

SAEI

ASPECTS SOCIOLOGIQUES DU TRANSPORT

INSTITUT DE SOCIOLOGIE URBAINE

Recherche faite pour la Délégation Générale à la Recherche
Scientifique et Technique

Convention n° 71 73015

INSTITUT DE SOCIOLOGIE URBAINE

1972

ASPECTS SOCIOLOGIQUES DU TRANSPORT

INTRODUCTION

1. TRANSPORT ET DEPLACEMENT

- 1.1. Définition de ces deux notions. La spécificité du déplacement.
- 1.2. L'espace du déplacement.
 - 1.2.1. - Les rites de départ et de rentrée.
 - 1.2.2. - La rupture avec la vie quotidienne.
- 1.3. L'escamotage du déplacement par le transport.
 - 1.3.1. - Les mauvaises conditions.
 - 1.3.2. - Le manque d'espace.
 - 1.3.3. - La présence / absence d'autrui.
- 1.4. La réduction de l'information.
- 1.5. Conclusion.

2. MOBILITE ET TRANSPORT

- 2.1. La mobilité comme caractéristique du mode de production.
- 2.2. Le développement de la mobilité. Comparaison avec l'étranger.
 - 2.2.1. - L'évolution des déplacements.
 - 2.2.2. - Les heures de pointe.
- 2.3. Les apprentissages de l'espace.
- 2.4. Stratégies et projets du cadre décisionnel.
 - 2.4.1. - La modernité.
 - 2.4.2. - Le transport comme lieu du spectacle et de l'information.
 - 2.4.3. - L'art s'installe dans le métro.
 - 2.4.4. - Le design.
- 2.5. Stratégies et projets des usagers.
 - 2.5.1. - Les revendications.
 - 2.5.2. - Les organisations d'usagers.

3. TRANSPORT ET MODE DE VIE.

3.1. Le système urbain.

3.1.1. - Le schéma urbain.

3.1.2. - Le transport comme environnement.

3.2. La consommation du transport.

3.3. La mobilité comme mode de vie.

3.4. Mouvements urbains et animation.

3.5. Le moment du transport : résidu du vécu ou instant d'utopie ?

3.5.1. - Le microréinvestissement du transport par le déplacement.

3.5.2. - Le microréinvestissement par les relations sociales.

4. LISTE DES THEMES DE RECHERCHES PROPOSES

ANNEXE : Liste des interviews effectués dans la Région parisienne

Bibliographie

INTRODUCTION

L'investissement dans les transports implique des décisions centralisées et constitue même une partie de la programmation induite par le développement économique et social. Lorsqu'un moyen de transport dépend de la stratégie d'utilisateurs individuels (automobile), sa consommation de masse implique elle aussi un système de décision centralisé pour que l'utilisation de ce moyen demeure possible.

Tout cela semble impliquer un système de recherches sur les "décisions" fondé sur les motivations et rationalités explicites des décideurs (collectifs ou individuels). Ces analyses réussissent généralement à montrer la complexité des stratégies en action mais

- cette complexité apparente peut cacher ce qui est la cause réelle des motivations : le choix de la voiture pour le transport quotidien n'est pas un choix réel si la résidence a été choisie là où il n'y a pratiquement pas de transports. Inversement l'apparition d'un nouveau moyen de transport, s'il accroît les possibilités de choix de certains individus, a plutôt comme résultat général de dilater l'espace urbain aux limites du possible ;

- certaines stratégies ne sont qu'apparemment motivées par la pratique sociale ; en réalité elles opèrent plutôt au niveau symbolique : des élargissements et des percements qui déplacent les bouchons, qui accroissent la stagnation des véhicules dans l'espace urbain en général peuvent s'expliquer au niveau de l'idéologie et des images que l'habitant est invité à se faire sur l'amélioration des transports.

Il est donc logique de critiquer la notion de "choix" dont le rendement est insuffisant. Il nous semble nécessaire d'introduire un ensemble d'hypothèses qui relie ce que le transport a de spécifique à un cadre plus général.

Nous proposons d'orienter l'analyse de cette transformation de l'objet-transport autour de quatre séries d'hypothèses :

1) La mobilité comme finalité et résultat du transport.

On tend ici à considérer le système de transport non plus selon le critère de l'accroissement de la fluidité, c'est-à-dire du transport plus rapide d'un nombre plus grand d'individus ; on le considérera plutôt sous l'angle de l'accroissement de la mobilité, c'est-à-dire du maintien dans une zone urbaine en croissance du maximum de capacité d'emploi (il ne faut pas simplement que les gens puissent aller à leur travail, mais il

faut aussi qu'ils puissent changer de travail).

2) L'opposition (ou le contraste) entre transport et déplacement.

Nous considérons qu'il y a une opposition entre le transport, phénomène réducteur, générateur d'un schématisme urbain et le déplacement qui n'a pas le caractère répétitif du transport et dans lequel nous retrouvons certaines données anthropologiques (mobilité corporelle, perception du cheminement, rapports avec l'environnement etc...).

3) Transports, espace urbain et mode de vie.

Le caractère réducteur du système des transports n'est pas simplement l'expression de la fonctionnalité et de la rationalité du système de production. Le système des transports est intériorisé : en effet pour utiliser le système des transports l'utilisateur doit former un schéma urbain (qui est le schéma essentiel de sa vie pratique). Ce schéma fonctionne aussi bien dans le temps que dans l'espace : ce sont les horaires, le schéma spatial, les fonctions urbaines de base comme la centralité.

