au sens où ils l'auraient été au mois d'avril !

Nous avons donc réalisé des interviews pendant le mois d'avril et le début du mois de mai ... puis les événements que l'on sait ont eu lieu.

## 2. - DEROULEMENT DES INTERVIEWS

Les interviews en cours ont dû être arrêtées, non seulement de par le fait des grèves, mais surtout parce que les conditions de transport avaient atteint un tel état - et surtout un état si exceptionnel et si perturbant - que tous les interviews auraient été entâchées d'une distorsion considérable relativement aux faits contemporains.

---

(1) Au sens le plus large du terme : si, compte tenu de toutes les conditions qui sont imposées à un individu, il ne peut choisir qu'un seul moyen de transport, on dira que c'est un moyen de transport obligé.

Les interviews effectuées confirment déjà les doutes que nous avons sur la validité des hypothèses de certains modèles : par exemple, l'hypothèse posant que pour une origine et une destination-motif donnés, le choix du mode résulte d'un calcul économique est fausse dans une grande majorité de cas.

Du point de vue opérationnel, pourtant, cette hypothèse ne semblait pas fausse. Comme nous le verrons, beaucoup de gens choisissent le métro, ce que prévoient les modèles précédents. Mais la raison n'est pas le coût très bas du métro ! On peut dire que des modèles construits sur ce principe ne peuvent être fidèles aux phénomènes contemporains : ce qui pourrait faire reculer les gens devant le métro ne serait certes plus d'ordre économique aujourd'hui.

Enfin prendre le métro apparaît comme une nécessité et le choix en matière de mode de transport ne doit pas être traité comme le choix d'objets de consommation.

### 3. - NATURE DE L'ECHANTILLON

Dans l'état actuel des choses, l'échantillon se compose des interviews suivantes :

- n° 1 - Une femme de cadre supérieur de 60 ans très conservatrice, habitant la proche banlieue à proximité immédiate d'un terminus d'autobus, à une section d'autobus d'un métro. Reste à la maison.
- n° 2 - Une femme professeur de 25 ans à revenu peu élevé mais revendiquant nettement un statut bourgeois, habitant en banlieue plus éloignée, travaillant dans le centre.

- n° 3 - une femme de 30 ans petit cadre revenu moyen, a 3 heures de transport par jour.
- n° 4 - 3 ouvriers et une petite employée assimilables du point de vue culturel, entre 20 et 31 ans, habitant la banlieue et travaillant dans le centre.
- n° 5 - Une femme de 35 ans, cadre supérieur, hauts revenus, déplacements variés ; habite Paris.
- n° 6 - Un homme et une femme de 25 ans : cadres supérieurs dynamiques, habitant la proche banlieue ; traversent Paris pour rejoindre leurs lieux de travail.
- n° 7 - Un cadre supérieur 65 ans, habitant la proche banlieue et travaillant au centre de Paris.
- n° 8 - Une femme jeune, cadre moyen dynamique ; long trajet domicile travail.
- n° 9 - Un étudiant fils d'ouvrier ; une étudiante fille de petit cadre en Province ( Le Mans).
- n° 10- Un jeune cadre ,25 ans habitant la proche banlieue, lieu de travail varié.

On remarque dans cet échantillon :

- 1 - Un déficit relatif aux classes peu favorisées
- 2 - Un déficit relatif aux plus de 35 ans,
- 3 - Un déficit relatif aux provinciaux,

classes de population qui restaient à étudier dans notre plan initial après le 20 Mai.

Le premier type de déficit nous semble peu grave dans la mesure où, comme nous allons le voir les classes peu favorisées réagissent d'une façon très semblable aux classes moyennes ; peut-être "l'immobilisme" des plus de 35 ans aurait-il mérité une investigation supplémentaire. Enfin il semble que la situation soit psychologiquement moins grave en province.

Ceci ne veut pas dire qu'il ne faudra pas dans un proche avenir nous pencher sur les problèmes spécifiques des villes de province ; mais avant de reprendre des interviews de quelque nature que ce soit, il nous faut attendre le rétablissement d'une situation normale, c'est-à-dire telle que les événements de ces deux derniers mois n'aient pas de répercussions sensibles sur les interviews.

#### 4. - REACTION A LA CONSIGNE D'INTERVIEW

La consigne d'interview était :

"Parlez-moi de vos déplacements de tous les jours".

Il n'y a jamais eu de difficulté à comprendre cette consigne. Les gens sont en fait assez largement sensibilisés à certains aspects de ces déplacements pour arriver à parler facilement de quelque chose qui leur tient à coeur, souvent comme une expérience aussi pénible que fréquente...

Enquêteur "Quand je vous parle de vos déplacements dans Paris, qu'est-ce qui vous vient à l'idée ?

Sujet Que c'est emmerdant ! .....

E. : "Oui alors vous dites que c'est emmerdant"... ?

S. : "Oui, quand j'y pense, c'est toujours avec horreur

(Homme 25 ans.)

Comme nous allons le voir, "l'horreur" qui décrit ces déplacements n'est pas agréable ; dans un premier temps on cherche souvent à en éviter l'évocation, on se place sur un terrain plus rationnel. Mais bien vite, après avoir décrit les différents modes et itinéraires utilisés, le discours du sujet devient plus affectif, et le choix des modes, ou plutôt le sentiment d'aliénation relativement à l'obligation d'utiliser un mode, vient sur le tapis.

C'est tout de suite après qu'on en vient à l'hypothèse "et si je ne me transportais pas ?". Enfin ce n'est que dans un paroxysme d'excitation que souvent le sujet arrive à évoquer le transport en ville comme expérience vécue pour lui-même.

## 5. - PLAN DU RAPPORT

Dans notre plan de rapport, et pour de simples nécessités logiques, nous avons quelque peu bousculé le déroulement de l'interview moyen. Il nous a semblé utile de décrire dans un premier point ce que les interviewés mettent d'abord en avant : une description objective des faits puis une appréciation subjective de leur mode préférentiel. C'est pourquoi nous décrirons dans le même point l'image des différents moyens de transport. Ceci nous permettra de mieux comprendre le deuxième et le troisième points qui sont respectivement :

- choisit-on entre du transport ou pas de transport ?

- choisit-on son mode de transport ?

En conclusion, nous chercherons, donc une synthèse de ces différents points à dégager les éléments essentiels qui pourraient servir à la construction d'un modèle de comportement individuel.

Précisons bien dans ce rapport que si on s'étend quelque peu sur les modes de transport, cela est du au fait essentiel que tous les interviewés ont verbalisé leurs sentiments au niveau de ce concept relativement concret, ni trop ni trop peu angoissant : leur mode préférentiel.

CHAPITRE I

LES FAITS ET LES CONCEPTS DOMINANTS

## 1. LE DEBUT DE L'INTERVIEW

La façon dont les différents thèmes s'imbriquent les uns dans les autres au cours de l'interview n'est pas indifférente à la recherche des hypothèses capables de structurer un modèle un peu explicatif (et pas seulement à la "tout se passe comme si").

Comme nous l'avons dit on retrouve l'angoisse relative aux transports dans le fait que la plupart des interviewés commencent par une description aussi objective que possible des itinéraires et des moyens. Chez les personnes angoissées, cette description fébrile et minutieuse dure parfois trois ou quatre pages. Parmi les moyens décrits, citons essentiellement le métro, le bus, le trolley (en province), le train (de banlieue), les 2 roues, la marche à pieds, l'automobile individuelle. Les déplacements décrits se classent en trois grandes catégories :

- 1°) déplacements de travail (domicile-travail puis travail-travail) qui forment l'essentiel,
- 2°) déplacements pour cause de courses de la femme à la maison,
- 3°) déplacements de loisirs  $\left\{ \begin{array}{l} \text{diurnes} \\ \text{nocturnes} \end{array} \right.$

Les trajets sont la plupart du temps très longs (plus de 3/4 d'heure). Ils consistent souvent en un passage de la banlieue au centre et inversement.

Le caractère exagérément précis de la description pour certains, les plus évolués peut-être, nous a semblé se placer en avant comme une espèce de défense à l'angoisse, à l'agressivité refoulée que pouvait susciter le thème de l'interview.



Ce qui vient renforcer notre conviction c'est que, par la suite, ces interviewés se révèlent angoissés par le sujet, et que certains autres ont directement au contraire verbalisé cette angoisse, sur un mode très tragique.

Exemples : cadre moyen, 25 ans :

E. - Bon, alors mon problème est le suivant : je voudrais que vous me parliez de vos déplacements dans Paris.

S. - De mes déplacements dans Paris ... ?

E. - Oui.

S. - Ça c'est un problème... du point de vue descriptif c'est très simple, je me déplace beaucoup en métro, hélas... malheureusement, parce que c'est très désagréable, surtout que les heures de déplacement... enfin les heures auxquelles je me déplace, je ne suis pas la seule à me déplacer, et ça, ça me tue ! Alors ça, vraiment ça me tue, c'est affreux, et je suis devenue d'ailleurs extrêmement cruelle, dans le métro je suis cruelle, je ne me reconnais plus, je ... (Rire)...

D'autre part, entre l'expression libre et l'expression refoulée, certains ont trouvé un moyen terme en cherchant à juger, à objectiver (et donc à considérer avec une certaine distance, une certaine objectivité) le moyen qui leur paraissait essentiel. Ce cas s'est révélé de beaucoup le plus fréquent, et nous a beaucoup inquiété lors des premiers entretiens. Comme nous allons le voir, au métro, très utilisé, sont attachés des tabous, souvent d'ordre sexuel, qui bloquaient les verbalisations et empêchaient l'interviewé de se placer sur un plan autre qu'un plan très superficiel de rationalisations rassurantes.

Il nous semble donc naturel de parler ici, à titre d'information utile pour les schémas de comportement que nous devons dégager, de l'image des différents moyens de transports urbains.

## 2. IMAGES DES DIFFERENTS MOYENS

### 2.1. Le Métro

C'est le roi des moyens de transports pour nous car c'est à la fois le plus efficace et le plus angoissant ; il nous permet les investigations les plus profondes en termes de psychologie des transports urbains. Comme nous le verrons, c'est surtout par rapport au métro et à l'automobile individuelle que les autres moyens de transport sont vraiment caractérisés par les interviewés.

#### 2.1.1. Le métro générateur d'angoisse

Ce qui nous avait le plus frappé au début de nos interviews, c'était le contenu extrêmement angoissé relatif à certaines situations dans le métro aux heures d'affluence.

Mais chez la plupart des femmes interrogées au début de nos interviews, il faut penser qu'on a eu affaire à un phénomène hystéroïde exceptionnel. En termes psychologiques, la théorie qui nous semble la plus vraisemblable pour les expliquer est que, chez ces interviewées ayant elles-même un tempérament légèrement hystérique, le refoulement de pulsions libidinales favorisées par la promiscuité du métro aux heures d'affluence, avait fait surgir des conversions somatiques caractéristiques.

En termes clair celà signifie qu'une fois dans le métro aux heures d'affluence, ces femmes au fort tempérament ont en elles un certain nombre de sentiment dont elles interdisent l'accès à leur conscience. Ceci se traduit alors par des malaises dont elles ne sont pas

maîtresses et dont la description fait bien comprendre qu'ils sont, au fond, d'origine assez peu "physiologique".

Citation sur maux de coeur hystériques : Femme jeune

S. - Oh ! oui, bien souvent. Par exemple venir travailler ici, pour moi c'est un supplice le matin de prendre ce métro ! La voiture ça va un peu mieux, mais le métro... c'est un véritable supplice ! Rien que l'idée de prendre le métro j'ai mal au coeur ...

E. - Ca vous fait mal au coeur ?

S. - Oui.

E. - Vous pouvez m'expliquer ça un peu mieux, enfin... ?

S. - Pourquoi j'ai mal au coeur... ?

E. - Oui, enfin à quoi ça vous fait penser quand vous dites que vous avez mal au coeur...

S. - Oh ! moi ce qu'il y a c'est que quand j'ai été enceinte, comme tout le monde j'ai été malade, enfin comme la plupart, mais alors dans les moyens de transport... oui, et alors enfin j'y ai été malade ...

E. - Vous y avez été souffrante quand vous étiez enceinte ...

S. - Et maintenant j'ai l'appréhension... je me suis dit après... dès que je monte dans le métro je me rappelle de ça et j'ai mal au coeur.

E. - Ca c'est drôle, et pourquoi ça se passe dans le métro seulement, ça devrait être la même chose partout puisque vous étiez enceinte... ?

S. - Non, spécialement dans le métro.

E. - Spécialement dans le métro ?

S. - Oui, parce que... peut-être parce qu'on se sent enfermé... enfin, dès que je mets... c'est drôle, hein, dès que j'ai remis les pieds dans le métro après avoir accouché j'ai eu mal au coeur. Et maintenant il n'y a rien à faire, j'ai mal

au coeur, au bout de cinq ou dix minutes ça y est, hein... Alors c'est pour ça, pour moi c'est un supplice de prendre le métro, quoi, je le prends parce que c'est quand même plus pratique...

Citation relative à une sudation hystérique : jeune professeur

S. - Parce que quand je suis debout et que je sais... il m'arrive de me sentir mal, physiquement mal, je ne suis pourtant pas très fragile, j'ai une bonne santé bien solide, eh bien dans ces conditions, c'est peut-être hystérique mais je me ferais facilement un évanouissement... En tout cas, je sais que je transpire d'une façon extraordinaire, alors que dès je suis assise ça va très bien, parce que je suis un petit peu en-dehors de cette foule...

E. - C'est moins angoissant...

S. - Oui, c'est moins angoissant, parce qu'il y a vraiment une angoisse terrible dans cette foule.

2.1.2. Angoisse et sexualité dans le métro

Nous avons dit que ces malaises devaient probablement provenir d'un refoulement dans l'inconscient de pulsions dont le caractère sexuel était probable. En effet le métro, par rapport aux autres moyens de transport est un instrument en quelque sorte "privilegié" pour l'action d'un certain nombre de pervers auxquels toutes les femmes interviewées ont fait plus ou moins allusion.

Cependant, et comme cela était prévisible dans la mesure où les pulsions correspondantes sont rejetées dans l'inconscient des sujets, le véritable contenu sexuel du malaise ne nous a été que rarement verbalisé, mais alors avec une grande franchise. Il est, bien évidemment, difficile à avouer à un interviewe même s'il est conscient.

Dans la citation suivante on verra comment une femme - très normale et heureuse en ménage, mais très consciente et très libérée par rapport à ses pulsions - décrit, avoue, indirectement, le fonctionnement instinctif de sa libido dans le métro.

F. - Oh ! ben parce que d'abord c'est la plupart du temps... enfin, c'est même pas qu'on se fait "draguer" ou qu'on se fait accoster, c'est la plupart du temps quand on est debout quelqu'un qui s'arrange pour se frotter à vous, ou autre, tout en lisant son journal d'un air innocent, ou bien... ou bien le type assis en face de vous qui, tout en regardant ailleurs d'un air faussement dégagé, s'arrange pour vous coincer les jambes.. C'est même pas du jeu, quoi, il y a toujours une part d'hypocrisie, je trouve. Et puis en plus, c'est jamais des gens très, très ragoûtants par surcroît... (Rire)...

E. - Ah ! oui, parce que ça sort assez souvent dans les interviews, et je me demandais... au fond, bon, une femme se fait aussi souvent "draguer" dans la rue, mais elle ne proteste pas contre ça, alors que dans le métro elle proteste contre...

F. - Oui, eh bien il y a aussi l'histoire que dans le métro, quand ça arrive, la plupart du temps on est coincée dans un compartiment, et véritablement coincée, c'est-à-dire que ça se produit le plus souvent quand il y a beaucoup de monde, ou je ne sais pas, n'importe quoi... alors que dans la rue on peut toujours presser le pas, regarder ailleurs, et plus finalement... bon, ben ça n'a pas d'importance, quoi. Alors que dans le métro on n'avance pas, on se dit que sauf cas exceptionnel, on va être obligée de supporter encore ce genre de chose pendant deux, trois ou dix stations, quoi.

E. - Ah ! oui, d'accord...

H. - On n'a pas la même impression de liberté vis-à-vis des "dragueurs", quoi.

F. - Non, on n'a pas la même impression, sans compter que..., bon, ben dans la rue, soit on presse le pas, soit si le type vous casse trop les pieds on peut toujours lui dire : "Foutez-moi la paix" ! , alors que dans le métro on a l'air malin, en plein milieu d'une foule, de dire : "Foutez-moi la paix !" , d'autant plus que le type prend un air dégagé et vous dit :

"Qu'est-ce qu'il y a ? Moi ... !", enfin on ne peut pratiquement rien faire, et c'est ça qui est exaspérant, quoi.

E. - Oui, mais ça me semble un petit peu curieux, parce que... bon si le type prend un air dégagé et que vous avez l'air idiote, bon, ben c'est tout, quoi, vous avez l'air idiote...

F. - Non, parce que c'est... enfin, oui, c'est pas l'histoire d'avoir l'air idiote, je crois, qu'on a l'impression d'être un objet, quoi, c'est ça. On a l'impression que la plupart du temps... enfin, je ne sais pas moi, ce qui m'exaspère dans le métro c'est que la plupart du temps le type ne vous a pas regardé, quoi, et puis il s'en fout. Il y a quelque chose de "féminin" devant, derrière ou à côté, mais on a l'impression que c'est du réflexe idiot, et puis c'est tout, quoi. Parce que je suis sûre que la moitié du temps il ne sait même pas à qui appartient... (Rire)... à qui appartiennent les fesses qu'il est en train de caresser vaguement, et autre, enfin...!

E. - Et alors c'est quand même un argument très "contre" le métro ?

H. - Oh ! pas tellement...

F. - Oh ! c'est un argument... bon, cette année, je le prends en première, et avec... enfin à part quand j'ai cours...

E. - C'est à cause de ça que vous le prenez en première ?

F. - En partie, oui, et puis...

La plupart n'arrivent pas à ce niveau de franchise non seulement avec l'interviewé mais encore avec elles-mêmes. Comme celle qui déclare :

"j'ai peur d'avoir à penser dans le métro", pour dire à quoi elle a peur de penser.

Et cette autre :

S. - Ah ! oui, ça oui... et puis moi j'habite loin en plus. Alors autant que ça soit le moins long possible.

E. - Oui, mais par exemple la foule ne vous gêne pas au point de prendre des tickets de première ou des choses comme ça ?

S. - Ah ! non... (quelques mots inaudibles)... et puis le fait qui me déprime, au fond c'est pas d'être serrée dans le métro, mais c'est le fait d'être toute seule, d'avoir beaucoup de temps à passer à réfléchir. Il n'y a rien d'autre à faire qu'à réfléchir, alors si vous commencer à ruminer... au bout d'une demi-heure vous n'avez plus du tout le moral... (Rire)... ben écoutez, c'est vrai.

D'autres attribuent au métro quelque chose de démoniaque, de délirant :

S. - De toute façon... non, parce que physiquement c'est très supportable, vous parlez, pour une station on n'en meurt pas, mais enfin c'est déprimant. Et puis en plus vous faites la queue, déjà il faut queue, déjà il faut que vous attendiez pour monter... et puis vous voyez ce qui est pénible c'est qu'il y a toujours un train à prendre avec très peu de marge de sécurité, il suffit que vous attendiez trois mètres pour que vous le ratiez. Et vous ne savez pas pourquoi ça se bloque, et puis alors quand vous êtes très pressé les gens qui avancent tout doucement ça vous énerve, vous avez envie de lancer des grands coups de pied... (Rire)... et puis il y a des gens complètement fous aussi... écoutez, l'autre jour il y avait... vous voyez comment c'est quand tous les gens montent, ben tout le monde descend à Saint-Lazare, et il y avait une dame... bon, les gens ils commencent à pousser un peu arrivés à Saint-Lazare, enfin... eh bien elle, elle avait décidé qu'elle ne voulait pas descendre pour laisser passer les gens, et elle était au milieu de la porte en disant : "non, je ne descendrai pas ! non, je ne descendrai pas !"... (Rire)... il y a des gens complètement piqués, vous trouvez des trucs comme ça !

### 2.1.3. Métro et dépersonnalisation

De la dépersonnalisation dans la foule et de l'inconfort du métro aux heures d'affluences la plupart des femmes font un cheval de bataille très commode.

Elles découvrent que le métro est inhumain, qu'il aliène, qu'on ne s'y parle pas (il n'y a qu'à voir quand cela s'arrête), que c'est "dégueulasse", que la publicité y est "moche" etc...

Déjà plus subtilement, chez celles qui ont tendance à négativer leurs pulsions, à les retourner contre elles-mêmes, elles se sentent impuissantes devant le métro, la foule qui les porte, elles sont déprimées si elles sont pressées, déprimées s'il n'y a pas moyen d'aller plus vite. D'après leurs verbalisations, on ne peut savoir l'objet de leurs sentiments dépressifs ; on ne peut savoir s'ils proviennent du fait d'être pressées, d'être impuissantes devant le dispositif "métro", ou du fait du refoulement des pulsions.

La fatigue qui résulte de l'utilisation du métro est également ressentie comme une frustration, l'effort pour monter les marches, les courants d'air, les couloirs, la marche, l'effort pour prendre le métro le soir... font penser à un cadre supérieur qui ne prend le métro que très rarement que -"pour tous ces désavantages 1 franc, c'est cher".

Le sous-sol et les sentiments d'étouffement qu'il induit, la transpiration excessive, les trépidations et glissements jugés tantôt agréables, tantôt horribles, suggère qu'il s'agit bien là d'interférences libidinales : seuls les claustrophobes ont des sentiments d'étouffement dans le gouffre de Padirac, tandis que nombreux sont les claustrophobes du métro.



Il faut en déduire que l'entassement aux heures d'affluence est une épreuve difficile à supporter pour la psyché.

Chez les hommes, cela se traduit par une frustration devant le temps que leur fait prendre le déplacement, l'impossibilité d'avoir une activité créatrice dans le métro.. Leur passivité les irrite, les fatigue.

S. - Alors dans le métro je m'arrange pour faire d'autres choses mais c'est pas très commode, hein, c'est pas très commode. Alors je lis, je travaille, mais c'est... ça me maintient dans une tension qui est très néfaste.

E. - Néfaste à quoi ?

S. - Eh bien néfaste à mon équilibre neuro-végétatif... (Rire)... non, mais j'ai eu des expériences vraiment très, très pénibles quoi ! Pendant deux mois je faisais la navette trois ou quatre fois par jour entre ici et Victor-Hugo pour porter des programmes, chercher des listings, porter des programmes, chercher des listings...

E. - Et c'était extrêmement pénible ...

S. - Eh bien je ne sais pas si vous voyez ce que c'est, hein, mais faire ça, faire ça en permanence c'est extrêmement... avec un client qui vous court au cul en vous demandant des résultats ! Et vous, vous êtes dans le métro à courir après des portillons :

plus loin :

S. - Oui, je pense que pour les gens qui habitent Paris et qui ont, dit-on, en moyenne... je ne sais pas si les chiffres sont justes, mais enfin qui ont, dit-on, en moyenne 3/4 d'heure de transport pour l'aller, et trois quarts d'heure de transport pour le retour, je pense que c'est assez grave, quoi. Ça ampute les journées d'une façon très importante.

(ingénieur : 28 ans)

A cet ensemble de frustrations, ou de sentiments de frustrations plus ou moins issus, comme nous l'avons décrit, du refoulement de la sexualité, on peut faire ajouter la force considérable du contrôle social qui joue dans le métro. Deux exemples sont clairs pour montrer qu'on ne peut dans le métro, quand on est une femme se livrer à des démonstrations ostensibles faisant référence à la sexualité.

E. - Maintenant, bon, eh bien on termine à peu près cette interview, vous m'avez dit plein de trucs extrêmement intéressants, vous avez parlé pendant une demi-heure, ça pourrait durer plus longtemps, mais enfin c'est... vous m'avez dit des trucs précis quoi... Il y a cependant un certain nombre de trucs sur lesquels les femmes parlent plus d'habitude et sur lesquels vous n'avez pas verbalisé, par exemple les femmes trouvent un grand inconvénient dans le métro, c'est les mecs...

S. - Oh ! ça c'est une question de technique, alors là... moi je trouve qu'il faut savoir voyager dans le métro, c'est tout... (Rire)...

E. - Ah ! oui, autrement dit vous allez un peu jusqu'à penser que celles à qui il arrive des ennuis c'est parce qu'elles le veulent bien...

S. - Ah ! non, non, ça je ne suis pas... non, c'est pas tout à fait ça. Je vous assure, il y a des fois on voit des filles jeunes et très timides, vous vous en rendez compte, hein, mais... je ne sais pas, je crois que vous voyez à peu près d'après la tête des gens, hein, quand même...

E. - Ah ! oui ?

S. - Parce que je ne sais pas... de toute façon ça n'arrive que quand vous avez des stations bondées, et je vous assure que c'est très facile de manoeuvrer pour vous retrouver à côté d'une femme ou... dans un coin tranquille. Ca m'est arrivé tout au début où je prenais le métro, mais maintenant... et si vous tombez sur des types complètement dingues qui n'hésitent pas même quand il n'y a pas beaucoup de monde, eh bien vous changez de place et puis c'est tout. Remarquez que... enfin, il faut avoir une certaine décontraction quand même,

enfin je reconnais qu'au début je n'aurais pas osé le faire, changer carrément de place, ostensiblement, mais maintenant je le fais. Ben écoutez, après tout... !

E. - Qu'est-ce qui vous empêchait d'oser ?

S. - Oh ! je ne sais pas, je ne me rends pas bien compte.

E. - On ne se rend pas bien compte ...

S. - C'est le fait de ne pas vouloir se faire remarquer, enfin je crois que je ne voulais pas me faire remarquer.

E. - Oui, mais vous ne risquiez pas de vous faire remarquer en mal...

S. - Non, mais je sais bien... mais c'est simplement de se faire remarquer, pas en mal ou en bien, c'est ne pas vouloir se faire remarquer.

E. - Oui, oui.

S. - Vous voyez, ce que je n'ose pas encore faire, mais peut-être qu'en vieillissant j'y arriverai, c'est quand vous vous rendez compte qu'un type empoisonne une gamine à côté de vous, de l'engueuler carrément, mais enfin... je sais qu'il y a des fois où j'ai eu envie de le faire, et puis je me suis dit : "oh ! ça va faire du scandale"... ça c'est un peu dégoûtant, parce que vous pourriez aussi bien le faire.

E. - Oui, mais personne ne le fait, enfin je n'ai jamais vu personne le faire...

S. - Non.

E. - Et d'après vous pourquoi est-ce qu'on ne le fait pas, qu'est-ce qui empêche ?

S. - C'est de l'indifférence, je crois.

E. - Vous croyez ?

S. - Oui.

E. - Ou c'est parce que c'est défendu de parler de ces choses là, ou... ?

S. - Non, c'est parce que ça tourne toujours tout de suite à l'émeute.

(Femme cadre 25 ans)

Non, on n'a pas la même impression, sans compter que... bon, ben, dans la rue, soit on presse le pas, soit si le type vous casse trop les pieds, on peut toujours lui dire : "Foutez-moi la paix", alors que dans le métro on a l'air malin, en plein milieu d'une foule, de dire : "Foutez-moi la paix", d'autant plus que le type prend un air dégagé et vous dit : "qu'est-ce qu'il y a ? Moi !", enfin on ne peut pratiquement rien faire, et c'est ça qui est exaspérant, quoi.

(jeune femme cadre moyen)

#### 2.1.4. Métro et agressivité

La frustration générale de la situation provient donc peut-être également du fait que chacun est sur ses gardes, de façon à éviter que le métro prenne des allures d'orgie collective !

A cette situation vécue correspondent deux attitudes possibles. La première est la soumission, la passivité : on s'y habitue.

#### Discussion de groupe ouvriers

Le métro c'est pratique mais c'est sale... il faut reconnaître que c'est vrai, et puis ça se voit, on voit des fois des gens... on voit des gens, c'est affreux !

E. - C'est affreux vous dites ?

H. - Oh ! oui, moi je trouve que c'est affreux !

E. - Vous trouvez ça affreux...

H. - Moi, le métro... je ne peux pas l'encadrer, moi, le métro.

F. - Ce qu'on peut dire c'est qu'il y a une certaine discipline dans le métro, parce qu'en général les gens ne parlent pas. C'est presque une discipline.

H2.- Oui, mais ils ont l'air triste, c'est malheureux.

F. - Oui, ils ont l'air très tristes, ça c'est malheureux, c'est vrai...

H2.- Et surtout le matin.

F. - Mais il y a presque une discipline, vous voyez.

La seconde est l'agressivité, et si cette tendance à l'agressivité ne se manifeste pas plus, c'est que :

- il semble impossible de remettre le métro quotidien en question car il représente le seul moyen de réaliser la fonction, ou l'habitude de l'utiliser est totalement enracinée.

- Aucun catalyseur ne vise à canaliser les énergies psychiques résultant du refoulement dont il vient d'être question.

S. - Je me jette sur les places assises sans faire du tout attention à ce qui se passe autour de moi, je ne peux plus supporter de voir des vieilles, je me dis : "Les vieilles, eh bien c'est fini, j'en ai marre, elles n'ont qu'à pas prendre le métro !", parce que je commence... c'est vrai, jusqu'à un

certain âge, et puis au fond peut-être parce que je me déplaçais différemment, j'étais très polie, j'étais très humaine, j'offrais toujours ma place, et puis je me suis rendue compte qu'il y avait des moments où j'étais crevée, que j'avais des... j'étais prête à l'évanouissement, personne, même le moindre petit jeune homme ne se levait pas pour me donner sa place, et je suis devenue cruelle, avec des pensées extrêmement égoïstes, et je me sens égoïste dans le métro, je ne me reconnais plus, je me sens prête à être désagréable. Et d'ailleurs je sens les autres prêts à éclater aussi, prêts à éclater et à être désagréables. On se regarde tous avec une haine extraordinaire. Ceux qui sont debout regardent ceux qui sont assis avec des yeux exorbités, et comme si c'était la chose la plus... comme si c'était le paradis, le paradis perdu et le paradis qu'on espère retrouver ! C'est tout juste s'il y a des gens qui vous demandent... enfin, si on n'a pas envie de demander à un moment : "Mais enfin, vous ne descendez pas à la prochaine station, mais levez-vous donc ! Vous allez peut-être descendre à la Gare de l'Est !", etc... Bon, et dès qu'il y a une place libre, c'est le véritable... c'est à qui va être le plus désagréable, le plus cruel, c'est celui-là qui va gagner, c'est celui-là qui va avoir enfin la place assise. Parce que la place assise ça ne signifie pas seulement d'être assis, malheureusement, parce qu'être debout c'est très grave, ça signifie de cesser de transpirer, de cesser d'être complètement collé aux autres, hein, d'avoir l'impression enfin d'être soi-même, de vivre en soi, et non plus d'être complètement projeté, de vous voir comme quelque chose d'assez inhumain, quoi, enfin... C'est très inhumain le métro, très, très inhumain ! Ne serait-ce des fois que quand on regarde les gens descendre dans une station où il y a une grande affluence : on a l'impression que ces gens ne descendent pas, mais qu'ils sont descendus ! On a l'impression qu'ils se projettent, la porte... on ne dirait pas des gens qui descendent en ordre de la porte, on dirait des atomes qu'on est en train de lancer, comme ça, vers l'extérieur... C'en est extraordinaire, moi des fois j'ai été ahurie de voir ça, de me dire : C'est comme ça qu'on descend ! Quand je descends je n'ai pas... finalement je ne donne pas l'image de quelqu'un qui descend, qui volontairement met un pied devant l'autre pour se dire : c'est la méthode avec laquelle je vais pouvoir descendre de ce métro. Mais finalement on est projeté, et d'ailleurs, au fond on ne descend pas droit, on descend comme ça, dans toutes les directions, dans un mouvement qui n'a rien d'humain... rien d'humain. Et ça, c'est terrible !

Cette agressivité se confond chez certains avec l'agressivité relative aux revendications générales et politiques. Plusieurs interviews en témoignent. Celui de la jeune psychologue nous semble particulièrement étonnant, et d'autant plus étonnant qu'il a été effectué un bon mois avant la période des grèves.

S. - Ca ne me dérange pas de passer une heure à me transporter parce que pour moi c'est pas du temps de perdu, c'est du temps "vécu" de toute manière, mais il faut qu'il soit vécu quand même dans des conditions humaines, c'est-à-dire dans des conditions au moins sans angoisse. Mais si cette heure de transport je la vis dans l'angoisse d'une foule harassée, d'une foule prête... enfin il y a des fois, vraiment, où on sent les gens... il suffirait d'un rien des fois dans le métro, hein pour déclencher... un bon dynamique de groupe arriverait à déclencher des bagarres extraordinaires dans un métro, parce que la tension est très grande. Des fois il suffit vraiment d'un rien. Il m'est arrivé une fois une histoire assez marrante, vraiment, et avec le recul je la comprends beaucoup mieux. J'étais debout à côté d'une place qui venait de se vider, mais plus près que moi de la place il y avait une autre personne, alors quand la place s'est vidée j'ai pensé qu'il était tout à fait normal que j'attende un petit peu avant, si vous voulez, de poser ma candidature, puisque quelqu'un, spatialement, se trouvait légèrement plus près. C'est-à-dire que sa position était plus favorable, et donc elle avait un certain...

E. - Une espèce de priorité...

S. - Voilà, une espèce de priorité psychologique si on veut. Alors ça a été une sorte de vingtième de seconde, j'ai compris qu'elle n'allait pas s'asseoir, et alors j'ai commencé à m'approcher de la place pour m'asseoir, mais à ce moment-là je vois derrière moi une furie qui me pousse brutalement en me disant : "Mais regardez-moi ces jeunes : ils vous poussent pour s'asseoir !". Ca m'a rappelé la fable du loup et de l'agneau, le loup qui lui dit : "Tu me troubles ma source", et l'agneau qui lui répond : "Comment pourrais-je te troubler ta source puisque moi je bois à vingt mètres au-dessous de toi ?". Elle était derrière moi, et il a fallu qu'elle me bouscule pour parler, et elle disait... c'en était extraordinaire,

que moi j'étais derrière elle et que je l'avais bousculée pour m'asseoir ! C'est vous dire dans quelle tension elle était ! C'est parce qu'elle devait être dans une tension extraordinaire qu'elle arrivait à une perception aussi passionnelle de la chose. Et les gens autour de moi étaient ahuris, personne n'arrivait à comprendre qu'est-ce qu'elle avait eu, enfin vraiment... alors moi je me suis dit, en très, très peu de temps, je me suis dit qu'est-ce qu'il faut faire ? La bousculer et lui dire que c'est quand même pas possible de faire ça et m'asseoir... parce que j'ai la force, je suis jeune, elle a 40 ans... elle avait encore pas mal de forces parce qu'elle m'avait bousculée assez rudement, mais... et puis je me suis dit : elle est dans une tension telle qu'il vaut mieux la laisser tranquille, la laisser s'asseoir. Mais c'est vous dire qu'on peut aboutir à des phénomènes assez dangereux à certains moments. Elle, je suis sûre qu'elle était prête à... et si moi j'avais été plus tendue, ou si j'avais été un peu plus âgée qu'elle, hein, ou si depuis des mois j'avais pris le métro à cette heure-ci, peut-être qu'on se serait battues ! Je ne prévois pas mes réactions dans ce cas là... Des fois je sens des tensions, et ça c'est pas difficile à sentir : les yeux des gens sont extrêmement loquaces !... Des fois je me transporte de Censier-Daubenton jusqu'à la Porte de la Villette à six heures du soir, eh bien je vois une foule de gens qui se transportent sur toute la ligne, qui ne descendent pas, et qui en plus vont jusqu'à la Porte de la Villette, je suppose donc que c'est pour y prendre un bus souvent... Ou alors jusqu'à la Gare de l'Est, ils descendent à la Gare de l'Est et je suppose que c'est pour prendre un train..

E. - Un train de banlieue, oui.

S. - Mais comment arrivent-il vraiment... ? Il faut qu'ils soient drôlement motivés pour ne pas révolutionner, pour ne pas se dire : "Non ! Je refuse de faire cela !"

Dans un contexte aussi dramatique, et qui prouve que le contrôle social arrive à grand peine à maintenir une situation aussi inhumaine et perturbante au point de vue libidinal que celle du métro aux heures d'affluence,



2.1.5. Comment se fait-il que des gens prennent encore le métro ?

Quels sont donc les avantages conscients ou inconscients qui font que, comme nous l'avons si souvent constaté le métro est la solution, l'unique solution.

Le fait que ce soit le moyen le plus simple, le plus pratique, le moins cher, revient souvent dans les interviews, mais très rarement à titre déterminant, sauf peut-être pour certaines tranches de revenus très défavorisées.

Ce qui est par contre certain, c'est que, dans une analyse économique du comportement urbain, il se présente comme un gage de sécurité de l'aléatoire. Pour tous ceux qui doivent arriver à l'heure au bureau (quelle que soit cette heure d'ailleurs), il n'y a pas de choix. Le métro c'est le seul remède contre les embouteillages.

Citations

H. - Qu'est ce qui fait l'intérêt du métro ? C'est qu'il n'y a pas d'embouteillage et que tu vas plus vite .

(Jeune couple)

S. - Je ne suis pas tellement allergique au métro, il y a des gens qui le sont mais pas moi. Il faut reconnaître que c'est un moyen de transport rapide, enfin, il n'y a presque que ça si vous ne voulez pas être sujet aux embouteillages.

(jeune femme cadre)

Discussion de Groupe Ouvrier

- H. - Oui, mais enfin les conditions ne sont pas très agréables dans le métro, il faut dire la vérité. Moi j'aime pas le métro. Je le prends mais j'aime pas ça.
- F. - Vous le prenez mais vous n'aimez pas ça.
- H. - Oui, je le prends. Je le prends parce que c'est pratique, quoi.
- F. - C'est de loin le moyen le plus rapide d'aller d'un point à un autre.
- H. - Ah oui, c'est le moyen le plus rapide, vous êtes sûr qu'il n'y a pas de feu rouge là, hein ?! Il n'y a pas de problème. Ça, vous êtes tranquille, vous pouvez aller jusqu'au bout, quoi.

Jeune cadre

- J'avais... au fond, j'avais l'impression que l'autobus c'était un problème d'initié, tout simplement, il n'y avait que les initiés qui pouvaient avoir accès à l'autobus. Moi, non-initiée, le métro faisait finalement de moi la plus grande initiée, puisqu'il pouvait me faire aboutir à l'endroit où je voulais, et au fond, je suis arrivée très rapidement à calculer vers le métro le temps qu'il me faudrait, quel que soit mon lieu de destination, et je me suis rarement trompée sur le temps que je devais mettre, rarement. Donc il y a quand même une très grande régularité sur ce plan-là, le métro arrive toutes les... très rapidement, jamais l'attente n'est terrible, sauf sur certaines lignes mais c'est des cas particuliers, et encore il y a des améliorations qui ont lieu je crois... enfin qui ont eu lieu dans certaines lignes dernièrement. Donc c'est... il y a cet avantage extraordinaire de pouvoir bien planifier ses transports avec le métro, d'une part...
- E. - C'est ça, il y a donc une certaine sécurité.
- S. - Oui, une sécurité de temps, c'est ça, on a ... on se donne un temps, et on sait qu'on va le réaliser.
- E. - C'est ça.