En l'intégrant à son mode de vie, l'utilisateur accepte ce schéma : il ne le perçoit plus que comme normes à partir desquelles s'organisent des différences (gains ou pertes de temps, avantages ou inconvénients, isolement ou relations sociales, monotonie ou imprévu etc...). C'est dans ce cadre bien défini que la notion de choix prend tout son sens qui n'est pas absolu, mais qui est relatif à une norme socialement admise.

4) La restitution du vécu.

L'utilisateur est capable d'opposer lui-même le déplacement au transport. fût-ce sous forme mythique (le "voyage" opposé au métro quotidien). Cependant, au niveau du quotidien, le transport n'est pas pur effacement du déplacement. Cette restitution qui peut être perçue liminairement, ce résidu, nous formons l'hypothèse qu'elle réinvestit micro-sociologiquement quelques caractéristiques du déplacement.

S'agit-il là d'un résidu dont l'avenir face à la super fonctionnalité des transports de demain serait menacé ou d'une utopie qui se réalise dans l'espace (monter chaque matin dans le même wagon pour retrouver des gens que l'on connaît) ou dans le temps (la grève comme fête) ? Il reste que ce thème, si discret qu'il puisse apparaître, ouvre une dimension inusitée, une brèche dans l'occlusion par le temps et l'espace programmés de la vie quotidienne.

1. TRANSPORT ET DEPLACEMENT

1.1. Définition de ces deux notions. La spécificité du déplacement.

Le transport est à la fois organisé et perçu comme un système fonctionnel et réducteur, fonctionnel parce qu'il permet de se rendre d'un endroit à un autre, réducteur parce que l'énoncé de l'itinéraire et celui du moyen choisi épuise sa signification.

Différemment on appellera "déplacement" l'ensemble des caractéristiques de l'homme non-immobile. Ces caractéristiques anthropologiques débordent la notion de transport organisé et y introduisent une série de faits qui ne lui sont pas strictement liés : l'appropriation de l'espace, l'établissement de relations sociales, la perception de variables comme le paysage, la température ou la couleur, l'apparition de temps non assignés ou de moments non prévus.

Le transport est doublement réducteur :

a) par rapport aux virtualités d'un déplacement identique effectué autrement (ex. le métro est réducteur par rapport à la marche, l'autobus par rapport à la bicyclette). Ce n'est pas le moyen de transport qui est obligatoirement réducteur en tant que tel, mais les caractéristiques qui lui sont actuellement liées. Le déplacement est ainsi l'Autre du transport. Il appartient à une autre dimension, celle du virtuel, du désir, celle qui se trouve de l'autre côté du miroir.

b) dans le temps en ce sens que son type de répétitivité escamote en fait le déplacement (1).

Le déplacement se définit également par l'autonomie, besoin de plus en plus affirmé, ou plutôt rêvé en contrepoint d'un asservissement de plus en plus établi.

Quelques interviews non directifs fournissent des indications sur le déplacement :

"Personnellement nous sortons beaucoup à pied... nous aimons beaucoup nous promener en forêt.. faire de grandes randonnées... On ne peut utiliser que la voiture pour s'y rendre... la bicyclette c'est amusant mais fatigant... La marche à pied on aime assez.. c'est la seule façon de se promener librement.. A ce moment là on aimerait qu'il y ait moins de voitures." Entretien n°5

(1) cf. le paragraphe concernant la réduction de l'information 1.4.

L'autonomie du déplacement permet à l'individu de se sentir maître de lui-même, d'exprimer ses désirs plus librement :

"En bus, on se laisse conduire.. on lit bien sagement son journal.. lorsqu'on est piéton en est quelqu'un de vivant.. On est une unité même dans une masse de piétons.. on se faufile.. c'est un jeu.. à qui passera.. à qui prendra le chemin le premier.. celui qui marchera le plus vite. Alors que les autobus doivent suivre les rues bien sagement.. s'arrêter au feu vert.. On affirme sa personnalité de piéton.

Dans le métro on est réduit à l'état d'animal qui se laisse transporter dans un wagon de marchandises. Celui qui est dans le métro se laisse conduire, il n'a pas de responsabilités, il n'affirme pas sa personnalité.. si, peut-être.. se rapprocher des portes, essayer d'être au frais.."

Entretien n° 11

1.2. L'espace du déplacement.

L'espace du déplacement mérite sans doute des qualifications qui lui sont propres et qui ne sont pas nécessairement relatives au transport.

L'homme qui se déplace peut se caractériser par un grand nombre de traits culturels propres à toute société (relations entre déplacements et habitat, loisirs, fêtes, rites, travaux etc...). On concevra que le transport d'un point à un autre par un moyen quelconque ne rende pas compte de cette globalité.

La sociologie de l'espace retrouve ici des tâches qui lui sont familières : rendre compte d'une pratique de l'espace définie à la fois par des faits anthropologiques et culturels qui seraient, dans une problématique du déplacement, les caractéristiques de l'homme non immobile et de la mobilité en tant que facteur d'intégration dans une société industrielle avancée. La première de ces tâches consiste à s'interroger sur les rapports entre déplacement et habitat.