S. - On se donne ne général 5 ou 10 minutes... 5 minutes, c'est à 5 minutes près, même des fois on peut se dire que ça va être à 2 minutes près !

E. - Il n'y a pas d'imprévus...

S. - Presque pas... oh ! j'ai rarement eu des imprévus dans le métro... ou alors il y a des cas tellement exceptionnels, ça doit être les accidents... enfin les pannes, tout ça, mais je n'en ai jamais eus, j'ai huit ans de... huit à neuf ans de ... d'expérience de métro, sans aucune panne, donc sur ce plan-là je n'ai encore jamais été traumatisée, mais enfin... il y a cet avantage, donc, de la rapidité, enfin surtout la possibilité de planifier son temps avec beaucoup de sécurité, et puis d'être sûr qu'on n'aura jamais... qu'on ne sera jamais vraiment loin de l'endroit où l'on va. En choisissant bien sa station, on sera rarement loin de l'endroit où l'on va et on s'y retrouvera toujours.

(jeune cadre)

Quand on dit c'est le plus pratique et le plus simple, c'est donc celui où les aléas sont les plus réduits.

Si c'est le moins cher, c'est aussi celui qui fait encourir le moins de risques. Dans le cadre de ce désir de ne pas courir de risque, il y a, l'hiver, le désir de ne pas risquer d'attendre à l'extérieur. D'ailleurs, le confort essentiel qu'on s'accorde à reconnaître au métro c'est d'éviter l'attente dans les intempéries.

E. - Ah ! bon, parce qu'alors vous prenez le métro aussi...

S. - Oui, parce que je pense que les autobus c'est encore plus compliqué, parce qu'il faut attendre plusieurs fois, parce qu'il faut changer d'autobus... il faut attendre dehors aux intempéries.

E. - Ah ! oui, alors ça c'est très désagréable.

S. - C'est très désagréable d'attendre l'autobus. Je le prends ici facilement parce que je ne l'attends pas, il est à ma disposition. Pour le retour, quand je suis aux grands magasins, je le prends parce que c'est tout de même direct, je n'ai pas à changer. J'arrive chez moi directement. C'est un gros appoint, ça, de partir de chez soi et d'arriver chez soi, sans changement, sans avoir à aller à pied quelque part, ni rien, sans avoir à attendre sous la pluie longtemps, ou sous le vent, ou chargée... C'est très important.

E. - Oui, c'est très important... ?

S. - C'est très important de ne pas être à attendre un autobus sous la pluie, quand il fait froid, chargée... attendre que votre numéro passe, et puis les autobus sont "complets" aux heures de pointe, ça c'est très désagréable.

E. - C'est très désagréable...

(Femme 60 ans)

E. - C'est ça, oui. Et pourquoi est-ce qu'au fond l'hiver on s'engouffre dans le métro, on ne fait pas tellement attention...?

F. - Oh ! ben parce que je crois qu'on trouve que l'hiver c'est pas tellement, tellement joli, et puis en plus l'autobus il faut l'attendre et on se gèle en l'attendant, alors que le métro, au moins, il fait chaud... (Rire)...

E. - Oui, d'accord.

H. - C'est surtout pour la chaleur du métro...

F. - Oui, c'est le seul moment où la chaleur... enfin on l'oublie dès qu'on est dedans parce qu'on crève de chaud, mais... enfin, moi je ne me vois pas grelotter un quart d'heure sur le trottoir en plein hiver pour attendre un autobus.

E. - C'est ça, on préfère crever de chaud que de froid...

F. - Oui, c'est ça, bien sûr... (Rire)...

(Jeune couple)

Discussion de groupe ouvriers

F. - Ah ! mais dans le métro ça m'arrive, enfin... ça m'arrive d'être détendue, c'est-à-dire même... pour être honnête tous les matins je suis énervée quand je prends le métro, mais comme j'ai un certain nombre de stations sur la même ligne, il arrive un moment où, les premières stations passées, je me résigne... je me résigne, je sais qu'il faut que j'attende un certain nombre de stations, et par exemple jusque Châtelet, de Tolbiac à Châtelet, très honnêtement je commence à être détendue . Si j'ai un livre je commence à plonger le nez dedans, et je n'y pense plus tellement à mon transport. Ça, très honnêtement. Il y a des matins où ça ne me fait pas cet effet-là, bon, pour des raisons tout à fait extérieures, mais souvent c'est vrai...

H. - Pourquoi ? parce que vous êtes "portée". De tout manière, que ça soit en taxi, en bus ou en métro vous êtes "portée" quand même. Vous allez à l'endroit ou vous voulez.

Dans cette situation de sécurité :

"On peut être passif, ou calme"

" C'est très agréable s'il n'y a pas d'affluence"

"On peut enfin ne penser à rien".

Le métro apparaît alors comme une fuite par rapport à l'agressivité d'un monde économique incertain, comme une misère, mais dont on connaît les limites et dont l'application apparemment universelle suggère une espèce d'idée de justice, d'équité qui freine la "contestation".

Comme nous le verrons dans le dernier point de ce rapport, il n'en est pas de même dans toutes les classes de la société, dans toutes les régions, et l'application de questionnaires en extension fera sûrement surgir des catégories très regroupées autour de certains comportements types.

Nous avons donc vu que le métro était, à coup sûr, l'élément "énorme" du déplacement dans la capitale. Qu'en est-il donc des autres moyens ?

## 2.2. Les moyens qui ressemblent au métro

Il nous semble légitime de parler tout d'abord rapidement des moyens qui ressemblent au métro, qui le remplacent éventuellement.

En province, le train, (le trolley, le bus), moyen de transport en commun unique et rapide joue ce rôle.

A l'arbitraire du portillon automatique correspond l'arbitraire du chauffeur qui déclare complet. Là aussi c'est inconfortable, sale, cela sent mauvais, on est pressé par une foule stupide, il y a dans cette promiscuité un contenu sexuel refoulé, on tombe les uns sur les autres, cela fait mal au coeur...

F. - Bon, alors moi en principe je me déplace la plupart du temps en bus, j'y passe le matin à peu près... je ne sais pas, trois-quarts d'heure, et le soir environ une heure, et puis autrement... eh ben je me déplace aussi un peu en voiture, enfin de l'hôpital (?) à ici, ou alors de chez moi en ville quand mon père se trouve à passer par là, ou alors autrement en Solex, mais enfin c'est assez rare parce que je n'ai pas tellement l'habitude... (Rire)... sinon c'est encore la méthode la plus rapide, parce qu'au point de vue bus c'est pas tellement rapide...

E. - Oui... ?

F. - Parce que... quand je mets une heure pour rentrer chez moi, c'est pour faire seulement sept kilomètres, alors c'est quand même assez long. Alors autrement, évidemment ça dépend aussi des heures à laquelle on le prend, parce que si on le prend le matin vers huit heures et demie, neuf heures moins le quart, alors là ça va très bien, il n'y a presque personne parce que

les bureaux sont déjà rentrés, les écoles pas encore ou déjà, enfin... c'est entre deux heures disons ; mais alors le soir à partir de cinq heures et demie c'est les écoles, à six heures c'est les bureaux, à sept heures les magasins qui sortent, alors ça c'est effrayant... et ils ne mettent pas tellement plus de bus, c'est ça qui n'est pas tellement compréhensible d'ailleurs, parce que normalement puisqu'il y a plus de gens, s'il y avait un service plus important ça irait mieux.

E. - D'accord, je vous arrête sur un mot que vous avez dit à l'instant, c'est "effrayant", de même que vous m'aviez dit l'autre jour quand vous étiez avec (Inaudible) : oh ! les trolleys..., avec l'air de dire ...

F. - Oui, c'est vraiment... enfin, la plupart du temps, bon quand on monte dans un trolley par exemple, on peut se presser comme des sardines évidemment, alors le receveur essaye d'en bourrer le plus possible dans sa voiture, et alors : "Montez, poussez-vous ! Mais dépêchez-vous !", enfin il engueule tout le temps tout le public, quoi, il n'est absolument pas... les contrôleurs sont vraiment des gens très importants ! Evidemment, on dépend d'eux, parce que si le car part en ne vous prenant pas, évidemment c'est très embêtant. Mais alors sous ce prétexte-là on a droit à toutes les remontrances du moindre contrôleur, c'est peu drôle...

E. - Et c'est ça qui vous est pénible ?

F. - Oh ! ben c'est pénible, oui, quelquefois, et puis d'être serré en plus, tassé dans un air... enfin on a je ne sais pas moi... un tout petit peu d'air chacun, alors... et c'est fatigant.

E. - C'est fatigant ?

F. - Oui. Enfin le matin on n'est pas serré, là ça va parce qu'on a de la place, mais alors le soir c'est effrayant...(Silence)..

De plus l'agressivité sociale, dans la ville du Mans, semble trouver une occasion particulière de se manifester et des motifs quelque peu légitimes d'insatisfaction. La Compagnie de transport est privée, et la Ville vient

souvent à sa rescousse. Les lignes sont jugées mal dessinées, les correspondances mal prévues, les attentes longues, le réseau et les correspondances mal organisés, il n'y a pas de bus tard le soir etc... et la revendication sociale et politique se manifeste déjà clairement dans les conversations.

F. - Des gens bien... oui, mais alors justement, si on revient de la fac, par exemple, on a passé du temps en discussion, ou n'importe quoi, et puis alors on arrive là-dedans : les gens parlent de leurs poireaux, d'autres de leurs démêlés sentimentaux avec un pâtissier, enfin... eh bien c'est très drôle, moi je trouve que ces gens-là ils ne se cassent pas la tête, c'est des petites choses dans l'importance, mais on a l'impression qu'ils n'ont pas de soucis, c'est drôle !

H. - Oui, mais justement tu as l'impression qu'ils n'ont pas de soucis, mais alors après il suffit d'un arrêt brusque pour qu'ils commencent à rouspéter : "Ah ! oui, le trolley... et puis c'est partout pareil... et puis la municipalité... et puis il y a des trous partout, et puis... ", oui, mais ces gens-là ils sont incapables de prendre une décision, après, politique. Ben non ! Et c'est àa qui m'énerve. Et puis évidemment, si on commence à discuter avec eux on va se faire traiter de "coco", alors... (Rire)...

### 2.2.1. Train et Métro aérien

Le train, le métro aérien ressemblent évidemment au métro, mais la lumière, l'air, l'affluence éventuellement moins grande, ne favorisent pas les pulsions. C'est moins pénible.

Certes les "conversations" restent "idiotes". Mais, au moins en ce qui concerne le train, on parle de "son" train, on dit que c'est un lieu de rencontre, qu'on y est beaucoup moins tassé. Par ailleurs, à l'extérieur il y a un paysage à regarder, tandis qu'en sous-sol on s'entre regarde, voire on s'entre excite. C'est pourquoi le métro aérien apparaît comme une récréation.



- S. - Oui, changer, et puis descendre toutes ces marches, remonter toutes ces marches...
- E. - Descendre et remonter toutes ces marches.
- S. - Ah ! oui, ça c'est très dur ! S'il y avait des escalators, je pense que je prendrais plus facilement le métro, mais sans escalators... oh ! non ! Et puis alors dans ce... en-dessous, le sous-sol, c'est très désagréable. Quand c'est un métro aérien je l'aime beaucoup mieux, je le prend... je me dis : "Ah ! je vais avoir une partie à l'air libre !", ça me fait plaisir. C'est une compensation, si vous voulez, sur ce vieux métro. Si j'avais le choix entre le métro qui va très vite mais qui soit dans le sol, et le métro qui va plus lentement mais qui est en surface, je préfère le métro de surface. C'est pourquoi aussi je prends plus facilement mon autobus, parce qu'il est à l'air, il est en surface.

On voit donc que le métro pose de graves problèmes aux usagers et que tout moyen de transport possédant les mêmes caractéristiques d'affluence et de frustration, mêlées à l'impossibilité d'y être divertie par le spectacle extérieur, est capable d'exagérer considérablement la population des usagers.

C'est bien contre cette dépersonnalisation, ce serrage par la foule, cette fatigue, cet anonymat que lutte la voiture.

### .2.3. La voiture

#### 2.3.1. Pour quelles raisons prend-on donc la voiture ?

C'est difficile à dire puisque la voiture ne semble indispensable que dans des cas exceptionnels :

1°) Certaines banlieues sont coupées des réseaux de transport en commun.

H. - ... et puis pour installer un trolley quand ils font une nouvelle cité aussi, alors là ça dure je ne sais pas combien de temps, si bien que quand le trolley s'installe, eh bien tous les gens se sont arrangés pour pouvoir se mettre à quatre par voiture, alors évidemment après ils disent : "Vous voyez, ce n'est pas rentable !".

2°) Quand on a des colis à porter.

S. - Parce que dans la voiture... d'abord, si je vais dans Paris pour faire des courses, c'est pour être chargée. Pas de problèmes de colis : je les mets dans la voiture, je n'ai pas à les transporter. En plus de cela, je me donne un certain horaire, j'essaye d'y aller, puisque je suis motorisée, aux moments où ça va très vite, où j'ai le moins d'encombres, et alors comme ça je suis certaine d'y aller rapidement, sans prendre froid, sans problèmes. Il y a le problème du stationnement, mais comme maintenant il y a des parkings un peu partout, il me semble que c'est une chose qui doit pouvoir se résoudre.

3°) Quand on a une profession qui nécessite de ne pas être décoiffée en arrivant sur le lieu de travail. (pour les femmes essentiellement).

S. - Oui, il y a des choses que je n'ai pas dites, bien sûr, mais qui sont tellement... non, ce ne sont pas des révélations très importantes ! J'aime mieux la voiture parce que je sors de la voiture comme j'y suis rentrée, dans le même état physique, sous comprenez...

E. - Parce que sinon, les autres...

S. - Je ne subis pas les différents assauts... (Rire)... l'inconfort de se taper dans des gens, sans parler de la poussière, sans parler de... du vent et de la pluie qui vous décoiffent, la pluie qui vous salit les jambes...

E. - C'est ça les assauts...

S. - Oui, tous les assauts du monde extérieur, dans la voiture je ne les subis pas. Je les évite, Je n'ai même pas besoin d'ouvrir mon parapluie puisque je suis dans la voiture. Alors c'est très important, franchement, je ne sais pas pourquoi je ne l'ai pas dit en premier, c'est presque le plus important.

(Jeune femme 35 ans)

4°) Quand les lieux de travail sont très dispersés mais possèdent des parkings.

En guise de citation, on pourra penser au cas de la plupart des ingénieurs de la SEMA.

5°) Quand on sort le soir au-delà de l'heure des transports en communs.

H. - Le samedi soir, par exemple, on a essayé plusieurs fois d'aller au cinéma au Quartier Latin en voiture, ça nous est arrivé plusieurs fois de ne trouver absolument aucune place et d'être obligé de rentrer sans avoir pu ni aller au cinéma, ni même se garer !

F. - Ben oui, mais plutôt que de prendre le métro, dans ce cas là, on ne va pas au cinéma.

H. - Exactement oui.

F. - On risque le coup du samedi soir, enfin presque jamais, parce qu'on sait que quand on veut aller au cinéma de huit à dix on ne peut pas se garer...

H. - Non, c'est plutôt de dix heures à minuit.

F. - De dix heures à minuit, oui, mais soit on ne le fait pas, soit on essaye en voiture, mais on n'aura jamais l'idée d'y aller en métro. Remarquez, moi cette année il y a aussi cette histoire que je suis très vite fatiguée le soir, et que se dire "on va prendre le métro"... non, mais c'est vrai, ça compte finalement. Non, mais même l'année dernière... l'idée de "reprendre" le métro le soir... !

(jeune couple)

Mais ces vraies raisons n'en sont pas. Beaucoup plus motivants en faveur de l'utilisation de la voiture sont des facteurs moins rationnels.

L'accession, puis le sentiment d'appartenance à une classe sociale assez aisée peut militer vigoureusement en faveur de l'adoption de la voiture.

"Il y en a qui se sentiraient déchoir s'ils prenaient le train. Je suis sûre qu'ils mettent plus longtemps mais..."

De même, chez les plus modestes, quand la voiture est achetée, et assurée, il faut l'amortir, il faut s'en servir, la montrer, dévorer les kilomètres pour ne pas trop se sentir en faute.

Relevant du même ordre narcissique de motivations, il faut noter la possession d'une voiture chez ceux qui pensent que "ça fait bien", chez les femmes qui pensent qu' "une petite Austin, c'est joli".

Plus évolué encore dans l'ordre narcissique est le sentiment de liberté de l'homme au volant. Il se sent comme en voyage, voudrait, quand la circulation est facile, que ça dure plus longtemps.

S. - Je suis très heureux le matin. Le matin en particulier, c'est bon en général. J'avoue que quand j'arrive à l'Hotel de Ville, quelquefois je me dis... ben je serais heureux de continuer !

E. - Ah! oui ?

S. - Je ne peux pas dire que j'aime faire de longs trajets en voiture, mais enfin vingt minutes pour moi, ou vingt-cinq minutes...

E. - C'est pas déplaisant.

S. - C'est pas déplaisant, j'ai même l'impression que c'est presque insuffisant. J'aimerais rouler un peu plus à ce moment là ; le soir c'est différent parce que ça se bloque quand on s'approche de la banlieue, voilà, au moment où on commence à en avoir un peu assez en somme, c'est là que les difficultés commencent ! Tandis que le matin, comme on roule sereinement, volontiers je roulerais un quart d'heure de plus, ou même davantage.

(Cadre supérieur 65 ans)

Cette liberté permet d'ailleurs l'agressivité, le défoulement d'un certain nombre de tendances individualistes profondément agréables pour la moyenne des français.

F. - Oh ! et puis la circulation dans Paris, c'est de ça que dépend l'état des automobilistes...

H. - Un peu... oui, d'ailleurs elle n'a pas du tout la même forme le matin et le soir. Le matin les gens dorment un peu, le flot de voitures est assez discipliné, ça avance bien tranquille-

ment, etc... Si vous vous êtes bien réveillé, eh bien vous arrivez le matin à rabioter des places sur une file de voitures de façon formidable... le temps que le type se réveille un peu et rattrape, vous lui êtes passé comme ça...! Le soir tout le monde a les dents longues, on rentre chez soi et... et personne n'avance, quoi ! (Silence)... Non, mais c'est probablement pas la bonne solution, la voiture individuelle. Surtout que finalement, quand vous voyez les encombrements de voitures aux heures de déplacement vers le travail, ou au contraire de retour sur le lieu de domicile, eh bien presque toutes les voitures ont une seule personne dedans. C'est rare dans Paris, les gens... alors qu'en province je crois que ça se fait beaucoup, les gens dans Paris qui s'organisent, qui prennent leur voiture... bon, ben qui emmènent des collègues, et puis le jour suivant c'est un autre qui prend sa voiture, et puis etc...

E. - Ah! oui, je ne savais pas ça

H. - Ca c'est assez rare... c'est un peu idiot, parce que finalement la plupart des voitures ont quatre places, ça veut dire que probablement... il ne serait probablement pas possible d'avoir effectivement toutes les voitures pleines, mais une certaine proportion. On devrait pouvoir réduire au moins d'un tiers le nombre de voitures qui circulent rien qu'en... que si les gens s'organisaient...

E. - En programmant, oui.

H. - Mais seulement il y a un individualisme qui joue aussi là-dedans, quoi.

E. - Oui, enfin c'est une "raison-raison"...

H. - C'est une "raison-raison"... il y a aussi une habitude, enfin dans la mesure où ... il y a peut-être un truc, c'est que... il y a peut-être un truc qui joue quand même, c'est... vous êtes dans votre voiture, votre voiture est fermée sur l'extérieur, il y a un certain individualisme...

F. - Oui, ça je crois que c'est vachement important.

H. - Il y a un individualisme qui joue... dans le métro vous êtes aussi au milieu d'une foule comme vous êtes au milieu d'une foule dans un embouteillage, mais quand vous êtes dans votre voiture avec toutes portes fermées, et éventuellement toutes vitres, vous pouvez dire tout haut : "Quel con ce mec-là" quand il passe à côté, vous pouvez... (Rire)... enfin, vous voyez, il y a un côté... il y a un côté asocial dans la voiture que vous ne pouvez pas extérioriser dans le métro.

E. - Oui, d'accord...

H. - C'est certain, quoi... il y a une agressivité qui peut se défouler à travers le trajet en voiture, vis-à-vis de...

H. - Oui, parce que... eh bien écoutez, il y a un truc très frappant, quoi : dans la rue un type vous bouscule ou n'importe quoi, vous n'irez jamais lui dire "vas donc, eh pedzouille !", ou enfin ne serait-ce que tutoyer le gars qui vous a fait ce que vous estimez un sale coup, quoi. Bon, l'automobiliste il sort son nez par la portière et il crie "vas donc, espèce de con !", parce qu'il est dans son tas de tôle, bien protégé, et que si l'autre se fout en rogne il va démarrer à fond de train et... adieu ! Je crois qu'il y a un côté "je suis chez moi et j'emmerde tout le monde"...

(Jeune couple cadre supérieur)

Une synthèse de ces sentiments se retrouve bien chez ceux qui expriment une opinion globale en disant qu'ils "aiment conduire" que, dans leur voiture ils se sentent déjà chez eux, s'y rasent, s'y coiffent, y lisent les nouvelles ... peuvent y penser.

E. - Jusqu'à présent on s'est contenté de voir les choses globalement, on n'a pas cherché à savoir si... où et quand il y avait des(problèmes) psychologiques...

S. - Je crois tout de même que du point de vue psychologique en particulier on est assez heureux de se servir de sa voiture parce qu'on se sent libéré des contraintes, en-dehors des

contraintes de la voiture elle-même, bien sûr, mais on est plus libre de soi, on choisit son itinéraire, on choisit peut-être également un petit peu son heure, on va plus ou moins vite... tandis que quand on est obligé de se servir des moyens de transport publics, alors on se laisse "tirer", ce qui ne veut pas dire que certains jours ça n'est pas, au fond, assez agréable. On peut lire son journal dans le métro, dans l'autobus, tandis qu'en voiture il ne peut pas en être question. Mais il y a des gens qui travaillent, qui travaillent vraiment dans le métro, on en voit du moins qui ont l'air de travailler. On voit bien aussi des gens qui lisent leur journal en voiture d'ailleurs... (Rire)... vous en connaissez peut-être... Mais enfin, du point de vue psychologique, moi je crois que si on a besoin de réfléchir en voiture, quand on a vraiment l'habitude de la voiture, on peut le faire.

(Cadre supérieur 65 ans)

2.3.2. Qu'est-ce qui empêche donc qu'on prenne la voiture plus souvent ?

Une première raison semble la rendre très souvent (chez les cadres moyens) rédhibitoire: il faut arriver "à l'heure" au travail. Seul le métro est un moyen sûr, une arme efficace contre la circulation automobile.

Autour du thème la voiture n'est pas un moyen sûr viennent se greffer de nombreux thèmes annexes :

- c'est beaucoup trop long d'utiliser la voiture
- on ne trouve pas de parking
- on a des contraventions
- je crains pour ma tôle
- les voies sont dangereuses.



E. - Et pourquoi est-ce que vous n'allez pas en voiture habituellement ?

S. - Habituellement... ? Tous les jours venir en voiture ici ?

E. - Oui.

S. - Eh bien je vous ai dit...

E. - C'est une question de temps...

S. - Si je n'en ai pas besoin expressément dans la journée, alors je ne vois pas pourquoi je perdrais du temps le matin et le soir...

E. - C'est une question de temps.

(jeune cadre)

S. - Eh bien à priori l'auto est pour moi, et... trois à quatre fois par semaine je vais au Quartier Latin et là j'ai le choix entre le métro et l'autobus, alors je prends l'autobus. J'évite l'auto pour venir au Quartier Latin parce que je n'arrive pas à me garer, ou bien j'attrape une contravention, mais quand je suis très, très pressée je la prends quand même... et j'attrape une contravention.

E. - Ah ! oui, ce qui explique largement que vous l'évitiez, évidemment.

(jeune femme 35 ans psychologue)

"Mais enfin, quand même, ça me barbe de venir travailler en voiture. Je crois que c'est parce que... pourtant j'aime bien conduire, mais pas dans les embouteillages ; c'est vrai, vous avez toujours peur d'esquinter votre voiture, et puis en plus j'ai une voiture fragile, les réparations coûtent cher, j'aurais une Simca 1000 ça serait moins grave, les ailes ça se change, on en trouve dans le commerce, mais les miennes vous pouvez toujours y aller ! (Rire)... non, ça c'est le truc

des voitures avec une carrosserie... surtout les Dauphines ça se change bien, c'est épatant, c'est vrai, vous en rachetez une comme ça et vous la remontez vous-même... Non, mais ça je crois... c'est fatigant, hein, de conduire quand il faut regarder à droite, à gauche, devant, derrière."

(Jeune femme 25 ans)

La voiture, si vous voulez, ce n'est peut-être pas une détente le soir, mais enfin c'est un moment où on est tout de même un peu maître de soi, tout en conduisant on peut réfléchir, puisque je n'ai pas trop à me préoccuper de ce que j'ai à faire. Ce serait presque une période de repos s'il n'y avait pas ces encombrements exagérés à certains endroits où on a l'impression de piétiner, et là où l'on sent cet oxyde de carbone qui est désagréable - j'y suis assez sensible, c'est pour ça que je n'aime pas prendre les souterrains dans Paris par exemple, parce que je suis assez facilement gêné...

E. - Les émanations ça vous gêne ?

S. - Ah! oui, ça me gêne beaucoup. Ça me gêne beaucoup et je ne sais pas si je manque de chance, mais par exemple il y a un passage souterrain sous la place de l'Alma qui est intéressant pour bien des gens, quand je le prends... si je le prends c'est dans le sens Concorde-Passy, eh bien je le prends très rarement parce que presque chaque fois j'ai eu la malchance d'y rester un bon moment, et vraiment ça me gêne. J'ai toujours été très sensible à l'oxyde de carbone et c'est pour quoi quand j'ai le choix entre deux voies, une aérienne et une souterraine, je préfère être à l'air. Ce n'est pas que j'aime les voies sur berge, je les trouve dangereuses en général, elles ont des virages mal faits ou... ou relevés à l'envers. J'estime qu'il faut être très prudent quand on prend les voies sur berge. Quand il y a un virage... s'il y a un virage il faut l'aborder à petite allure.

E. - Est-ce que vous avez envisagé dans votre vie de changer de travail pour le rapprocher de votre lieu de domicile, ou de changer de domicile pour le rapprocher de votre lieu de travail ?

S. - Changer de travail, euh... à mon âge ce serait difficile.

- E. - Enfin, je ne sais pas, je vous dis ça parce que quand même 50 minutes c'est assez long dans une journée, ça fait long...
- S. - Eh oui, il est certain que ça allonge les journées.
- E. - Encore que tout de même vous y avez pris un certain goût... quand vous disiez qu'au fond c'était un moment où vous étiez bien tranquille.
- E. - Mais quand même vous prenez le métro, malgré tout ce que vous dites contre le métro, et même pour vos loisirs si j'ai bien compris ?
- S. - Euh... parce que je vous dis, c'est plus... si je vais à un grand magasin, par exemple si je vais, admettons, au Printemps bon, eh bien si je viens en voiture je vais mettre... en voiture je vais mettre beaucoup de temps, je m'en fiche, mais je vais arriver, je ne vais pas pouvoir me garer, ou me garer à perpète. Tandis que si je me gare à la Porte de la Chapelle ou à la Porte de Clignancourt, ou à Pleyel même, enfin admettons les Portes... je vais avoir deux ou trois stations de métro et là j'arrive directement aux grands magasins, j'en ressors, même avec un paquet ou deux, et je retrouve ma voiture à la Porte, sans peine. J'ai pu me garer facilement, je n'ai pas eu de difficultés...
- E. - D'accord, vous n'avez pas eu de difficultés, c'est surtout la crainte des difficultés, enfin...
- S. - Ben oui, parce que si vraiment vous devez rester quatre ou cinq heures à l'endroit, bon, vous essayez de trouver une place pour vous garer, mais si c'est pour juste une heure vous vous dites "zut !", il faut que vous tourniez pendant un quart d'heure ou vingt minutes, autant le faire en métro, ça sera aussi, vous aurez gagné votre temps, quoi.
- E. - D'accord, autrement dit vous essayez de gagner du temps à ce moment-là...
- S. - Oui, mais je vous dis, dans n'importe quelle occasion que ça soit c'est pour gagner du temps que je prend le métro.

(Cadre supérieur 60 ans)

Autrement dit, la sécurité conférée par la voiture est toute relative et loin d'être satisfaisante.

Par ailleurs, pour beaucoup de petits revenus, c'est trop cher, pour beaucoup de revenus moyens, deux voitures c'est trop cher... alors celui qui s'en sert est celui qui en a le plus besoin.

Enfin la circulation est désagréable au point de faire préférer toute autre solution capable de mettre à l'abri de ces problèmes. Si le plaisir de conduire la voiture le matin est assez grand il se paie cher le soir.

D'ailleurs pour certains, on continue à utiliser la voiture parce qu'on s'y sent contraint et forcé, mais on reconnaît que cela crispe avant le travail, que les échappements de gaz mal brûlés rendent malades, font étouffer.

On n'est donc conduit à la voiture largement que par conformisme social, et puis, semble-t-il, parce qu'il est facile de s'y engouffrer en sortant de chez soi le matin, surtout dans la perspective d'une relative détente.

### 2.3.3. Les ersatz d'automobile : le taxi et l'autobus

Dérivés de la voiture individuelle citons le taxi et l'autobus qui ont les caractéristiques d'être des véhicules de surface et offrant au passager la diversité du paysage. Comme la voiture, les moyens de surface sont souvent interdits parce que trop incertains, trop longs. "Quand on en a besoin, ils n'arrivent jamais." C'est toujours aux heures d'affluence qu'il faut attendre dans les intempéries et que c'est complet !

Si l'autobus, quand on a le temps et en été semble agréable, et surtout par opposition au métro, puisqu'il n'est pas angoissant, que la sexualité n'y semble que fort peu mise en émoi et que le paysage Parisien s'y déroule à la façon d'un spectacle, il comporte nombre d'inconvénients supplémentaires qui en font une corvée qu'on évite. L'attente l'hiver semble être un inconvénient cruellement ressenti.

E. - Mais il y a truc, enfin moi j'ai l'impression... vous n'avez pas le choix entre 36 moyens de transport en fait. Vous m'avez dit que l'autobus...

S. - J'aime pas.

E. - Vous n'aimez pas ?

S. - Ah! non, ça vraiment... là, vous voyez, on m'avait dit que je pourrais y aller en bus, eh bien ça... d'abord c'est des bus qui passent tous les 36... enfin il n'y en a pas beaucoup, et puis je vous dis, j'ai horreur d'attendre dans la rue...

E. - Ah! oui, vous avez horreur de ça...

S. - Ah ! c'est pas d'être dans le bus.

E. - Oui, c'est pas d'être dans le bus, c'est pas la durée du trajet, c'est parce que vous avez horreur d'attendre ?

S. - Oui.

E. - Je ne comprends pas trop bien ce qu'il y a d'horrible dans le fait d'attendre sur le trottoir...

S. - Ah! c'est parce que je n'aime pas... peut-être que c'est parce que la période où je l'ai pris c'était l'hiver, alors vous savez quand il fait nuit et que vous êtes dehors, c'est affreux de rester... il suffit qu'il pleuve ou qu'il fasse très froid.

( Jeune femme cadre ).

La complication du réseau des autobus, la mauvaise indication des arrêts, l'impossibilité d'effectuer quelque chose qui ressemblerait à une correspondance ne font de l'autobus un moyen valable que pour ceux qui "sont sur la ligne", "sont au terminus", n'ont qu'à se laisser emmener"...

"J'aime mieux prendre mon autobus parce que c'est une tête de station, je l'ai toujours là, je n'ai qu'à monter dans mon autobus et je suis emmenée tranquillement, moi qui suis si fatiguée, au lieu de m'épuiser avant de faire mes courses.."

(femme de cadre supérieur 60 ans)

Les taxis ne sont objectivement utiles qu'aux arrivées de voyage. Sinon, trop chers et inefficaces pour rattraper un retard, ils ne sont qu'un jeu qui déculpabilise certaines bourgeoises en retard !

#### Discussion de groupe ouvrier

H2 - Oui, mais le taxi c'est affreusement cher?

F. - Le taxi c'est assez cher. Et puis les prendre aux heures de pointe dans la journée, alors là ça vous énerve doublement que le métro...

H2 - C'est pas la peine, vous n'en trouvez pas !

F. - Ben, oui, vous n'en trouvez pas... si vous en trouvez un ...

H. - Il ne va pas là où vous voulez ... (Rire)...

F. - Si vous arrivez à le prendre il met un temps fou, ça vous coûte de l'argent, et en définitive ça ne sert à rien, quoi. Non, les taxis à Paris je trouve que c'est très valable la nuit, ou quand vous avez énormément de bagages.

- S. - Oh! ben parce qu'il faut payer, parce que ça ne va jamais aussi vite qu'on pensait, parce que... parce que quand je le prends c'est que je suis très pressée et forcément ça ne m'avance pas, ça n'avance pas aussi vite que je l'aurais voulu. Non, j'aime pas tellement.
- E. - C'est essentiellement parce que ça n'avance pas vite, vous êtes pressée, vous le prenez dans des circonstances désagréables...
- S. - Oui, je crois, oui... je le prends quand je me sens en faute de ne pas être là où je devrais être, alors... (Rire)...

(Cadre supérieur 35 ans)

Citons pour mémoire les deux roues qui ne résistent ni au progrès du niveau de vie baigné de conformisme social, ni aux rigueurs du climat français.

- S. - Quels sont les autres ? La bicyclette... (Rire) ? Qu'est-ce que c'est les autres... ?
- E. - Eh bien oui, pourquoi est-ce que vous ne parlez pas de la bicyclette ?
- S. - (Rire)... Oh! ben parce qu'à Paris je n'en fais plus ! J'en faisais quand j'étais jeune, j'aimais bien...
- E. - Mais maintenant que vous êtes vieille, alors... (Rire)... pourquoi est-ce que vous n'en faites plus ? Vous trouvez que ce n'est pas digne ? ...
- S. - C'est pas digne, c'est pas confortable, et je vous ai dit que j'avais peur du froid... j'ai vraiment très peur du froid. C'est surtout pour ça, hein, parce que la dignité, je crois que j'arriverais bien à être digne sur une bicyclette. Je crois que je pourrais y arriver... (Rire)... Mais je n'arriverais pas à avoir chaud l'hiver en bicyclette. Les autres... je ne vois pas de quels autres vous voulez parler. Je n'en connais pas d'autres, moi. Le taxi ? Oh! je n'aime pas tellement les taxis, ils ne prennent jamais les itinéraires que je voudrais qu'ils prennent... oh! non, j'aime pas tellement le taxi.

(femme 35 ans)

Quant à la marche à pieds, c'est une espèce de voeu pieux, une habitude perdue d'homme préhistorique, et qui épuise après six ou huit cents mètres ! ...

... Mais alors ce qui est empoisonnant, c'est qu'après, en arrivant au Pont de Neuilly il faut attendre l'autobus. On est tout de même fatigué. On l'attend cet autobus, et comme il est lui-même victime de tous les aléas de la circulation que l'on subit lorsqu'on conduit soi-même sa voiture, alors les autobus qui viennent jusqu'ici au carrefour de Bagatelle, Longchamp, arrivent à 2 ou 3 ensemble, autrement dit on les attend quelquefois un bon quart d'heure, vingt minutes. Alors on est fatigué, c'est fatigant, à tel point que quand il ne fait pas mauvais et que je suis obligé d'employer ce moyen de retour, eh bien je viens à pied. C'est excellent pour la santé, mais c'est quand même un peu fatigant le soir, c'est long, je me traîne un peu rue de Longchamp, je suis sûr que je mets entre 20 et 25 minutes pour venir du métro. Alors ça allonge la journée et ça fatigue.

(Cadre 60 ans)

A noter que le trajet dont parle ce monsieur est de 800 mètres.

Ainsi se termine cette rapide description des images des différents modes et qui représente un minimum de développement indispensable à la compréhension des deux points de synthèse de notre rapport. Il nous fallait évidemment savoir pourquoi le public parle des différents moyens de transport comme il en parle pour savoir dans quelle mesure il choisit, refuse, ... ou accepte tant bien que mal son transport.



CHAPITRE II

LE TRANSPORT, C'EST LA VIE! ...

Si l'on veut construire un modèle d'explication et de prévision du trafic dans une ville congestionnée, saturée, on est certainement obligé de raisonner en faisant intervenir des variables psychologiques. Seules ces variables seront capables d'expliquer un certain nombre de départs d'une capitale vers la province par exemple. Bien entendu, l'éventualité d'une telle décision n'a jamais été suggérée au début d'une interview.

C'est au contraire tout à fait en fin d'interview que les interviewés se décident à adopter un point de vue synthétique et à dire pourquoi, en gros, ils s'accrochent des difficultés du transport urbain, ou pourquoi ils le supportent, pourquoi ils en font un motif sans cesse renouvelé de récriminations.

La dépense en temps et en énergie dans les transports, considérable pour la plupart des usagers, a des chances de donner une teinte profonde au mode de vie urbain.

Une ville peuplée d'opposants en colère, d'automates résignés, ou d'hommes heureux et détendus n'aura pas la même physionomie.

Hélas, à l'heure actuelle, il semble bien que, relativement aux transports, Paris soit essentiellement peuplé des deux premières catégories d'individus que nous allons essayer de caractériser, de décrire, de jauger, dans les pages qui suivent.

## 1. LES RESIGNES

Chez les résignés plusieurs sortes d'attitudes sont à distinguer.

### 1.1. J'y suis, j'y reste

Il y a ceux qui se résignent avec l'âge, s'encroûtent, se cristallisent dans une situation qui leur déplaît, mais qui signifie aussi pour eux la conservation de certains privilèges qu'ils se sentent incapables de remettre en question.

On se sent menacé par l'éventualité du chômage que l'on ait un fort ou un faible revenu. Pour mille raisons comparables, on se résigne à habiter loin pour avoir un logement décent, et il semble naturel de payer par des inconvénients de trajet l'avantage d'une résidence correcte.