1.2.1. - Les rites de sortie et de rentrée.

Les rites de sortie et de rentrée se présentent comme les moyens de signifier et d'accomplir certains actes plus ou moins conscients dont quelques uns mettent en jeu des "pulsions" (ainsi la rentrée "chez soi" possède quelques caractéristiques du retour dans le sein maternel (1)).

(1) Bachelard : La Poétique de l'espace.

La pratique de la sortie renvoie à la mise en actes de rites sociaux tels que la préparation pour sortir, le passage de l'espace intérieur à l'espace extérieur etc... La sortie c'est quitter quelque chose pour retrouver autre chose. Les ménagères par exemple vivent leurs sorties comme l'accomplissement d'une tâche (achats) mais aussi comme la satisfaction du besoin de se "changer les idées".

Le déplacement permet alors de pénétrer dans l'ailleurs, de changer soi-même, de rompre avec le lieu quotidien. Inversement la rentrée entraîne la réinvestissement de l'habitat.

L'étude de ces phénomènes rituels couvre un champ d'investigations se rapportant à la fois à l'étude de l'habitat et à celle de l'espace de familiarisation, à celle des déplacements.

La signification des sorties renvoie également à l'acquisition d'un capital d'information gratuit. Les déplacements en eux-mêmes peuvent véhiculer une information ; ainsi le voyage est-il réinvesti doublement par l'information : il est lui-même porteur d'information, de découvertes nouvelles et d'autre part la diffusion d'informations sur les pays étrangers est un stimulant pour le voyage.

"Maintenant on a le désir de voyager... de connaître le monde parce qu'on est plus informé... Mais avec une voiture on peut très bien ne rien voir du pays. Mes enfants ont fait le Maroc en voiture.. ils n'ont pas assez pénétré le pays."

Entretien n°8

1.2.2. - La rupture avec la vie quotidienne.

D'autres phénomènes intervenant au niveau du rapport entre déplacement et habitat font de la rupture avec la vie quotidienne un système intégré au mode de vie dans lequel le déplacement joue un rôle. Vacances, fêtes, week-ends forment un cycle de coupures pour une vie trop plane. Ainsi le temps du week-end est-il nettement différencié du temps de la "semaine". L'un rend compte du déplacement, l'autre du transport.

Certains modes de transport peuvent cependant apparaître comme des espaces du déplacement (le train) au point de réussir à restituer le déplacement à l'intérieur même du transport, malgré les obstacles. C'est ce qui se produit souvent avec l'automobile, mais cela peut exister aussi dans les trains du Club Méditerranée par exemple. Le déplacement peut devenir parfois même non plus un moyen mais un but :

"Prendre le train, c'est s'éloigner... c'est déjà prendre une décision.. C'est déjà une partie de la chose qu'on se propose de faire. Il y a des gens qui prennent le train pour leur plaisir.. parce qu'ils trouvent tout dans leur village... Ils prennent le train pour sortir du milieu où ils vivent, voir un autre paysage... Cela peut être aussi agréable qu'une nuit à l'hôtel ou même le dancing puisque maintenant il y a le cinéma dans les trains.

Il y a des gens qui auraient la possibilité de prendre l'avion, mais le train leur procure une satisfaction, un confort traditionnel. Monter dans le véhicule peut faire partie intégrale du plaisir, des vacances... lorsqu'il s'agit d'aller au travail le train est désagréable car il fait partie du travail.

Entretien n° 11

Au titre du rapport entre déplacement et transport, le phénomène principal est que les caractéristiques du déplacement sont projetées dans le vécu du transport. Le "transporté" en métro s'efforce de faire de son trajet un véritable voyage avec des rencontres, ce que fera plus facilement le "transporté" en bateau. Mais ce système de migrations annuelles introduit dans le déplacement une régularité rappelant la fonctionnalité réductrice du transport alors que le mode de vie se présente comme un retour à la nature, à la vie "sauvage" (partez à l'aventure avec le Club). Le déplacement est réinvesti alors par une organisation fonctionnelle.

Il existe donc une interpénétration entre le transport et le déplacement, ce dernier étant plus vaste. Le transport ne peut que réduire le déplacement en tant que limitant ses caractéristiques.

Le contraste, la séparation, l'opposition entre transport et déplacement pourraient être étudiés :

- en prenant le déplacement comme objet de la recherche (investigations portant aussi bien sur la marche et l'activité autour du domicile que sur les grands déplacements migratoires ;

- en tentant de retrouver dans les trajets quotidiens les caractéristiques du déplacement (le métro comme rencontre, le bus comme paysage).

En effet, c'est surtout à partir d'études sur le déplacement que l'opposition entre transport et déplacement sera précisée, dans la mesure où le transport est mieux connu : s'il faut mettre en évidence les

relations de familiarisation avec l'espace, il ne faut pas négliger le sens de la recherche d'imprévu, d'aventure, ainsi que celui de la balade ou de la dérive.

1.3. L'escamotage du déplacement par le transport.

Tous les déplacements ne sont pas des transports mais les faits qui caractérisent le déplacement sont toujours réinvestis dans le transport, autant qu'il se peut.