"C'est dommage d'habiter si loin de son lieu de travail", envisager de changer de lieu de travail c'est... ce n'est plus de mon âge. Mais bien sûr, j'ai pensé et j'ai dit ici : "ah! si seulement je pouvais être sur une ligne de métro qui m'emmène directement à mon travail, même si j'ai dix minutes à pied à faire !" Ca serait intéressant parce que ça fait marcher un peu, et le métro c'est vraiment un moyen de transport rapide, il n'y a pas de doute, seulement quand on le prend... mes heures de travail sont tout de même un petit peu en-dehors des heures d'affluence. Ça, je... si c'était une chose possible, mais vous connaissez l'atmosphère de la maison, vous savez que Neuilly c'est magnifique, que ce quartier, que cette maison représentent tous les avantages qu'on peut imaginer, et que jamais - même si j'avais la possibilité de le faire - on accepterait d'habiter Paris. Je reconnais... on a raison quand on dit qu'il y a des quartiers dans Paris où c'est intolérable, c'est impossible, les vapeurs d'essence et le reste, c'est bien certain... et on ne voit pas clair ! eh oui, ici on voit un peu plus clair, et on est au carrefour, oui, mais en fait on a toute la maison de sept étages devant soi...

(Cadre 65 ans).

1.2. Je suis attaché à ma sécurité

A côté d'une attitude fixiste quelque peu irrationnelle, on rencontre une résistance au changement motivée par le dicton "on sait ce qu'on quitte, on ne sait pas ce qu'on trouve !".

F. - A Paris on ne peut pas changer de domicile tellement facilement, hein, parce que si vous voulez... en général le travail, enfin... mon travail, ma branche c'est surtout dans le centre de Paris, c'est pas tellement à l'extérieur que je trouverais quelque chose, et mon domicile, si je veux que ça corresponde avec un certain niveau de vie... (Rire)... il faut que ce soit à l'extérieur ! Si je suis logique je suis obligée d'avoir les transports...

(Employée 30 ans)

Les liens tissés avec les quartiers où l'on habite, les entreprises où l'on travaille sont tels qu'on continue à supporter le transport dont l'état, après tout, n'empire que différentiellement chaque année.

Le choix dans ces conditions semble illusoire. Le sujet est attaché à son comportement, qui le protège et lui assure la sécurité qui lui semble essentielle.

E. - Vous êtes poitevin, vous avez fait toutes vos études à Poitiers ?

S. - Ah! non, non, j'ai fait trois ans... Mais effectivement, historiquement j'ai commencé comme ça, j'ai choisi mon domicile en fonction de mon lieu de travail, et ça me paraît beaucoup plus difficile de... enfin, ça me paraît beaucoup plus facile de faire le premier choix, que de continuer à faire des choix, c'est-à-dire changeant de travail, ou changeant d'établissement, de changer de

domicile. Ben disons que... ce qui montre bien la relativité de ce que je disais au début, à savoir que si c'était vraiment fondamental on n'hésiterait pas à changer ; en fait, pour moi c'est quand même pas fondamental au point de me faire changer à chaque fois de logement.

E. - D'accord.

S. - D'abord, ça ne serait pas facile, mais enfin même si c'était facile je ne sais pas si je le ferais. Je crois quand même qu'on tisse des liens, en l'espace de deux ans, à l'endroit où l'on est, qui sont suffisants pour freiner ce déplacement, enfin au moins en ce qui me concerne.

( Jeune cadre )

E. - Alors là vous prenez le métro ?

S. - Oui, sinon la voiture... malgré le bruit que je fais dans Paris ! Voilà, voilà, monsieur... (Silence)... Ou alors la solution c'est de déménager !

E. - La solution c'est de déménager, vous diriez ?

S. - Oui, j'ai toujours dit que c'était une solution, mais pour l'instant ce n'est pas celle que j'emploie.

E. - Ah! oui, c'est marrant, comment ça se fait ?

S. - Comment ça se fait, c'est que... bon, eh bien comme je me suis mariée j'ai cherché un appartement, j'ai pris le premier qui venait, et puis depuis, eh bien... on n'est jamais... le nombre total de la famille est réuni dans cet appartement, alors il est trop petit quand on est au total, mais quand il y en a un ou deux qui manquent ça va encore, alors je me dis après tout pourquoi changer... (Rire)... tout en me disant qu'il faut que je change, mais enfin je cherche mollement... (Rire)...

E. - Vous n'êtes pas vraiment décidée ?

S. - Non, si j'y étais j'aurais déjà cherché... non...

E. - Mais ce n'est pas une question de transports qui vous fera changer ?

S. - Non, je ne crois pas, parce que j'ai été trop habituée à faire ces voyages depuis... depuis que je suis en seconde, alors...

(Employée 25 ans)

### 1.3. Je limite mes déplacements

En dehors de ces résignés immobilistes par rapport à la situation qu'ils ont choisie et qui est devenue, sans même qu'ils s'en rendent compte, plus insupportable chaque année, il y a aussi ceux qui se résignent à ne pas se déplacer - celles en particulier : il s'agit de femmes à la maison. Elles vivent de plus en plus sur leur quartier, sur leur environnement immédiat : on peut dire à ce propos que les difficultés de transport en ville peuvent expliquer en partie le succès des magasins populaires.

Il est certain que cette attitude a des chances d'être plus fréquente avec l'âge et l'inactivité.

E. - Oui, vous dites que vous voyagez peu dans Paris ?

S. - Oh! oui, très peu. Bien sûr, je connais bien le problème puisque je suis née dans Paris, mieux qu'une personne arrivée depuis hier...

E. - Mais vous vous êtes arrangée pour avoir peu de déplacements à faire dans Paris ?

S. - Oh! oui, j'ai mon quartier, j'aime autant ça. Lorsque je peux acheter dans mon quartier, j'achète dans mon quartier, sauf par exemple si je veux... si j'ai besoin de très belles chaussures, je sais que je serai obligée d'aller dans Paris, et j'appréhende d'aller à Paris. Je suis très contente dans mon petit Neuilly. Penser d'aller dans Paris... chercher plusieurs maisons, voir si je vais trouver...

- E. - Et alors on peut se demander quel est l'avantage pour vous d'habiter la région parisienne...
- S. - Eh bien parce que dans Neuilly je trouve tout ce que je veux, en principe. Il y a beaucoup de choses dans Neuilly. L'avantage pour moi est que mon mari y a sa situation, mes enfants avaient leur(s) faculté(s), et puis parce que je suis née parisienne !
- E. - Oui, c'est ce que vous donnez comme ultime raison : "je suis née parisienne"...
- S. - Je suis née parisienne.
- E. - Je le suis, je le reste.
- S. - Bien sûr. Mais la raison première est la suivante : mon mari a sa situation à Paris. Mes enfants ont fait leurs études à Paris, ils avaient tout ce qu'il fallait, ils avaient les meilleures facultés... je ne vais pas chercher autre chose. C'était logique... ça fait tant de générations que nous sommes parisiens, vous comprenez, ce n'est pas... ce serait changer, pourquoi changer puisqu'il y a tout ce qu'il faut pour...

(femme 60 ans) (1)

#### 1.4. Me déplacer fait partie de mon travail

Une quatrième classe de résignés est formée de ceux qui supportent le transport comme une partie de leur travail, qui ont le sentiment que ce "travail" leur est rémunéré d'une façon ou d'une autre symboliquement ou à proprement parler.

"C'est-à-dire qu'actuellement il est tout à fait normal qu'on soit une foule fluide, qui se balade d'un endroit vers un autre. Ce qu'il faudrait c'est qu'elle se balade rationnellement, quand même.

- E. - Pourquoi est-ce que vous trouvez qu'on soit une foule fluide et qui se balade facilement d'un endroit vers un autre ?
- S. - Parce que les hommes... disons que ce sont des gens très émouvants, très traditionnels, et qu'une fois qu'ils ont construit des centres urbains qui sont vieux, qui existent pour eux sentimentalement, ils restent... ils restent dans ces centres urbains. Seulement la vie économique ne suit pas ce sentiment-là, elle ne s'installe pas précisément dans le centre urbain ou dans l'endroit qui, sentimentalement, signifie quelque chose pour l'individu. Et alors les individus sont quand même obligés de suivre ce mouvement économique et d'aller trouver leur activité là où elle est.
- E. - Ah! oui, d'accord...
- S. - C'est pourquoi, de plus en plus, nous sommes une société fluide, extrêmement fluide. Précisément, ce qu'on peut reprocher le plus à la France c'est de n'être pas assez fluide, c'est peut-être cela. Peut-être que j'en parle un peu à mon aise parce que je suis un peu une déracinée, si on veut, que pour moi tous les endroits sont bons, mais je pourrais toujours dire qu'il n'est bon bec que de Paris... ! mais je m'imagine très vite me déplaçant d'un endroit à un autre, si ces déplacements se font dans des conditions convenables et correctes. Je m'imagine très bien me déplaçant une heure par jour pour aller... habitant là, et aller travailler ailleurs. Cette heure-là, pour moi, peut-être une heure vécue agréablement, si je la passe dans une banquette confortable, même dans un... pratiquement dans un compartiment de première. Là, j'imagine des transports, je peux très bien m'imaginer travaillant... habitant Paris et travaillant ailleurs, ou vice-versa, hein, si je voyages dans des conditions correctes.

(Cadre moyen 25 ans).

Il est curieux de remarquer que, chez les mêmes, l'évocation de courses pendant les jours de congés, de déplacements, vers le centre pour des motifs extraprofessionnels suscite une réelle aversion.



S. - C'est-à-dire que le transport je ne trouve pas ça ennuyeux aussi je crois parce que j'ai un dédommagement. Ca joue aussi. C'est-à-dire que je suis... c'est un temps à moi où je suis tranquille, ou je pense à ce que je veux, mais en même temps c'est un temps payé.

E. - Ah! c'est un temps payé ?

S. - Oui, c'est un temps payé, pour aller à Etampes comme pour aller à Gennevilliers, alors je crois que c'est assez...

E. - Mais il est payé officiellement ?

S. - Oui, oui, oui... enfin c'est une combine pour augmenter l'heure d'un psychologue ! Vous savez, il y a des tas de combines pour augmenter les heures de travail d'un psychologue, c'en est une. On compte ça comme heures de travail.

E. - Et on vous compte combien de temps pour votre trajet ?

S. - Une heure.

E. - Une heure dans les deux cas ?

S. - Oui, une heure... enfin deux heures aller-retour.

E. - Oui, d'accord. Ah! oui...

S. - Alors ça... et l'autre lieu... enfin, le travail est à dix minutes, alors il n'est pas payé, là le déplacement n'est pas payé, mais comme c'est à dix minutes...

E. - Dix minutes seulement...

S. - Oh! oui, un quart d'heure ! Donc je ne perds pas mon temps enfin c'est pour ça que ça ne m'est pas pénible je crois. Par contre, aller faire des courses un jour de congé, alors ça...! Je trouve ça épouvantable. Me transporter dans un magasin, oh... !

E. - Oui, tenez racontez-moi pourquoi, comment est-ce que c'est épouvantable, comment ça se passe.

S. - Parce que c'est du temps perdu. Moi je voudrais avoir tout à la portée de la main et ne pas être obligée de me balader un après-midi pour trouver quelque chose. Je trouve que c'est du temps perdu. J'aimerais être dans un quartier où tout est accessible tout de suite, de façon à passer deux heures à acheter quelque chose, et pas toute une après-midi, ce qui m'arrive quand je vais acheter quelque chose. J'y passe un temps fou parce que je... enfin je cherche un peu, et je vais loin, et... je trouve ça épuisant les magasins, en plus du transport... alors là le transport est pénible, hein ! Temps perdu...

E. - Parce que c'est pas rémunéré, parce que c'est fatigant...

S. - Pas rémunéré, fatigant, et que je ne sais jamais combien de temps ça va durer, je ne sais pas quand est-ce que je vais trouver ce que je cherche, il y a une inconnue insécurisante, quoi... (Un temps)...

(Cadre supérieur 35 ans)

Il y a ceux, enfin, qui ont des métiers tels qu'ils peuvent circuler en-dehors des heures d'affluence. Dès lors, pour eux, en-dehors de ces heures maudites ça n'est pas si mal. C'est même agréable.

E. - Vous me dites que vous subissez votre transport...

S. - Oui !

E. - Et comme quelque chose d'inhumain ?

S. - Voilà, et ça c'est ce que signifie pour moi le métro. Et alors au fond, des fois j'ai l'impression que ce qu'il faudrait c'est ne pas... c'est de travailler à des heures.. enfin, pour moi personnellement j'aimerais "retirer mon épingle du jeu" pour le métro, c'est-à-dire que j'aimerais travailler à des heures où je puisse prendre le métro en-dehors des heures d'affluence. Alors là c'est agréable.

E. - Oui ... ?

S. - Là, par exemple, ce matin, j'ai hésité entre deux moyens de transport pour venir ici. Je viens à peu près de la Porte de la Villette, et je me suis dit : Porte de la Villette, il va falloir que je change à Chaussée d'Antin, là encore je dois changer à Invalides, et de Invalides jusqu'ici... ! J'avais l'impression que j'allais traverser tout Paris en métro, en changeant, alors je me suis dit : "Si je prenais un taxi ? Bon, un taxi ça me coûtera très cher...", un taxi ça m'aurait coûté un minimum de 1000 frs à 1200 frs pour venir, pour traverser tout Paris. Eh bien ce n'est pas tellement ça qui m'a arrêtée pour prendre le métro, c'est le fait que vers 10 heures - 10 heures et demie le métro est vide, et que c'est agréable. Je ne suis pas très délicate des narines, donc ça ne me dérange pas tellement que ça sente un petit peu... Ce qu'il y a c'est qu'on rentre dans ce métro, c'est ça qui est très bien, on est assis, on est aussi bien que dans un taxi finalement. Et aux heures précisément où il n'y a pas de grande affluence dans le métro, la circulation au-dessus du sol est moins avantageuse. Se déplacer en voiture, ou en taxi - au fond c'est comme si c'était une voiture particulière à un moment donné -, eh bien c'est beaucoup moins avantageux. On met plus de temps.

(Jeune femme 25 ans)

S. - Il y a le métro aux heures d'affluence, et il y a le métro en-dehors des heures d'affluence qui est un moyen de transport magnifique. Parce que mon premier contact avec le métro, avec le transport en tant que métro, n'a pas été un contact pendant les heures d'affluence ; j'étais à Paris, j'étais interne, quand je prenais le métro c'était... c'était au fond les temps de loisir, quand je devais aller au cinéma ou au théâtre, et ça n'étais jamais, jamais aux heures d'affluence. J'ai passé quatre ans à Paris, au début, sans savoir ce que c'était que le métro aux heures d'affluence, ce qui fait que quand j'allais à l'étranger, ou quand des gens venaient, je leur disais : "Prenez le métro, c'est une chose extraordinaire ! Dans Paris, le métro vraiment..." Alors ce

que j'aimais bien en lui, c'est qu'il me permettait de connaître Paris sans le connaître. Le métro c'est ça. On peut se dire qu'à n'importe quel moment, quand on voudra aller dans telle petite rue de Paris, la moins connue, on trouvera toujours une station de métro à côté qui va vous sauver de l'inconnu et de l'angoisse de ne pas trouver... parce que Paris c'est très grand, au fond, et je crois que... il n'y a pratiquement avec un moyen populaire, c'est-à-dire à la portée de tout le monde, il n'y a pratiquement que le métro qui puisse vous offrir cette possibilité-là. C'est-à-dire que j'ai passé finalement quatre ans dans Paris à ne prendre que le métro, je ne prenais des taxis que pour aller dans des gares, ou quand j'étais chargée, et à ne jamais prendre l'autobus, parce que l'autobus j'avais l'impression que c'était un vaste mystère que je ne comprenais pas.

(Cadre moyen)

S. - Le froid, la nuit, la pluie, je trouve que c'est pas drôle. Non, sans ça j'aime bien prendre le bus, quand j'étais à la fac, bon ben j'aimais bien, je prenais le 27 quand j'étais riche, parce que c'est cher l'autobus ; je prenais le 27, ben c'était drôlement bien, mais je le prenais à 4 heures de l'après-midi, il n'y a personne, vous prenez les quais, ben ça c'est formidable, c'est très, très joli... Moi, quand j'ai des amis qui sont de province, ben je leur fais prendre cet autobus pour leur montrer, c'est très beau. Mais pas comme moyen de transport aux heures de pointe !

## 2. LES "HOMMES EN COLERE"

A côté de ces cinq types principaux de résignés, une minorité - largement représentée dans notre interview, et surtout par des membres de classes moyennes - semble réagir d'une façon toute différente.

Pa rapport à la résistance générale au changement et à l'aptitude à s'adapter des premiers, les seconds sont en train d'accumuler des sentiments agressifs qui atteignent un seuil de révolte.

On pense à ses déplacements avec horreur. On fait ce qu'on peut pour les supprimer. On passe son temps en transport, on a le sentiment que le transport prend le temps de la vie qu'on aime.

S. - Oui, d'accord... (Silence)... je ne sais pas, enfin moi ça me paraît assez clair, c'est ce que je vous disais il y a un instant, à savoir que dans la vie contemporaine on a peu de temps, on a peu de temps pour... dont on puisse se dire qu'à priori on ne sait pas ce qu'on va en faire, et finalement qu'on peut consacrer à ...

E. - A quoi ?

S. - Eh bien à des choses de l'instant... par exemple on a peu de temps pour faire du sport, oui ce sont des choses qu'on planifie relativement peu, quoi... on a peu de temps pour vivre avec ses amis, avec sa femme, avec... or, finalement, quand on fait le compte de ce qu'on dépense en transports, eh bien on s'aperçoit que ça fait une part du temps qui est très importante. Si on prend la vie, enfin... si on prend la journée de travail ordinaire, si on quitte son boulot vers sept heures/sept heures et demie, si on y ajoute une heure de transport, il est évident que la soirée est déjà fortement entamée. Alors si la chose se produit une fois ou deux fois ça n'a aucune importance, si c'est vraiment un mode de vie il est évident que la vie de l'individu qui rentre à sept heures chez lui, et celle de celui qui rentre à huit heures et demie, ce ne sont pas tout à fait les mêmes, en admettant qu'ils se couchent à la même heure et qu'ils aient le même besoin de sommeil si vous voulez. Bon, ce sont des choses qui ont l'air tout à fait anodines comme ça, à l'échelle d'une journée... à l'échelle d'une année toute entière et d'une vie toute entière ça me paraît très important, quoi. Et si on admet en plus que c'est... que ce transport-là fatigue en plus, quoi, je crois qu'il fatigue, alors c'est non pas un individu normal qui arrive chez lui, mais un individu en plus irrité et fatigué, et qui arrive en plus très tard chez lui. Je trouve que c'est dommage, quoi, et c'est peut-être en cela que c'est horrible.

Le sentiment de suffocation, d'étouffement, de forçage devient terrible et débouche très rapidement sur deux possibilités : la fuite d'une part, la colère simple d'autre part.

### 2.1. La fuite

La fuite semble être le parti que peuvent prendre les revenus élevés, la colère celui des revenus modestes, des utilisateurs du métro en particulier.

La fuite ne semble un parti vraisemblable que pour ceux qui ont expérimenté la vie de province. Pour les autres, elle semble souvent impensable.

Et moi je constate qu'effectivement, en province, beaucoup de gens que je connais, je ne dis pas que c'est la majorité des gens, mais beaucoup de gens que je connais font beaucoup plus de choses que moi, tout en ayant un travail... alors là, justement, c'est la question du travail, je ne sais pas s'il est aussi intéressant que le mien... et c'est ça, peut-être, qui me ferait hésiter. Mais au moins d'après ce qu'ils disent c'est tout aussi intéressant, et par ailleurs la deuxième vie est souvent beaucoup mieux remplie. Ils peuvent faire des tas de choses au point de vue politique s'ils en ont le goût, puisque tout est à portée de main, et les choses sont d'une dimension plus humaine ; s'ils veulent faire du sport, eh bien ils le pratiquent beaucoup plus facilement par exemple moi si je voulais faire du vol à voile, eh bien ça serait tout à fait... c'est tout à fait impossible à Paris. Je pense que si j'étais en province j'en ferais, à priori, comme ça... Non, enfin à la limite, vous voyez quand j'ai vraiment beaucoup de transport à faire ça me traumatise... oui, ça me traumatise, c'est-à-dire que c'est à ces moments-là que je me pose vraiment la question de savoir si je suis fait pour vivre à Paris, s'il

ne vaudrait pas mieux, carrément, que je m'en aille en province, prendre telle situation qu'on m'offre uniquement pour cette raison-là. Et puis après, quand j'y réfléchis je me dis que c'est idiot de prendre des décisions uniquement sur ces... sur des critères qui sont quand même d'ordre secondaire, mais sur le moment je suis tenté de les juger comme des critères de première grandeur... (Silence)... Cela dit, je ne pense pas que ça tienne à la nature des transports, que ça tienne particulièrement à la nature des transports, je n'incriminerais pas la R.A.T.P. en permanence, quoi.

(Jeune cadre. A habité Poitiers)

## 2.2. La colère

Parallèlement à ceux qui s'adaptent encore en ayant le sentiment qu'une porte de sortie leur est ouverte, que leur malheur est librement consenti, les autres donnent l'impression de ne pouvoir sortir de leur ornière que par la révolte :

"Or, pour les citadins, cette situation qu'est le métro cette situation des transports dans Paris est peut-être... enfin je ne sais pas, j'imagine, il faudrait peut-être voir, mais pour moi, si je m'identifie à ceux, et déjà si j'en suis les expériences, les quelques expériences que j'en ai, c'est-à-dire qu'il m'arrive peut-être deux semaines dans le trimestre, ou trois semaines dans le trimestre à avoir à me mêler aux heures d'affluence dans le métro, bon eh bien ce n'est pas une situation quotidienne, mais quand je m'imagine dans cette situation quotidienne, pour moi c'est une révolte extraordinaire, et peut-être parce que je ne suis pas encore abruti, et peut-être pas non plus encore tout à fait dans la situation où je suis complètement motivée, où je l'oublie, où je l'introduis dans la nécessité, dans l'ordre de la nécessité ou dans l'ordre des choses normales. Pour moi, ça reste encore dans l'ordre des choses anormales, et je me dis que ces

gens-là, s'ils faisaient grève en disant : "Nous faisons grève de métro", c'est-à-dire "nous faisons la grève des transports", non pas du côté de celui qui fait les transports, mais du côté de celui qui les prend, eh bien ça aurait un sens autrement plus valable que celui de faire la grève des salaires, parce qu'alors là, peut-être que la décentralisation ça serait une chose plus réelle, qu'on chercherait à faire d'une façon beaucoup plus accélérée d'abord, et beaucoup plus effective.

. . . . .

S. - Parce que je trouve que le métro aux heures d'affluence pose des problèmes, pose des questions angoissantes. Quand on voit tous ces hommes, là, qui reviennent de leur boulot, au bout d'une journée harassante, qui reviennent d'avoir travaillé... au fond pourquoi les hommes travaillent-ils, déjà ? Bon, et puis ils sont là qui acceptent cette épreuve extraordinaire de se trouver dans une situation que je considère comme inhumaine, je me demande comment n'en arrivent-ils pas à une tension telle qu'ils se révoltent. Moi je me demande... des fois j'imagine très bien une révolution basée simplement sur cette situation du métro ... (Rire)... c'est vous dire à quel point ça m'angoisse, parce que moi...

E. - Oui, et d'ailleurs vous en riez vous même à l'instant pour lutter contre l'angoisse, je crois...

S. - Oui, parce qu'en fait il n'y a rien de plus angoissant !

(Jeune femme 25 ans)

Ce n'est pas par hasard que le métro de Moscou est aussi luxueux, nous semble-t-il. C'est plutôt parce que la classe ouvrière a des chances de s'y sentir plus exploitée, plus aliénée, plus dépersonnalisée qu'ailleurs par le mode de vie traumatisant qui lui est imposé. Un gouvernement populaire habile aura sans doute parmi ses objectifs celui de détruire ce sentiment d'aliénation.



Si la publicité dans le métro semble plus "moche" qu'ailleurs, c'est parce que le métro est haï, et par contagion la publicité, voire les produits qui y sont vantés.

Discussion de groupe ouvriers

F. - Oui, mais enfin n'importe quoi, moi ça ne me fait rien, mais pourquoi ces couloirs sont si tristes et si sales, et puis si... c'est dégoûtant ces couloirs.

H. - Mais il y a des couloirs qui sont pleins d'affiches publicitaires !

F. - Ah ! oui, lesquels ?

H. - Oh ! ben beaucoup de couloirs. Tous les couloirs sont pleins d'affiches publicitaires en général.

F. - (Très étonnée) Ah! ...

H. - Ben vous prenez des couloirs qui n'ont pas de carrés publicitaires, alors ! Moi tous les couloirs que je prends il y a des affiches publicitaires. Dans tous les couloirs il y en a, ça c'est automatique et c'est obligatoire.

F. - Les couloirs de changements ?

H. - Ah! bien sûr ! Les couloirs de changements, mince... partout !

H2.- Il y a des affiches dans toutes les correspondances.

F. - Ah! oui, mais c'est toujours les mêmes...

H. - Ben oui.

F. - Alors justement, je ne les vois plus.

H. - Ah! vous ne les voyez plus parce que ce sont toutes les mêmes, parce que vous les avez vues depuis huit jours...

F. - Oui, je ne les vois plus.

H. - Ben ils changent en général... je crois que c'est toutes les trois semaines.

F. - Oui, ben moi ça me fait l'effet inverse, ça me fatigue.

On peut craindre le pire. Frustration, agressivité, angoisse, répression sexuelle... Ces facteurs sont à coup sûr très mal acceptés par une proportion sans cesse plus large de travailleurs.

On peut aussi remarquer, d'une façon générale, que la résignation n'a qu'un temps, et l'état des choses empirant, les catégories modestes se sentant de plus en plus frustrées et conscientes de n'avoir rien fait pour mériter cette frustration, il suffirait d'un catalyseur pour déclencher d'importantes vagues de réclamation politico-sociale.

C'est sans doute ainsi que risque d'évoluer, comme nous le verrons avec plus de précision plus loin, le rejet par les utilisateurs des solutions actuelles apportées au problème des transports urbains.

Il n'y a donc, en gros, pas de choix pour ou contre les transports. On subit le transport comme la vie, plus ou moins bien, avec plus ou moins de résignation, d'adaptation. Mais les conditions de transport empirent chaque année et il est impossible de se boucher les yeux devant l'issue d'une telle évolution qu'il faut bien imaginer.

C'est ce que nous essaierons de faire à la fin de ce rapport.

Les individus se sentent donc obligés de se transporter. Mais sont-ils libres ou non de choisir un mode ? La réponse à cette question est non, comme nous allons le montrer maintenant.

CHAPITRE III

MON MOYEN DE TRANSPORT ? JE N'AI PAS LE CHOIX !

OU LE CHOIX DES MODES

L'évocation des modes de transport - et d'ailleurs le plus souvent de l'unique mode "préférentiel" - forme dans la plupart des cas le corps même de l'interview.

Le mode ne "commande" pourtant que fort rarement la destination. Le seul cas rencontré, et qui nous a semblé assez marginal est celui des femmes à la maison. Pour les achats ordinaires, elles préfèrent leur quartier et pour les achats extraordinaires, elles vont "coûte que coûte" à l'endroit unique capable de les satisfaire et dans ces deux cas la destination est fixée avant le mode.

Par contre pour les achats entre les deux, d'objets qui sortent un peu de l'ordinaire quotidien, elles iront au Centre Commercial où les conduisent le plus commodément les moyens de transport urbain.

S. - Oh! oui, parce que là, vous voyez, je vais plus facilement au Printemps parce que mon autobus m'y arrête à deux pas, voilà. Alors si j'avais le choix entre l'autobus Printemps et l'autobus Bon Marché, j'irais aussi souvent à l'un qu'à l'autre, tandis que l'autre je pense que je dois faire plus de transport. C'est une... c'est une réflexion pertinente, oui, surtout que le Bon Marché est tout de même sur l'autre rive. Remarquez, j'aime bien aller sur l'autre rive aussi, mais c'est beaucoup plus difficile d'accès parce qu'il faut changer dans les autres métros, il faut changer à Concorde je crois... Alors lorsque je vais au Bon Marché, je descends de mon autobus, après je redescends mes quatre ou cinq étages de métro, ensuite je change à Concorde, je redescends encore des étages, j'en remonte, je... c'est encore compliqué... mais je m'arrête heureusement juste en face du Bon Marché, c'est ça qui est agréable, c'est que le métro est juste devant le Bon Marché. Et j'aime le Bon Marché, ça c'est une autre histoire ... (Rire)... parce que c'est un peu désuet peut-être... Un peu oui, un peu.

Si j'ai vraiment besoin de quelque chose de tout à fait spécial, par exemple lorsque j'achète des sous-vêtements pour ma mère, je sais que je n'en trouverai qu'au Bon Marché, d'une certaine taille, de la qualité qu'elle désire, alors je vais au Bon Marché pour ça. Mais si c'est pour n'importe quel achat ordinaire, je vais jusqu'aux Galeries ou au Printemps et puis c'est tout, parce que c'est moins fatigant, moins long. Mais si je pouvais suivre mon goût, je préférerais aller au Bon Marché.

(Femme de cadre supérieur 60 ans)

Les itinéraires ne semblent guère résulter d'un choix. En automobile individuelle on prend à la fois le plus court et celui auquel on pense comme devant être le plus fluide. En autobus ou en métro l'itinéraire est obligé.

Certains faits font penser que le choix des modes se heurte violemment aux habitudes de la société de consommation. D'ailleurs, on ne fait guère de publicité pour les transports en commun ou pour la voiture individuelle en tant que moyen de transport urbain. Point de passage obligé, le transport urbain n'est pas un produit à acheter. On ne choisit pas en faveur de tel ou tel produit-transport en fonction de l'image qu'on en aurait. On subit plutôt le moyen qui est le moins défavorable: on oscille entre certaines positions, et l'on ne change radicalement de solution qu'à la faveur d'évènements extérieurs.

Ceci provient de deux faits : le premier fait est qu'il n'existe pas de bonne solution. Les contraintes qui devraient guider le choix sont trop nombreuses. Un arbitrage n'est guère possible. Toutes les solutions ont de graves inconvénients souvent rédhibitoires. Il ne reste alors plus qu'un moyen non impossible. Le second fait vient de ce que la solution, toujours mauvaise, est de plus imposée par les possibilités budgétaires de l'utilisateur.

Par rapport à ce moyen non impossible, l'utilisation d'une autre solution n'est possible que si l'effort qu'elle suppose est envisageable par le sujet.

On constate par exemple que chez les ouvriers à petits revenus la possession de la voiture se décrit comme une panacée dans la mesure de son inaccessibilité économique.

Discussion de groupe ouvriers

H2.- Ca ne vaut pas la voiture, hein !

H.- Oui, ça ne vaut pas la voiture, mais enfin la voiture c'est pareil, vous mettez autant de temps que le bus.

F. - Surtout ceux qui vont travailler, hein...

H2.- C'est-à-dire que ça revient plus cher.

H. - Ca revient plus cher... La voiture ça revient plus cher, mais enfin vous vous arrêtez vraiment où vous voulez, vous faites ce que vous voulez.

F. - Non, mais la voiture c'est pratique pour ceux qui s'en servent habituellement, vous vous arrêtez où vous voulez... quelqu'un qui connaît un peu en gros les stationnements...

H. - Oui, mais c'est pareil, regardez, vous avez une consommation d'huile, une consommation d'essence, l'usure des pneus, l'entretien mécanique, tout ça, ça va compter, hein, alors une journée avec la voiture ça vous revient plus cher qu'avec le métro ou l'autobus...

H2.- Oh! oui, ça il n'y a pas de problème, c'est normal.

H. - Ca en voiture ça revient énormément plus cher.

F. - Ca dépend, si vous avez une 2 CV...

H. - Même avec une 2 CV !

H2.- Faites le compte de votre huile, de votre essence, de votre assurance, de tout ça, de vos pièces, de vos pneus, de vos freins, il faut le compter tout ça ...

Si du point de vue économique une autre solution avantageuse par ailleurs peut se révéler interdite, du point de vue temps elle l'est plus souvent encore (automobile versus métro et train) et la frustration des individus croît là encore avec l'inaccessibilité de l'objet du choix interdit.

Il nous semble donc essentiel, pour pouvoir construire un modèle de "choix" des modes, de repérer avec plus de précision ces contraintes irréductibles qui, d'après nous dominent le "choix" des modes au point de le déterminer presque complètement.

## 1. LA PREMIERE DE TOUTES CES CONTRAINTES, C'EST LE TEMPS

1.1. Cette contrainte se manifeste sous deux aspects essentiels :

Le temps-durée et le temps-exactitude.

Le temps-durée impose sa solution pour la grande majorité des déplacements, les déplacements domicile-travail et travail-travail en particulier.

Dans l'exemple qui suit, la voiture est clairement interdite pour des raisons d'inexactitude.

"Tandis qu'en voiture c'est presque toujours... enfin moi, ou vraiment j'étais très en retard, il m'arrivait des fois de faire la queue pendant... enfin, si vous voulez de mettre deux heures pour rentrer chez moi au lieu de 35 minutes, alors vous vous dites : "tout le monde va être complètement affolé", c'est vrai : deux heures c'est énorme !

E. - Deux heures au lieu de 35 minutes ?

S. - Oui ! Et puis regardez, le matin ça arrive : l'autre jour on est parti à sept heures et demie de la maison, on était là à neuf heures un quart. Vous voyez, c'est pas très important d'être en retard, mais enfin quand même c'est toujours gênant. Surtout quand vous êtes partis en avance pour être à l'heure ! Et c'est bête, parce que souvent on perd du temps en faisant des détours sous prétexte qu'on ne veut pas faire la queue... je crois que si on finit par bien connaître les queues on s'énerve moins, j'ai l'impression qu'on arrive à se rendre compte que quand même ça avance, à part des cas exceptionnels où c'est très bouché... il ne faut pas s'affoler devant les queues, ça avance plus qu'on ne croit, ce n'est pas parce que les voitures sont tassées qu'elles ne vont pas avancer. C'est une habitude... enfin, moi je sais que je ne pourrais pas faire la queue tous les matins. Au fond, ce qui est très énervant aussi c'est de voir... enfin, évidemment ce n'est pas réalisable, mais pourquoi est-ce que les gens ne font pas un effort pour ne pas être qu'un seul par voiture ? Sûrement que de ce côté-là il y a quelque chose à faire au niveau banlieues, même au niveau communal... il y a des gens qui s'arrangent pour le faire, enfin je vois chez moi, les gens qui travaillent à la Défense maintenant ... (Sonnerie, interruption).. on en était où... Oui, alors je vous disais les gens en voiture, eh bien je crois que là, sûrement qu'il y aurait des moyens de s'arranger, enfin peut-être pas si vous voulez des gens qui habitent... par exemple des gens qui habitent chez moi et qui viendraient travailler à la SEMA, ça c'est beaucoup trop loin, mais vous voyez, par exemple, des gens qui habitent dans le Sud et qui viennent travailler à la SEMA, sûrement qu'il y a un moyen de... c'est complètement ridicule de voir une seule personne par voiture, la place que ça peut prendre... pour des gens qui partent du même endroit et qui vont au même endroit dans beaucoup de cas.



Ca je trouve que ça ne devrait pas... enfin on devrait pouvoir trouver quelque chose dans ce sens. Je sais bien, c'est pas commode parce qu'on ne part pas tous à la même heure... mais après tout, quand on a des trains à prendre il faut partir à une heure définie.

E. - Oui, bien sûr.

S. - Et puis il y a quand même beaucoup de gens qui pourraient prendre le train et qui... je ne sais pas, pour des raisons de standing ou parce qu'ils trouvent déshonorant de prendre le train, préfèrent prendre leur voiture. Je ne sais pas, il y a des tas de gens qui habitent Maisons-Laffitte et qui, travaillant rue de Londres ou dans des endroits comme ça prennent leur voiture, c'est de l'aberration, franchement ! Ils mettent trois ou quatre fois plus de temps, parce que le train il met 15 minutes, même pas, et puis eux avec leur voiture ils mettent au minimum une demi-heure dans les bons jours, enfin quand il n'y a pas d'embouteillages, donc vous voyez, tous les jours il y en a, le Pont de Neuilly est bloqué tous les matins...

E. - Oui, tous les matins c'est bloqué ?

S. - Ah! tous les matins, comme le Pont de Saint-Cloud, il est tout le temps... le Pont de Neuilly et le Pont de ... comment il s'appelle...Charlebourg (?), ils sont tout le temps bloqués. Alors je trouve que c'est un peu bête... mais ça c'est sûr, hein, c'est un phénomène dans le train qui est très remarquable, parce que je connais beaucoup de gens qui travaillent à Paris, et les cadres supérieurs - à part mon oncle qui préfère prendre le train -, eh bien ils ne veulent pas aller travailler en train. Ils trouvent ça déshonorant. Enfin je suppose que c'est ce qu'ils trouvent, parce que je ne vois pas comment vous pouvez l'expliquer autrement, d'autant plus qu'il n'y a aucun intérêt à aller travailler en voiture. C'est très bête. Je comprends qu'on prenne sa voiture quand on ne peut pas faire autrement, mais...

E. - Quand vous venez en voiture, vous mettez dans les deux heures ?

S. - Oh! non, pas tout le temps, mais vous ne savez jamais pourquoi ça va se bloquer. Je ne sais pas, il y a des jours... il suffit qu'il ait fait beau pendant le week-end

par exemple, et puis le lundi matin... eh bien il y a plein de gens qui ne rentrent que le lundi matin, et c'est le cirque ! Et puis le soir il suffit qu'il y ait n'importe quoi, et puis vous êtes bloqués. Regardez sur l'autoroute... bon, ben l'autoroute de l'Ouest vous le prenez à six heures, il est bloqué, d'accord il est bloqué parce qu'il y a plein de monde, mais vous le prenez à sept heures et demie il est bloqué parce que c'est l'heure où il vient de se débouteiller et tous les soirs, pratiquement, il y a des accidents. Pas des trucs graves, mais si vous voulez il y a quatre voitures qui se rentrent dedans les unes derrière les autres, et plouf ! ça bloque tout. Ou alors vous roulez pendant trois kilomètres, et vous êtes bloqués...

E. - Et alors ça, ça vous est intolérable ?

S. - Ca m'énerve !

E. - Vous dites c'est... ça vous énerve beaucoup, pourquoi ?

S. - Vous voyez, ça m'énerve parce que... je crois que c'est parce que je n'aime pas être en retard, et puis...

E. - Oui, et vous disiez aussi qu'une voiture c'est fait pour aller vite.

S. - Oui, moi si vous voulez je considère qu'on prend une voiture pour aller plus vite, alors si c'est pour perdre plein de temps...