Il peut arriver que certaines conditions du transport réduisent ou escamotent les faits du déplacement, mais ce sont probablement ces transports ramenés à leurs seules caractéristiques fonctionnelles et réductrices qui sont dénoncées comme insupportables. Imaginons un voyage en ascenseur qui durerait une heure, enfer d'un espace clos, sans points de repère, sans contacts extérieurs.

A cet égard, il faut noter que certains transports -et souvent les transports urbains- interdisent l'insertion et les caractéristiques du déplacement. Puisqu'il y a escamotage, il y a action : il s'agit donc de constater comment cette action s'exerce.

Elle s'exerce à la fois par de mauvaises conditions matérielles et psychologiques, et par une réduction de l'information personnelle.

1.3.1. - Les mauvaises conditions.

Un entretien tiré d'un rapport de la SEMA (1) permet de fournir un exemple permettant de dégager l'opposition entre transport et déplacement :

"Ca ne me dérange pas de passer une heure à me transporter parce que pour moi c'est pas du temps 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 des conditions 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 dans le métro, hein, pour déclencher..."

Entretien d'un professeur
SEMA

(1) Reynaud (M.) : Recherche sur les comportements en matière de déplacements (polycopié). SEMA, 1968

Lorsque les caractéristiques du déplacement ne peuvent être réinvesties dans le transport la perception du temps est différente. Ce n'est plus du temps vécu, c'est un temps d'attente pénible à supporter du fait que l'écoulement du temps y est pleinement ressenti.

"Tout ça c'est un temps qui est difficile à rattraper.. On a l'impression que c'est beaucoup plus long que cela ne l'est en réalité.. J'ai perdu trois heures dans la journée.. C'est très pénible à supporter.. c'est très long, on s'ennuie.. On a l'impression que les journées au lieu de faire vingt-quatre heures, elles en font vingt et un.. Moi j'ai l'impression que c'est un temps que je ne peux pas rattraper."

Entretien n°2

1.3.2. - Le manque d'espace.

Un élément important de la possibilité du micro-réinvestissement est celui des variables de diversification (qui ne se limitent pas à l'espace, mais que nous prendrons ici comme exemple étant donné la valeur de son impact).

La pratique d'un espace clos ou d'un espace ouvert rend compte des restrictions apportées au déplacement.

"Les autobus nous donnent plus de possibilités.. c'est plus agréable, on voit du paysage.. on participe un peu à la vie... Dans le métro, c'est très pénible.. L'ambiance du monsieur qui attend.. fatigué.. prostré.. c'est effrayant, paniquant.. le contact n'est pas agréable."

Entretien n°6

"Cela manque d'agrément entre les stations.. c'est un tunnel, c'est tout noir.. c'est pas agréable."

Entretien n°11

1.3.3. - La présence / absence d'autrui.

Il semble que la présence d'autrui soit cruellement ressentie, d'autant plus qu'autrui est anonyme et trop proche physiquement pour qu'on ne s'y sente pas hostile. Le métro par exemple, ou le train de banlieue, implique que l'on se trouve face à face sans guère d'échap-

patoire possible. Autrui est là comme un mannequin irritant dont on ne peut saisir que l'apparence.

La psychologie et particulièrement la psychanalyse et la psychopathologie ont montré qu'il existe des zones, coquilles ou bulles, délimitant un certain espace autour de l'individu (espace issu de l'espace locomoteur) et dont la rupture entraîne des conduites agressives plus ou moins refoulées. (1) Cette "bulle" est conditionnée par une rigidité variable selon les caractéristiques socio-culturelles de la personne :

"J'aime mieux voir la nature que les têtes.. même si elle n'est pas jolie, ça vous change d'être collés l'un sur l'autre.. Mais on ne peut même pas regarder en deuxième classe."

Entretien n°10

"On ne sait pas à coté de qui on est.. C'est pas très agréable de tomber à coté d'un clochard plein de puces lorsqu'on n'en a pas le désir... parce que lorsqu'on est piéton... on peut discuter avec un clochard plein de puces si ça vous fait plaisir... tandis que là on est un petit peu obligé de subir les gens... Quand on est dans le métro.. si on n'a pas son journal pour s'isoler.. on est en train de subir soit le journal du voisin qui vous le met sur le nez ou alors les conversations des gens qui sont en face et qui ne vous intéressent absolument pas.. Dans le métro, vous ne pouvez changer de trottoir.. tant que la personne qui ne vous plait pas n'est pas descendue, c'est pas tellement facile de descendre avec la possibilité de trouver en remontant des gens encore plus déplaisants."

Entretien n°11

Les contacts sociaux sont intimement liés à la structure de l'espace :

"Dans les grands autobus, où il y a 70 personnes, on est noyé dans la masse... Il n'y a pas de contact humain.. alors qu'avec 15 personnes il y a un contact humain.. Il faudrait en diminuant la

(1) Hall (Ed.T.) : La dimension cachée. Paris, 1971
 Sivadon (M.) : Séminaire du RAUC, 1970
 Leroy (C.) : Les besoins fondamentaux de l'homme. RAUC, 1971

capacité du bus retrouver une atmosphère plus intime... plus humaine.. C'est le volume je crois qui influence beaucoup les gens.. le volume grand.. les gens se sentent perdus... au contraire, quand ils sentent quelques cloisons c'est une échelle beaucoup plus humaine..."

Entretien n°2

Le problème du volume n'est pas le seul en cause ; d'autres faits contribuent à empêcher des relations sociales de s'établir.

"Quand on est dans le train.. on ne peut pas discuter avec les autres.. on ne les connaît pas.. Même si on fait connaissance avec des gens, on ne peut jamais monter à côté d'eux ou dans le même compartiment qu'eux parce que c'est tellement bourré... il faut faire vite... alors il faut monter ensemble sur le quai... On ne peut pas aborder tous les gens, on n'en finirait pas.. La façon de voyager n'est pas agréable.. si on pouvait s'asseoir par ex..."

Entretien n°10

Le transport comme environnement est plus ou moins favorable matériellement à la reconnaissance d'autrui comme présence. Ce qui renforce certaines caractéristiques culturelles qui, dans notre société, rendent difficile l'approche d'autrui. On observera à ce propos que le voyage est considéré comme l'occasion des rencontres, alors que le transport en commun en est socialement l'interdiction : connaître quelqu'un dans le métro "marque mal".

A l'origine de ces permissions et de ces interdits relatifs à autrui des caractéristiques symboliques liées à l'inconscient sont sans doute manifestées : le métro représente symboliquement le lieu de l'inconscient, des pulsions, du ça. Par sa situation il joue le même rôle symbolique que la cave.

A New-York le métro représente pour une bonne partie de la population un lieu de viol et d'assassinat. A Paris où ce genre de mythe ne s'est pas développé, les femmes le ressentent tout de même comme un lieu désagréable, voire inquiétant :

"Le soir, le métro est moins agréable.. on n'est pas tranquille, ça présente des risques.. on ne se sent pas en pleine sécurité.. Il y a des obsédés.. Le soir c'est pas une partie de plaisir."

Entretien n°9

Au métro, symbole d'extrême clôture (sociale et physique) s'oppose la croisière considérée comme ouverture (par rapport au milieu et par rapport aux autres). Une investigation sociologique pourrait être tentée dans le domaine de la mythologie du métro, tant du point de vue du pouvoir décisionnel que de celui des usagers.

Il faudrait analyser en quoi cette pratique du métro se double d'une signification très forte, donnant lieu même à toute une littérature de la modernité : "Zazie dans le métro" de R. Queneau, bande dessinée sur le métro, etc...

1.4. La réduction de l'information.

Nous appelons réduction de l'information, le fait que la répétition du transport implique une perte progressive de l'information apportée par le transport. Cette réduction de l'information s'inscrit dans la répétitivité, forme de familiarisation restreinte de l'espace, restreinte car monotone et non variée. L'individu n'a pas besoin d'insérer dans son trajet les caractéristiques du déplacement. L'indifférenciation quotidienne s'apparente à une prise en charge par la collectivité et l'institution ; elle se présente comme passivité. Dans quelle mesure cette privation est-elle aliénation, c'est-à-dire devient-elle inséparable de la personnalité urbaine ? Entre privation et aliénation existe un rapport qui justifierait des recherches plus poussées.

La prise en charge de l'individu restant insatisfaisante, parce que le système de production implique des contradictions qui se réalisent dans les transports, il subsiste un sentiment d'insatisfaction qui amène un certain nombre de revendications institutionnalisées ou non.(1).

1.5. Conclusion.

La distinction entre déplacement et transport permet de dégager plusieurs thèmes de recherches :

cf. paragraphe 2.2.7.

a) La spécificité du déplacement, ses caractéristiques anthropologiques et socio-culturelles.

b) L'espace du déplacement en rapport avec l'habitat (rites de sortie et de rentrée) et en tant que rupture intégrée à la vie quotidienne (week-end, vacances...).

c) L'escamotage du déplacement par le transport (mauvaises conditions, manque d'espace, le problème d'autrui).

d) la réduction de l'information en tant que familiarisation avec un espace et aliénation.

2. MOBILITE ET TRANSPORT

Dans ce chapitre nous nous retournons vers la réalité que constitue le système social du transport, dont nous examinons les relations avec le mode de production et les rapports sociaux de production

Considérée en termes sociaux généraux, la mobilité apparaît comme une caractéristique de nos sociétés, caractéristique appelée par l'échange constant des biens et des hommes. Cet échange est lié par la croissance au mode de production, c'est-à-dire à l'accumulation du capital, l'expansion des moyens de production, la transformation constante de ce mode de production et des rapports de production. Cette société en développement implique des types de mobilité très divers (géographique, économique, sociale et psychologique) dont l'énumération relève de la banalité épistémologique (en ce sens qu'elle ne fait que reproduire le compartimentage des disciplines).

Il n'est donc pas question ici de reprendre le problème de la mobilité sinon à propos des transports pour montrer comment dans un système social donné s'établit un ensemble de moyens d'échange entre les hommes et les biens. C'est certainement le secteur du problème du transport qui est le mieux connu, puisque du choix du moyen de transport dépendent des décisions à prendre au niveau de la planification urbaine et de la planification du territoire. Tout ceci appartient à la programmation du transport.