E. - Oui, si c'est pour aller moins vite...

S. - Je n'en vois pas l'intérêt, d'autant que c'est quand même beaucoup plus fatigant, il n'y a pas de doute. Surtout quand c'est vous qui conduisez. Aux heures où... et même, maintenant il y a tellement de voitures partout, vous êtes obligés quand même... ça vous nécessite une tension nerveuse, vous n'avez rien le temps de faire, c'est... au moins si vous êtes bloqués dans le métro... là vous ne pouvez pas tellement lire, mais dans le train, si le train il n'arrive que... s'il est bloqué, ça arrivait quand ils changeaient les électriques, eh bien au moins vous pouvez lire, vous ne perdez pas complètement votre temps. Mais en voiture qu'est-ce que vous voulez faire ? A part regardez si la file d'à côté avance plus vite ! C'est pas tellement passionnant.

E. - Oui, c'est ça vous dites donc qu'en voiture vous vous barbez...

S. - Ben oui, et puis en plus je vous dis ça m'énerve parce que je vois plein de gens dans leur voiture tout seul à côté, je me dis : "ils feraient mieux d'aller en train". Non, c'est vrai, la S.N.C.F. elle pourrait encore transporter des gens en plus, enfin j'ai l'impression. Et puis alors c'est bête parce que ça bloque tous les transports en commun de surface. Il y a une idée, là, on va avoir des autobus à deux étages, c'est peut-être bien mais de toute façon ça n'avance pas, alors à quoi ça sert ? Et en plus les autobus ils ne sont pas bondés, il n'y a personne dedans... sauf dans quelques voitures. Je crois qu'il y a des points stratégiques... je pense que c'est peut-être moins pire dans le Sud, je ne me rends pas compte. Je crois que l'autoroute du Sud se bloque moins... mais vraiment l'Ouest, enfin tout l'Ouest du Pont de Neuilly au Pont de Saint-Cloud c'est complètement... il faut aller jusqu'au Pont de Sèvres, alors là on n'est plus bloqué au Pont de Sèvres, il n'est jamais très... enfin pour le moment. Mais de Saint-Cloud à Neuilly, vous pouvez essayer de passer par n'importe où : c'est la queue partout.

(Cadre, 25 ans)

Dans un autre cas, c'est l'autobus qui, pour la même raison, semble le moyen impossible bien que séduisant.

E. - C'est ça, et alors même là ça vous fait mal au coeur...

S. - Oh! ben non, parce que pour trois ou quatre stations ça va.

E. - Non trois ou quatre ça va, d'accord. Et vous ne prenez pas l'autobus ?

S. - Ah! ben si, enfin je l'ai pris l'autobus, je vous dis, quand j'étais enceinte, parce que là je ne pouvais plus, je ne pouvais plus supporter... alors là vraiment, c'est contrainte, hein, parce que je vous dis...

E. - Parce que c'est beaucoup trop long...

S. - Ah! oui, sinon j'aime bien... je prendrais plus facilement l'autobus, mais c'est trop long... Quand je travaillais... quand la SEMA était à la Boétie, je prenais l'autobus, parce que de Gare du Nord à la Boétie c'était pas extrêmement long, je mettais beaucoup plus de temps que par le métro, mais je ne mettais pas encore un temps très grand qui me forçait à me lever très tôt.

E. - Oui, c'est ça, vous n'avez pas envie de vous lever très tôt ?

S. - Non... (Rire)... le plus tard possible ! Parce que tout faire, se lever tard, pas tellement de voyage, tout en habitant loin... (Rire)... alors le plus facile dans ces cas-là c'est encore le train et le métro, parce que c'est rare quand même les retards...

E. - Les retards sont rares ?

S. - Oui.

E. - Autrement dit la notion d'exactitude intervient aussi, il n'y a pas seulement la rapidité mais il y a aussi...

S. - Oui, malgré mon air... oui, la notion d'exactitude intervient aussi.

E. - Oui enfin savoir à quelle heure vous arriverez compte tenu de celle à laquelle vous partez, c'est ça ?

S. - Oui, c'est ça, oui. Mais enfin ça c'est pour le travail. Quand l'heure intervient : le métro. Quand il n'y a pas d'heure : la voiture.

E. - Bien, alors ce choix comment est-ce que vous le faites, comment est-ce que vous avez l'impression que vous le faites ? Parce que ça a l'air d'être une espèce de choix...

S. - Ah! c'est un choix.

E. - Vous choisissez entre deux comportements...

S. - Enfin, c'est quand même fonction de l'heure. Si j'ai une heure mon choix il est tout de suite fait.

(Cadre moyen 25 ans).

D'une façon générale, pour la plus large proportion de la population, au statut économique situé à l'intérieur des extrêmes, on verra le métro surgir, et son cortège de réactions négatives, dès que la distance origine destination devient grande ou non directe en autobus.

### 1.2. Le temps exactitude

L'heure exacte, l'heure impérative, pour tous ceux qui ne peuvent moduler leur heure d'arrivée ou leur heure de départ, est une nécessité impérative.

Et pour eux c'est encore le métro qui soit le seul à leur assurer une durée de transport prévisible et la possibilité de "louper" un métro sans arriver au bureau avec un retard trop considérable.

Bien sûr, on peut aussi arguer qu'une marge de sécurité suffisante... mais qui, dans les classes modestes et moyennes est suffisamment motivé par son travail pour y arriver la plupart du temps avec une confortable avance ?

Corrélativement, on sait, quand on est pressé, que le métro n'ira pas plus vite, et on en conçoit un certain énervement !

F. - L'exactitude c'est avec le métro.

H. - Ah! l'exactitude c'est avec le métro, c'est sûr.

E. - Et (Mémé ?) qui est toujours exacte, n'est-ce pas, est pour le métro ...

F. - Non, je ne suis pas "pour", mais je trouve que c'est la seule chose qui, si je raisonne, arrive à me donner un maximum de rapidité. Si j'y pense, ça c'est si j'y pense,

parce que si je ne pense pas, quand je prends le métro, que je suis en retard, j'ai l'impression qu'il est très lent...

E. - Ah! oui...

H. - Oui, mais quand vous prenez le métro à telle heure, vous savez que dans tant de temps vous serez à tel endroit; à peu près...

F. - Oui... (Rires)...

H. - Oui, enfin c'est ça, vous voyez, les transports parisiens, c'est vachement joli, hein ! Mais il y a quelques inconvénients quand même...

Le métro va donc représenter le choix obligé pour un nombre considérable de gens à revenus modestes en particulier car ce sont eux qui ont le plus de difficultés relativement aux nécessités de l'exactitude. Comme le métro est aussi le moyen le meilleur marché, on ne s'étonnera pas de ce que les modèles fondés sur l'évaluation économique du transport comme guidant le choix aient pu donner des résultats satisfaisants. Mais ce n'est certes pas parce que c'est le moins cher qu'on prend le métro. Mais plutôt c'est le métro qu'on prend... et parmi ses avantages, il y a celui de n'être relativement pas cher, mais parmi ses inconvénients, il y en a mille qui sont horribles mais qu'il faut supporter pour avoir l'avantage de la sécurité dont nous avons parlé au chapitre précédent.

## 2. LA CONTRAINTE SOCIOLOGIQUE

La seconde contrainte est peut-être purement sociologique.

Classe aisée  $\Rightarrow$  automobile

Sous peine d'avoir l'air "original", voire "farfelu", on se doit, dans certains milieux d'avoir une automobile, d'arriver au bureau en automobile !!!

"Et les cadres supérieurs et bien ils ne veulent pas aller travailler en train. Ils trouvent ça déshonorant. Enfin je suppose que c'est ce qu'ils trouvent, parce que je ne vois pas comment vous pouvez l'expliquer autrement, d'autant plus qu'il n'y a aucun intérêt à aller travailler en voiture. C'est très bête.

De même, dans un certain milieu, une femme désire avoir "sa" voiture, non pas parce qu'elle en a besoin, mais parce que "ça fait bien" parce que c'est pratique pour porter des colis, comme nous l'avons vu dans le chapitre I à la rubrique : Image de l'Automobile.

Ceci se reflète dans les catégories moyennes et modeste où l'accession à la classe bourgeoise doit se traduire par la possession d'une voiture. Pour prouver qu'il est "arrivé" un petit bourgeois n'hésitera pas à s'endetter pour effectuer l'achat d'une automobile.

H. - Parce que si tu veux, les gens qui ne partent pas en vacances, malgré tout, qui ne partent pas du tout, il y en a quand même assez peu, et il y a... je sais bien qu'il y a des gens qui, finalement, ont de très petits budgets, et qui ont quand même une voiture, parce qu'il y a... enfin il y a un esprit de... petit-bourgeois, même chez des gens qui n'ont pas les moyens...

F. - Qui n'ont pas les moyens d'en avoir !

H. - ... qui n'ont pas les moyens d'entretenir ce truc-là, mais je crois que si tu veux, ce même esprit petit-bourgeois qui pousse à acheter une voiture, pousse à faire les pires contorsions budgétaires pour arriver à partir en vacances, parce que ça fait parti du standing : si on a une voiture il faut partir en vacances.

F. - Oui, c'est l'histoire de la concierge de la rue Oberkampf!

H. - Oui, exactement. La concierge qu'on avait rue Oberkampf, c'était une fille qui avait probablement le plus grand mal à joindre les deux bouts...

F. - Qui gardait des gosses, qui faisait un tas de trucs à droite et à gauche...

H. - ... qui gardait des gosses, qui fabriquait des espèces de petits porte-monnaies pour "tout à 100 francs"; pendant ses journées, elle était payée à dix centimes le porte-monnaie ou quelque chose comme ça, mais néanmoins, son mari qui était ouvrier chez Renault ou l'équivalent... ils avaient une R 16 et ils partaient en vacances tous les ans un mois, avec filets de pêche, tout le truc quoi... on allait au bord de la mer parce que ça se faisait, quoi ! Je suis sûr que ça leur faisait un trou dans leur budget énorme, mais ils avaient cette voiture, et le mari utilisait sa voiture pour aller... il partait le matin en bleu de travail à six heures avec sa R 16...

F. - Et il passait ses week-ends à briquer sa voiture.

H. - ... Et il passait ses week-ends à la briquer ! Bon, ben si tu veux, je crois qu'à partir du moment où on a une voiture, on part en vacances, quoi. Je crois que c'est lié. Il y a les gens qui ont les moyens de le faire et qui; par conséquent, le font de toute façon, et puis il y a...

Puis, pris dans un véritable cercle vicieux, une fois la voiture achetée et l'assurance payée, il faut s'en servir, il faut la rentabiliser, il faut la montrer, l'astiquer ou la laver le samedi, en faire vraiment, en quelque sorte, la démonstration.



C'est le cas d'un ouvrier participant à la discussion de groupe, qui a acheté une Triumph Herald d'occasion mais s'arrange pour la montrer et s'en servir le samedi tandis que ses moyens financiers le lui interdisent pratiquement le reste de la semaine.

### 3. LA CONTRAINTE DU MOINDRE EFFORT

La voiture est aussi extrêmement tentante car c'est une solution du moindre effort essentiellement le matin. On sort de la maison pour tomber dans la voiture. La perte de temps à marcher à pieds semble minimale, les encombrements faibles... on ne pense pas à ceux du soir. On se contente d'un présent presque agréable et dans lequel on s'insère presque automatiquement. Comme nous l'avons vu dans l'image des transports, la voiture individuelle, en dépit de ses inconvénients vers 19 heures a un grand avantage de facilité vers 8 heures.

S. - Si, ça a des avantages. Vous êtes à moitié habillé le matin, vous vous en foutez, dans votre voiture vous continuez à vous habiller ! Moi, au mois d'août je me lave les cheveux le matin et je me les sèche pendant que j'arrive ! En métro vous ne pouvez pas. On peut se raser dans une voiture. Au mois d'août je me séchais les cheveux, les gens ils me regardaient... ! (Rire)... moi j'avais mon séchoir à piles...

E. - Ah! un séchoir à piles...

S. - Ah! oui, quand même. Et il existe des rasoirs à piles... Non, mais vous arrivez, vous êtes à moitié habillé, ça n'a pas d'importance. Et puis vous ne vous voyez pas vous raser dans le métro, quoi, c'est tout !

E. - Oui, c'est sûr.

S. - Non, ça c'est formidable. Au mois d'août surtout, il y a presque personne, ça roule, et puis vous le savez, alors le matin vous pouvez vous lever vraiment en retard. Vous vous levez et vous sautez dans votre bagnole ! Ou presque... (Silence)... Quoi d'autre ? Rien... il n'y a rien d'autre, hein.

Ce moindre effort agit à notre sens comme une véritable contrainte. Du point de vue physique, comme nous venons de le voir, il s'agit essentiellement de prendre un moyen qui, au moins apparemment, n'entraîne pas de difficultés physique trop grandes.

E. - Je vous ai demandé de me parlé de vos déplacements...

S. - Mes déplacements, oui... eh bien pour moi mes déplacements sont les déplacements de la maison au bureau, et inversement, ou quelques déplacements professionnels, mais assez rares, dans la journée. Alors si je ne prends pas d'autres moyens que la voiture c'est qu'ici nous avons bien un autobus qui est en terminus au bout de la rue, mon Dieu ce n'est pas un drame de le prendre quand je n'ai pas de voiture, ce qui m'arrive quelquefois. Ça ne me rend pas malade de prendre en somme l'autobus qui m'emmène jusqu'au métro, il n'y a pas de problème, seulement en sortant du métro j'ai tout de même dix bonnes minutes à pied, alors en fait le trajet arrive à être très long. D'un autre côté, pour le retour...

E. - Oui, c'est ça, pour aller ça me semble clair que le trajet est beaucoup plus long...

S. - Pour aller il est plus long mais ça va... ça va, il n'est pas fatigant parce que le matin on est en forme. Mais comme je quitte le bureau tout de même relativement tard, j'ai la chance... si je prends le métro par exemple, j'ai toujours dix minutes à pied pour venir prendre le métro sur la ligne directe qui m'emmène au Pont de Neuilly, c'est encore une chance, comme je sors assez tard du bureau j'évite la bousculade de la sortie du Bazar de l'Hotel de Ville par exemple, puisque c'est à Hotel de Ville que je prends le métro. Mais alors ce qui est empoisonnant c'est qu'après, en arrivant au Pont de Neuilly il faut attendre l'autobus. On est tout de même fatigué... voilà pourquoi quand j'ai la possibilité de prendre la voiture, je la prends. Et une chose que je ne vous ai pas dite, c'est la facilité que nous avons... que j'ai en tout cas à l'heure où j'arrive, de la garer dans la cour du bureau. Alors la difficulté c'est de la sortir aussi quand on en a besoins à midi, mais enfin comme dans

la matinée le chauffeur du patron est là, je lui demande de faire en sorte que... il y a des jours où il ne peut pas parce que les voitures sont à "touche-touche" dans la cour, et dans tous les sens, bien sûr... Alors ça c'est une grosse facilité. S'il fallait que je gare ma voiture, que je m'amuse à faire comme certains, la changer de place, changer le disque, etc..., ou ramasser des contraventions, ça serait beaucoup moins drôle. Ca c'est une condition presque sine qua non pour l'utilisation de la voiture, d'avoir un point d'atterrissage où on est tranquille jusqu'au moment où on s'en va. Quand je suis... la conduite, en principe, quand j'ai affaire à des gens corrects autour de moi, même si elle est plus longue, ou plutôt si le temps que je mets à faire un certain trajet est plus long que prévu, je n'ai pas à me plaindre.

(Cadre 65 ans)

On avait vu, dans le même ordre d'idée que l'attente, l'hiver, de l'autobus dans les intempéries semble souvent insupportable et qu'on lui préfère alors la satisfaction de la douce chaleur du métro.

Le moindre effort mental, c'est aussi le pendant du moindre effort physique sur le plan du "j'y suis, j'y reste". C'est ainsi que le deux roues est rejeté avant même d'être essayé, l'été.

La paresse de l'imagination est souvent grande. Mais elle est sans doute aussi une conséquence de la fatigue nerveuse due à la vie parisienne. C'est sans doute une des raisons pour lesquelles beaucoup semblent en quelque sorte surpris par l'évocation du changement de domicile ou de travail (si tant est que cela puisse être, dans le contexte économique actuel, un choix véritable). L'absence d'imagination, de fluidité des logements et du travail -cf. citation antérieure - explique sans doute en partie l'engorgement des moyens de transport. Mais est-ce à ce niveau que se situe la solution ? D'après l'évolution observable aux Etats-Unis, il semblerait au contraire que l'issue consiste en une augmentation considérable de la rapidité et de l'efficacité du métro.

#### 4. LA CONTRAINTE ECONOMIQUE

Le coût du transport, en tant que contrainte, nous a semblé devoir être mis en dernier par ce que ce coût explicatif nous semble plutôt lié à un revenu, à une appartenance à la classe sociale... Le coût, en quelque sorte, nous a semblé plus l'affaire du sujet utilisateur que l'affaire du moyen utilisé<sup>(1)</sup>. Le coût en soi n'a guère de signification. On choisit le mode qu'on peut s'offrir dans le cadre des stéréotypes que nous avons décrit dans les trois contraintes antérieures. Le revenu et du même coup l'appartenance à une classe sociale déterminée nous semblent faire le reste plutôt que le résultat d'un calcul économique - qui, donc, ne nous semble pas pouvoir rendre compte d'une façon réaliste des raisons qui ont poussé à utiliser (plutôt que choisir) tel ou tel mode de déplacement.

Retenons les schémas de décision principaux suivants :

##### 1°) Catégories très modestes

- ne peuvent envisager la voiture,
- acceptent de très longues distances temporelles entre le domicile et le travail pour des raisons de sécurité matérielle, de résistance globale au changement, d'incapacité d'adaptation.

---

(1) Les plus riches disent du métro : "1 F, c'est cher" ; les moins riches le trouvent au contraire bon marché : "on peut faire le tour de Paris pour 60 centimes !".

Pour toutes les raisons que nous avons vues, ces gens choisiront de préférence le métro puis le train et l'autobus.

L'utilisation de la voiture sera pour eux un signe patent d'accession sociale.

## 2°) Catégories plus aisées

- utiliseront la voiture dès que les autres contraintes (de temps, d'habitude...) le permettront. S'il n'y a qu'une seule voiture pour le ménage, c'est celui des deux qui en a le plus besoin qui l'utilise, car rarement les besoins et les lieux de travail des époux coïncident.

Plus le foyer est aisé plus la possession d'une seconde voiture destinée à des utilisations "futiles" est vraisemblable. Il y a sans doute là un seuil de revenu à déterminer.

En tant que voiture collective, l'autobus ne représente une option valable qu'en relation avec un horaire souple, en l'absence de métro (P.C.) et dans la mesure où les ruptures de charge ne sont pas nombreuses. Les encombrements font de l'autobus, quand il est d'une utilisation systématique, un moyen de transport dont les inconvénients et les avantages sont souvent comparables à ceux de la voiture individuelle.

### EN CONCLUSION :

En dehors du cas de certaines ménagères, il est très rare que le mode impose ou même favorise la destination. Au contraire, nous pouvons dire

que, dans la plupart de leurs interviews, les interviewés nous ont semblé ne pas pouvoir faire de choix. Certaines variables étant déterminées (telles de nouvelles catégories socio-professionnelles, comprenant le revenu, le niveau de fatigue, l'âge, l'intensité de l'occupation professionnelle, le sexe...) il nous semble que l'origine, la destination et le motif <sup>(1)</sup> doivent conduire à une détermination quasi obligatoire du moyen utilisé.

L'influence des motivations dans ce choix est le fait d'individus vraisemblablement marginaux. Certes, plus on est riche et plus la gamme des choix possibles semble vaste. En fait la contrainte sociale joue fortement pour écarter le sujet d'un certain nombre de solutions.