2.1. La mobilité comme caractéristique du mode de production.

Le rôle de la mobilité et le type de pression quasi cinétique qu'elle exerce ne sont pas encore assez connus. Les phénomènes de la mobilité, nous le savons, sont d'une remarquable complexité. En effet la modernisation d'un système de transport n'aboutit pas toujours à la diminution des temps de transport par habitant, mais plutôt à l'augmentation du nombre des bénéficiaires des transports et à l'accroissement et au développement de la zone urbaine. A long terme, les temps de transport ont plutôt tendance à augmenter puisqu'augmentent en même temps le nombre de bénéficiaires, leur rayon d'action et la zone urbaine intéressée par le transport. Leur rayon d'action car l'accroissement de la mobilité est aussi l'accroissement de la mobilité professionnelle (changement d'emploi incité par amélioration de la desserte). Ainsi la zone urbaine joue de mieux en mieux son rôle d'échangeur contribuant globalement à la saturation du moyen de transport. Cette optimisation rend fragile des recherches sur les choix individuels des moyens de transport ; il y aurait donc lieu de les reprendre à un niveau plus général pour montrer la relation entre la modernisation, l'accroissement urbain, la densité des échanges.

Sans doute dira-t-on que la modernisation et l'accélération des transports ne sont que la réponse à l'attente du public (les entrepreneurs et les salariés pour l'essentiel). Ainsi passe-t-on vite du transport-réponse au transport-appel ; toute amélioration répond à un besoin, mais elle incite immédiatement à une nouvelle forme du besoin. Dans quelle mesure un bond en avant d'un moyen de transport (du métro au RER, du train au turbo-train) correspond-il à une transformation qualitative de la demande, c'est-à-dire à une forme différente de la mobilité ? Il s'agit là d'un domaine de recherche à la fois bien délimité et très important.

Les études sur la mobilité devraient donc être structurées par l'effet que le développement et la transformation du système de production-consommation ont sur les transports ; c'est un secteur de recherche qu'on pourrait nommer : "croissance urbaine et mobilité".

Un autre secteur de recherches a trait à la constitution des systèmes de transports comme équilibre de stratégies où la contrainte sociale s'exprime à la fois dans le service rendu aux forces productives (amener les travailleurs aux entreprises) et dans l'organisation du mode de vie : on peut amener les travailleurs à l'entreprise par car, mais les

cadres doivent pouvoir arriver un peu plus tard en automobile. C'est ce rapport entre un service rationnel rendu à l'appareil de production et l'insertion du transport comme consommation dans le mode de vie qu'on appelle "choix" d'un moyen de transport à tort d'ailleurs, que ce soit du côté décisionnel ou du côté de l'utilisateur.

. Un troisième secteur de recherches viserait la dynamique des réseaux et des sites (elle "logerait" les stratégies suivant les niveaux de l'attente, c'est-à-dire elle raffinerait la notion de "client" les vrais clients étant les industriels, promoteurs, éventuellement les groupes de pression).

Dans les problèmes de stratégies à l'échelle locale, nous sommes à la frontière du mode de vie ; en effet, sans les images du mode de vie (qu'elles concernent l'entrepreneur ou le promoteur qui "entreprend" de créer un mode de vie) l'implantation du transport, son développement restent le cadre d'une fourniture abstraite : production d'une mobilité accrue, mobilité pour une population accrue. Mais le transport localisé implique des choix, l'insertion du transport dans des programmes d'équipement ; c'est précisément à cette charnière que le caractère fonctionnel et réducteur du transport prend tout son sens : l'organisation de la production et de la consommation jusqu'au niveau du mode de vie le plus localisé.

2.2. Le développement de la mobilité. Comparaison avec l'étranger.

Des études réalisées aux Etats-Unis permettent de constater une évolution dans la mobilité. (1)

2.2.1. - L'évolution des déplacements.

Dans la région parisienne le nombre moyen de déplacement est de 3,51 (1965) contre 3,98 à Londres (1962), et entre 6 et 8 déplacements par jour dans les principales villes des Etats-Unis. (2) La différence entre Paris et Londres apparaît plus forte pour les ménages motorisés que pour ceux qui ne le sont pas.

La part des déplacements correspondant aux achats et aux loisirs est plus élevée aux Etats-Unis qu'à Paris : 12 % à Paris, 28,5 % à Chicago, 29 % pour Twin Cities. Dans les villes américaines la part des

(1) Twin Cities (Mineapolis. Saint Paul). Transportation Study 1962-1964
Chicago area. Transportation Study 1960

Detroit area. Transportation Study 1955-1965

(2) Les transports urbains. Cahiers de l'IAURP, vol 17/18

déplacements pour achats et loisirs l'emporte sur celle des déplacements pour travail et affaires (28 % contre 20 %).

2.2.2. - Les heures de pointe.

Autre point de comparaison concernant l'évolution de la mobilité aux Etats-Unis : les heures de pointe.

Le flot des déplacements à l'heure de pointe (fin de l'après-midi et début de la soirée) a considérablement grossi depuis dix ans. Le nombre de personnes se déplaçant a augmenté du fait que la population délaisse le centre pour s'installer en banlieue.

Puisque l'on a remarqué qu'il n'y a guère d'accroissement des déplacements pour le travail, on peut supposer que le nombre des déplacements à l'heure de pointe tendra à s'équilibrer avec le nombre des déplacements répartis tout au long de la journée. La comparaison des schémas du trafic urbain réalisés à Twin Cities montre une tendance à l'étalement du nombre des déplacements au cours de la journée. Par exemple on remarque que les déplacements à midi ont augmenté.

Cet accroissement de la mobilité nécessite de la part des habitants une meilleure connaissance du tissu urbain. Cette connaissance devient une condition nécessaire à l'intégration de l'individu dans un système incluant la mobilité, à moins que la mobilité ne disparaisse dans un avenir plus ou moins proche, ce qu'affirment très sérieusement des chercheurs américains (1) aussi bien que les auteurs de science-fiction.(2)

2.3. Les apprentissages de l'espace.

La pratique des transports est un aspect particulier de la pratique de l'espace en général, où chacun s'oriente et se dirige en fonction de ce qu'il connaît. Les itinéraires, le choix des points à atteindre, l'acceptation de longues distances à parcourir relèvent largement de l'intériorisation de types d'espaces plus ou moins étendus et accessibles, plus ou moins ouverts ou ségrégués. Relevant en partie de faits généraux comme l'obligation du transport, l'intériorisation repose aussi sur des différences comme les types d'urbanisation et le niveau socio-culturel des individus.

(1) Libby (W.I.) : La fin du trajet quotidien, in *Analyse Prev.*
7 April 1969. pp. 235-258

(2) Clifford (D.) : *Demain les chiens.* Paris, 1960

Cette remarque peut sembler hors de propos dans la mesure où le système de transports est presque toujours considéré comme une réponse à des problèmes qui existent déjà : nouveaux immeubles ou nouvelles entreprises à desservir, points forts de la consommation dont il faut organiser l'accès, système engorgé dont il faut augmenter la capacité. Dans cette mesure, la réponse constituée par le système de transports est toujours la bienvenue et le seul cas grave est celui où il n'y a pas de réponse à l'appel.

Il n'y a pas lieu cependant de considérer que les termes de l'appel formulés par les employeurs, les promoteurs et les maitres-d'oeuvre sont immuables. Actuellement, le besoin de transports est formulé par les forces productives et le mode de vie doit suivre. Cet ordre de priorité est irréversible mais on peut concevoir de raffiner un peu les procédures en reconnaissant comment les maitres-d'oeuvre et les usagers apprennent et forment leurs attitudes vis-à-vis d'un espace structuré par les transports.

Les promoteurs ont compris ce raffinement en proposant "un appartement dans une résidence à l'ouest, à quinze minutes de l'Etoile" : ce bref message situe correctement le double appel à la stratification résidentielle et à la mobilité quotidienne. Il le fait d'autant plus aisément qu'il s'adresse à la fraction de la population parisienne qui est la plus mobile et la plus apte à une lecture claire du tissu urbain, et donc à sa pratique. L'acceptation de l'offre implique immédiatement une intériorisation de la mobilité, dont les conditions sont même précisées.

Mais rien ne permet de dire qu'une telle attitude soit généralisée dans la population urbaine. L'étude de stratégies sociales permettrait de préciser nos connaissances sur la mobilité comme élément du mode de vie. L'étude concrète de trajets permettrait aussi d'apprécier si les usagers utilisent les configurations de l'espace urbain et du système de transports pour structurer leur mobilité ou sont indifférents aux caractéristiques de l'espace.

On peut distinguer un macro-réinvestissement qui fait que la pratique du transport fonctionnel s'exécute dans un espace qui a été appris : choix d'une ligne de métro, perception et pratique d'un espace structuré par des pôles, des points, des zones autour de ces pôles.

Cet espace se réduit parfois aux grands axes schématisant ainsi la complexité urbaine, la difficulté d'une lisibilité claire du tissu urbain.

"L'utilisateur ne connaît pas les petites rues.. Les gens n'utilisent que des grands axes... les autoroutes, les grandes rues..."

Entretien n°8

2.4. Stratégies et projets du cadre décisionnel.

Au niveau d'une analyse concernant les stratégies et les projets du cadre décisionnel, pourrait intervenir une recherche mettant en parallèle les offres du pouvoir décisionnel, l'image que ce groupe en donne, et l'image de représentation que se fait l'individu des transports, à partir de sa pratique et du système socio-culturel auquel il appartient.

Ainsi lisons-nous dans le VIème plan : promouvoir les transports collectifs "c'est tout d'abord réhabiliter la notion de service public et diminuer les inégalités sociales en assurant des conditions convenables de transport aux citoyens n'ayant pas accès à l'automobile. Une proportion (30 à 35 % aux Etats-Unis) de la population restera dans ce cas". A côté de l'aspect idéologique d'un tel discours, on peut relever des écrits qui déterminent la place du transport en tant que nécessité du système : "Les relations entre les transports urbains de personnes et de marchandises, et le développement économique, sont plus profondes. Elles sont liées à deux fonctions de la ville : produire et consommer". (VIème plan). Mais les documents officiels soulignent également qu'il faut éviter la dégradation "du réseau de transport en commun et surtout les répercussions sociales qu'elles ne manqueraient pas de provoquer". Le groupe décisionnel doit jouer sur une minimisation de ses inconvénients et de ses pertes, parallèlement à cela, il cherche surtout à donner une image de ses actes.