On pourrait ajouter, dans l'ordre motivationnel des choses, que les femmes aiment plutôt "se laisser transporter", mais là encore, il nous semble qu'une analyse factorielles portant sur des facteurs bien choisis parmi les facteurs pré-cités et ceci éventuellement par le biais du programme ELYSEE, devrait permettre l'établissement d'un modèle déterministe. L'affectation des personnes aux différents modes, n'est à notre sens qu'un problème de typologie.

---

(1) Au sens courant de ce terme dans les modèles de trafic.

CHAPITRE IV

LA CATASTROPHE DES TRANSPORTS

Il nous reste dans ce dernier point à expliciter ce qui nous semble le plus sortir de notre cadre prévu de réflexions, à savoir un essai quelque peu phénoménologique qui nous conduira de la nécessité de se transporter dans la cité moderne au traumatisme contemporain infligé par les moyens mis à la disposition du public, et enfin aux réactions agressives et violentes qu'on est en mesure de craindre si des solutions draconiennes à caractère politique n'apparaissent pas de façon évidente au sens du public.

11. POURQUOI DONC FAUT-IL SE TRANSPORTER DANS LA VILLE MODERNE ?

Au risque de passer pour paradoxal, nous n'hésiterons pas à dire que se transporter c'est se mettre en sécurité.

Si je cherche un logement qui me convienne, à Paris, j'ai du mal à le trouver ; si je cherche un travail qui me convienne, je le trouve parfois, mais là où il est plutôt que là où je le souhaiterais.

Si j'habite à un bout de Paris et que je trouve à l'autre du travail avantageux, je n'hésiterai pas à m'accommoder d'une heure de transport. Par contre, si à la suite d'une occasion de changement de domicile j'arrive, par un heureux hasard, à me rapprocher de mon lieu de travail, j'opterai sans doute pour cette solution.

On voit que la recherche aléatoire d'un travail et la recherche aléatoire d'un logement vont entrer dans une perspective dynamique et qu'une espèce de dialectique s'instaurera qui pourra expliquer l'évolution pour un individu donné des choix d'origine de destination et de motifs et donc les "choix" en matière de mode, de transport ou non-transport.



Il est bien clair que choix du lieu de travail, choix pour le ménage en faveur de la femme au travail ou de la femme à la maison, choix du lieu de résidence, choix de l'époque de déménagement vont nécessiter des modèles. Le choix de la résidence dépendra et de la CSP et du lieu de travail, le choix du lieu de travail ne dépendra que de la CSP ; quant aux "choix" des époques de déménagement et de changement de travail, ils relèvent l'un d'un modèle d'affectation des logements dans la ville et l'autre se réfère à des lois statistiques à investiguer.

Si l'on veut faire un modèle à proprement parler des déplacements urbains, pour "comprendre" les déplacements urbains, il faut "comprendre" non seulement les déplacements des personnes, mais encore les déplacements de foyer et de lieu de travail. C'est donc à cette étape antérieure que nous proposons de renvoyer le proposé, qu'on en prenne les résultats par voie d'enquête sans chercher à les comprendre, ou qu'on les modélise une bonne fois !

Ce qui est sûr par contre c'est que la vie en ville comprend cette obligation de transport qui seule peut permettre aux habitants de jouir pleinement de leur ville.

## 2. LE TRANSPORT GACHE LA VILLE

Mais c'est là qu'est la catastrophe : au lieu de permettre les échanges et de rendre la vie heureuse dans la Capitale, c'est le transport qui gâche tout.

"C'est horrible, ça nuit à mon équilibre neuro-végétatif, ça me traumatise" (Homme 25 ans très solide physiquement)

"On ne peut ni s'y détendre ni s'y reposer."

Cette situation de frustration est de plus ressentie comme proche de la saturation, comme si quelque chose allait changer, comme si ça ne pouvait pas durer. Il est d'ailleurs probable qu'après l'expérience pratique des grèves, une vague d'envie de vivre en province a dû submerger la région parisienne !

Ce qui nous semble grave et justifier la prise en considération par les pouvoirs publics c'est que les transports et le métro en particulier s'opposent violemment, à Paris, à l'éducation du désir en faveur d'une vie meilleure, où l'on passe du temps à consommer, à utiliser ses loisirs.

Le paysan attiré à Paris , par l'appât du gain, par les mille possibilités de la vie citadine, vantée par les publicités, témoignée par les vacanciers, se retrouve à Paris extrêmement frustré et plus ou moins prêt à repartir pour sa province.

Certes les hommes et les femmes des affiches publicitaires ne sont pas des gens dans le métro, et l'on ne peut que trouver logique la conséquence qui semble liée à cette frustration : l'agressivité populaire !

Le transport finit donc par se présenter comme une espèce de scandale social et humain dont la solution ne peut appartenir qu'au pouvoir politique. (Quelle que soit la décision).

La longue citation qui suit, d'une jeune psychologue, nous semble caractéristique.

- S. - Eh bien c'est Monsieur Duval le patron de Guy Bedos, qui est un ouvrier de la construction et qui dit : "Mon patron qui a des idées, moi j'aime beaucoup les gens qui ont des idées, a aussi son idée sur la circulation, il dit : "Enlevez la voiture aux ouvriers, il n'y aura plus de problèmes et vous roulez !"... Voilà à peu près finalement, peut-être la solution qui finira par être adoptée par les gros bounets, enlever la voiture aux ouvriers... et encore, je ne crois pas que ça résoudra leurs problèmes d'embouteillage, parce qu'il va falloir faire une distinction : qui sera ouvrier et qui ne le sera pas ? Le cadre peut-être commencera à être ouvrier déjà pour le patron, à ce moment-là, le cadre supérieur... Alors peut-être qu'on désembouteillera Paris, mais... (Rire)... si on commence par enlever la voiture aux ouvriers avec la définition qu'on a actuellement de l'ouvrier, on ne désembouteillera pas Paris, parce que c'est pas ceux-là qui circulent tous les jours en voiture dans Paris. Eux ils circulent le dimanche. Ceux qui circulent ce sont ceux du monde des affaires, on ne peut pas... il y a évidemment tout un tas de types qui pourraient peut-être ne pas circuler en voiture, mais on ne peut pas le déterminer comme ça, très facilement. Il y a les autres qui circulent en voiture, mais ça fait partie de leurs affaires, alors seraient-ils... il faudrait peut-être trouver des systèmes de bus... des systèmes comme il en existe dans certains pays, des taxis-bus de trajets très souples, qui permettent de prendre 4, 5 personnes, et qui pourraient être du point de vue de la bourse à la portée de beaucoup de gens, en tout cas de beaucoup plus de gens que ne l'est le taxi, et qui pourraient amener les gens, peut-être, à ne pas utiliser leur voiture personnelle, à ne pas vouloir l'utiliser... parce que ça résoudrait le problème, ça remplacerait un peu leur voiture personnelle, ça leur apporterait les mêmes éléments positifs, la sécurité du trajet, le fait d'avoir... de se décharger de la décision, de l'activité, de la mise en route du trajet sur un chauffeur dont c'est le travail, et puis finalement d'avoir des trajets souples et d'être beaucoup plus... pas trop pressés. Ça, il n'y a que cette chose-là.
- E. - D'accord, et je suis frappé par un truc, en ce moment, dans votre interview, c'est que vous êtes partie de vos transports dans la ville, et vous en êtes venues à me parler d'un véritable problème social...

S. - Oui... Oui, parce que je le perçois souvent comme un problème social, parce que mon angoisse est sociale à ce moment-là.

E. - Oui, votre angoisse est sociale.

S. - Et j'ai l'impression qu'il y a là un ferment de révolte extraordinaire. J'ai l'impression que finalement on risquerait... enfin, en m'imaginant, moi, dans cette situation globale, en essayant d'analyser correctement cette situation-là, qu'on risquerait d'aboutir à des tensions trop grandes... trop grandes.

C'est pour ça que, finalement, je passe très vite de ma perception individuelle, c'est-à-dire de mon sentiment individuel... parce qu'au fond, qu'est-il mon sentiment individuel à ce moment-là, et quand vient-il ? C'est quand on est dans la foule, c'est pourquoi il est d'emblée social, parce qu'il est provoqué par une foule ce sentiment individuel. Et même s'il y a un problème pour la voiture individuelle, c'est aussi par une foule de conducteurs de voitures individuelles qu'il est provoqué. On ne peut pas exposer vraiment le problème du transport, sans exposer... quand on est en milieu urbain, si vous voulez...

E. - Le problème collectif qui est une nécessité de...

S. - De la vie économique actuelle.

et plus loin

S. - La grève du métro ? Ah ! moi je la ferais ! Moi je la ferais... moi je me dis depuis... c'est une chose que j'évoque beaucoup avec des amis, que j'évoque avec mon ami chaque fois qu'on se trouve dans le métro, je dis : "Mais satané bon sang ! Pourquoi ces individus n'ont-ils pas encore eu l'idée de se réunir en un seul groupe !". Ça serait la plus extraordinaire grève qu'on puisse voir, et peut-être la plus juste et la plus valable. Ah ! moi je la suivrais, et avec quel plaisir et quel enthousiasme ! Mais les gens finalement n'y pensent pas, chacun espère tirer son épingle du jeu et trouver une place assise ou

voyager dans des conditions décentes. Je me demande si en enlevant les places assises on ne va pas leur faire expliciter la chose, qu'ils voyagent en bétail... le bétail en voyage ! Si on ne va pas un peu plus leur faire prendre conscience de l'inhumanité de ce moyen-là, hein... on vous enlève les places pour qu'il y ait un peu plus de monde dedans. Encore plus. Comme si déjà il n'y en avait pas assez ! Et pour qu'on voyage pendant une heure les bras accrochés à un cuir, et aux heures d'affluence, quand tout le monde ne pourra pas avoir son cuir, on va se balancer les uns sur les autres de nouveau... ah ! dis donc ! Pour moi ça serait encore une plus grande explicitation des inconvénients qu'il y a dans le métro, c'est-à-dire que finalement ceux qui sont dans le métro, enfin ceux qui dirigent le métro disent : "Nous savons que vous êtes un bétail qui voyagez, que vous êtes un bétail en cours de voyage, nous le savons". Voilà. C'est comme s'ils en prenaient conscience, et qu'ils faisaient prendre conscience de leur prise de conscience. Et alors moi je me révolterais encore plus parce que...

Explicitons donc le parallèle avec la situation universitaire à la veille des journées de Mai. Certes l'approche des examens explique en partie l'explosion étudiante et rien de tel ne saurait se produire à propos des transports.

Néanmoins le niveau d'insatisfaction, de frustration produit par les transports en commun semble franchement plus grave. Le citoyen moyen éprouve sans doute quelques réticences à payer des impôts. Il sait qu'en échange seront développés des services publics dont il saura apprécier le prix. Au contraire le temps passé dans les transports en commun lui tombe sur le dos comme une punition imméritée, comme un gage sans compensation, comme un mal non indispensable.

On peut penser à la "révolution du métro". Il se pourrait qu'elle se produise, et qu'elle coûte de nombreux électeurs au gouvernement qui en fera les frais. Il nous semble utile de savoir qu'un tel terrain pourrait offrir une plateforme de choix à quelques aventuriers du syndicalisme.

Là encore la dépersonnalisation ressentie par les utilisateurs du métro n'est peut-être pas sans liaison avec leur manque de participation effective à la gestion, à l'organisation du dit métro ! (le même problème se retrouve bien sûr à propos de la gestion des trolleys en province).

La solution immédiate à cette situation nous semble pouvoir être obtenue par le biais de l'utilisation d'enquêtes animation prouvant qu'on tient officiellement compte de l'opinion des utilisateurs.

Le résultat des enquêtes devrait être publié par voie d'affiches ainsi que les décisions que ces enquêtes auront entraînées. On a alors des chances de réaliser peut-être un service public moins dramatiquement inadapté qu'aujourd'hui.

C O N C L U S I O N

Le plan de déroulement de la recherche prévoit une investigation purement psychologique à laquelle les critères et facteurs usuellement utilisés pour décrire la situation seraient confrontés.

Il s'agit donc en quelque sorte de confronter le repérage subjectif des faits aux modèles qui veulent réaliser une description objective.

Il semble important d'insister, au niveau de cette conclusion, sur le fait que cette étude en profondeur a été effectuée dans la plus totale ignorance des facteurs généralement considérés dans les problèmes de déplacements urbains et d'une façon plus générale des modèles de trafic.

Voici donc des embryons de réponse - étant données les circonstances au cours desquelles ont eu lieu ces interviews - aux questions posées par le Projet technique du marché <sup>(1)</sup>.

1. - Quels concepts de base adopter pour représenter et mesurer les mouvements de personnes le plus utilement et le plus conformément aux comportements en matière de déplacement ? En particulier, peut-on caractériser un déplacement par les seules caractéristiques classiques : motif, origine, destination, mode, itinéraire ?

En fonction du quasi déterminisme qui explique la majorité des cas observés il est clair qu'origine, destination, motif peuvent expliquer pas mal de chose, à condition que ce concept de motif soit décrit avec suffisamment de précision, par exemple "aller remplir mon rôle de Directeur Général." Le croisement de l'origine par le motif donnerait alors une idée sans doute assez précise de la catégorie socio-professionnelle et éventuellement de l'âge des voyageurs. Il y a sans doute



des arrondissements de Paris plus riches, plus jeunes, plus actifs que d'autres ; mais il est bien difficile, à ce stade, de déclarer péremptoirement qu'origine-motif est ce qui caractérise fidèlement, ce qui explique le mieux l'utilisateur - pour prévoir le choix de son mode ou la fréquence de ses déplacements.

Nous avons relevé au cours de notre exposé un certain nombre de variables qui devraient sans doute être prises en compte, (essentiellement : le revenu, la flexibilité des horaires de travail, l'âge, le niveau d'occupation, la sensibilité à l'angoisse du métro). Il est impossible -à priori - de savoir celles qui sont à éliminer et celles qui sont à conserver parmi les variables en fonction du niveau d'approximation et d'explication qu'on se propose de posséder.

Pour trouver ces facteurs explicatifs la méthode ELYSEE mise au point à la SEMA pour faire des typologies explicatives doit pouvoir probablement fournir une partie de la réponse, à condition d'utiliser un "critère" discret représentant une classification des états que l'on souhaite considérés (qui sont, par exemple, les différents temps de déplacement domicile-travail).

En conséquences, la réponse à la première question est non, vu surtout la définition actuelle des "motifs". Elle est d'autant plus non, que les variables prises en comptes dépendent de la situation urbaine à envisager et qu'en situation de congestion ou de crise, comme celle qui est vécue dans la capitale, il est impossible que tout soit expliqué par des variables objectives. Nous allons même plus loin : puisque les premières évocations des interviewés se rapportent à l'angoisse à utiliser les moyens de transport et en particulier le métro, on peut être certain que, pour caractériser ce qu'il y a de plus important

pour l'usager du transport, origine destination et motif sont parmi les variables les plus mal choisies pour traduire le plus la réalité subjective, et conduisent ceux qui ont des décisions à prendre à agir en "technocrates" déconnectés du réel et séparés par un fossé infranchissable des utilisateurs de leurs "techniques" de transport !

2. - Comment séparer ce qui est réellement séparable dans le phénomène du déplacement ? En particulier :

- quelles caractéristiques des déplacements sont de bons critères de séparation ?
- doit-on chercher à isoler le comportement d'un individu ou doit-on considérer le comportement d'un ménage dans sa totalité ?
- sur quelles bases et comment décrire les processus de décision en matière de déplacements ?
- peut-on mettre en évidence des types de comportements, sont-ils représentatifs de sous-populations bien caractérisées ?

La troisième de ces sous-questions me suggère une réponse qui doit satisfaire les autres. On doit dire à propos du processus de décision ou du processus de "choix" que si, pour un observateur extérieur non concerné subjectivement, on peut dire que tout se passe comme s'il y avait des choix en matière de déplacement, il nous a semblé, au contraire, que rien ne ressemblait moins à un choix tant il fallait remonter haut dans la chaîne des actes conséquences les uns des autres pour retrouver quelque chose qui puisse correspondre à l'idée commune de choix.

On ne choisit pas pour ou contre un déplacement, on se contente seulement, le plus souvent, de subir la contrainte imposée par la vie urbaine.

Le premier choix serait en effet vivre à Paris ou vivre ailleurs. Ce choix doit être plutôt compris comme rester ou quitter l'endroit où l'on exerce son activité. La décision correspondante dépend évidemment étroitement de l'histoire antérieure du sujet, de ses attaches à son environnement, de son goût du risque... Ce problème nous semble trop loin du notre pour mériter à cette étape de la recherche une investigation modélisable. Il faut partir de l'époque où ce choix a déjà été effectué.

Une fois en ville, il faut en quelque sorte "choisir" la classe sociale, l'activité professionnelle, le statut auquel on peut prétendre. Supposons donc, là encore, que cette hypothèse soit dépassée et que l'on connaisse les différents statuts économiques et sociaux. Un modèle individuel de conduite de choix du logement et un modèle individuel de conduite en matière de choix de travail doivent alors entrer en dialectique. Dans toutes les catégories sociales, on souhaite travailler près de chez soi, habiter près de son travail. Mais l'on souhaite d'abord habiter "tout court", et "travailler" tout court... puis l'on s'accommode d'un certain déplacement autant que possible pas vraiment prohibitif en temps. Il est rare, en effet, qu'on ait à choisir à la même époque travail et logement. On choisit plutôt son travail, parce qu'on vient de quitter le précédent, puis, la plupart du temps, si un événement familial se produit, on en vient à se décider de changer de logement.

On essaie alors de trouver un logement qui, par rapport au temps de déplacement relatif au précédent présente une amélioration. De toute façon, un équilibre économique jouera : plus on est loin des centres de travail moins un logement correct est cher. Le statut économique imposera donc une distance.

Mais un bon modèle de trafic (visant à décrire et dénombrer les personnes issues de telle zone qui vont vers telle zone à telle heure pour tel motif) ne peut donc s'imaginer en dehors d'un modèle individuel de "choix" du logement et de "choix" du travail qui sont en fait l'un et l'autre des arbitrages à issue probabiliste avec surdétermination dans les contraintes.

Une investigation des modèles existants à ces deux niveaux, et la recherche d'une synthèse dialectique de ces modèles doit pouvoir conduire à un schéma réaliste.

Quant au modèle de l'insatisfaction ou de la tension psychologique créé par le moyen utilisé, il mériterait à notre avis une investigation systématique, une recherche du seuil qui, s'il est franchi, fait entrer le système dans un état métastable tel qu'il n'attende plus que l'introduction d'un catalyseur pour se révolter.

3. - Quels facteurs principaux utilisés, et au moyen de quelle structure esquisser des règles logiques formelles ou informelles qui permettent de traduire l'expression de ces comportements, les mouvements qui en résultent et leur cohérence interne ?

Comme nous l'avons vu dans le point précédent, le logement et le travail doivent être déterminés de façon statistiquement stable. Le modèle à choisir pour expliquer le choix du mode, au contraire, nous semble pouvoir être considéré comme déterministe. Les arguments utilisés par les interviewés pour expliquer leur comportement semblaient décrire des situations psychologiquement très stables : ils ne pouvaient pas choisir d'autre mode, ils ne pouvaient pas se décider à habiter plus

près, à changer de standing... ils ne pouvaient changer que d'une façon bien déterminée et à des époques bien déterminées.

Quant aux facteurs principaux à utiliser, ils nous semblent avoir été déjà amplement décrits dans les pages de cette analyse de contenu, et si les facteurs ci-dessus sont utilisés dans un modèle, on peut en tout cas penser que l'on aura expliqué avec eux l'essentiel des cas observables.