Il s'agit pour le pouvoir d'utiliser rationnellement le transport tout en pratiquant une technique d'illusionniste envers l'utilisateur l'amenant à la vision d'une "nouvelle société". Cette stratégie donne aux usagers un certain nombre d'images qui tendent à masquer l'absence, le retard ou la déficience des réalisations

La production d'un discours tel que celui-ci : "le métro connaît actuellement une deuxième jeunesse. Le métro est la seule solution valable aux transports de masse. Il est devenu aussi nécessaire dans la

cité que le réseau de circulation sanguine dans le corps humain" par la R.A.T.P. (juin 1971) révèle en fait que l'on peut laisser en "images" les perspectives de la deuxième jeunesse.

En général trois projets susceptibles d'influencer le comportement des individus sont développés :

1. la modernité
2. le spectacle
3. l'art.

2.4.1. - La modernité.

La R.A.T.P. améliore ses trains, ses éclairages, sa ventilation, elle va même jusqu'à installer des appareils parfumeurs. Il s'agit de "moderniser les méthodes d'exploitation et de repenser les méthodes traditionnelles".

- L'apogée de la modernité c'est le R.E.R. :

"Les travaux se poursuivent à Auber où l'on réalise probablement l'un des ouvrages les plus difficiles de la seconde moitié du XX^e siècle .. la rue est étroite et connaît un trafic important... le tunnel doit passer sous une ligne de métro et le tout baigne dans l'eau.. On a fait une solidification du sol.. En même temps, il y a eu un parking d'édifié, c'est la première fois qu'une opération mixte, urbanisme, transport a pu être réalisée... Le métro est entré dans sa deuxième jeunesse dans son deuxième âge.. Il déploie son activité de tous côtés et prépare des programmes pour 1975, 1985 et pour l'an 2000." (1)

Il faudrait analyser les textes, la littérature, la publicité (faites à la télévision) sur le R.E.R., et l'impact de cette propagande sur le public tant au niveau de l'opinion qu'à celui de la pratique.

Trois phénomènes seraient à comparer : le premier relève de l'information et de son champ sémantique, le second, du discours de l'utilisateur avec ses sous-entendus, stéréotypes, redondances etc... et ses motivations profondes, le troisième se rapporte à sa pratique effective à l'intérieur d'un nouvel espace (gigantisme des stations, monumentalité des escalators...) avec les caractéristiques anthropologiques et socio-culturelles qu'elle comporte.

(1) Paris-Projet, 1971

- La modernité du mobilier urbain se propose de faire sortir les classes défavorisées du transport en commun considéré comme transport "du commun" : Le R.E.R. permettra-t-il d'investir les caractéristiques du déplacement qui ne peuvent s'intégrer dans le métro perçu comme laid, sale, "bon pour le bétail" ?

"Il faudrait que les transports soient plus accueillants. Dans le métro, les trains sont vieux, tristes, c'est sale... Le R.E.R., c'est moderne, c'est joli.. il y en a plus souvent que des trains."

Entretien n°2

"Le métro n'est pas agréable quand on le compare à d'autres métros d'autres pays : il n'est pas confortable.. il sent très mauvais.. il n'y a pas d'aération, c'est très bruyant mais c'est bien desservi... Le R.E.R., c'est très rapide, confortable, agréable, il n'y a pas de bruit."

Entretien n°6

"Le R.E.R., c'est très bien, rapide, mais cher... c'est beau, c'est pratique.. Ça permet aux banlieusards d'arriver plus rapidement à Paris et de repartir plus confortablement.. Il faut moderniser le matériel des transports.."

Entretien n°7

"Le R.E.R., c'est formidable.. il n'y a pas d'arrêt.. ça va très vite, c'est confortable.. Les stations sont agréables modernes et propres."

Entretien n°9

Tous les entretiens concordent : le R.E.R., c'est beau, confortable, c'est le propre opposé au sale. Cette opposition est très importante car elle apporte au transport collectif moderne (type R.E.R.) une nouvelle signification. L'information y est plus riche que dans le métro. Il existe une tentative pour pallier un monde souterrain purement fonctionnel. L'atmosphère "luxueuse" accessible à tous (ou du moins présentée comme telle) sert-elle à empêcher une différenciation entre moyens de transport luxueux (voiture, taxi) et les autres (autobus, métro, trains de banlieue)?

Il semble qu'à l'intérieur du R.E.R. la ségrégation sociale ressentie par ceux qui pratiquent le métro et non l'automobile s'efface. L'appropriation de l'espace se fait plus facilement dans un lieu ressenti reconnu comme propre, confortable et moderne.

2.4.2. Le transport comme lieu du spectacle et de l'information.

Le transport se présente comme une séquence de la journée qui fait accéder au spectacle de la vie urbaine. Si le moyen de transport utilisé le permet (possibilité d'être assis par exemple) le spectateur peut s'échapper du transport ; il s'évade alors des pôles bien définis que représentent le lieu de travail et le lieu de résidence. L'autobus est souvent apprécié parce qu'il laisse l'utilisateur se situer dans la ville :

"Dans l'autobus ce qu'il y a de mieux, c'est que l'on voit où l'on est."

Entretien n°2

Design, affiches, boutiques, oeuvres d'art donneront-ils au métro une nouvelle dimension ?

"Les boutiques, ça donne un certain "cachet" aux gares.. La station du Louvre c'est très joli... Ce qui est bien dans les stations, ce sont de belles réclames, belles affiches.. mais des boutiques sur les quais, non... dans les gares, oui.. les bureaux de tabac et puis les gadgets mais pas les boutiques de mode.. Les femmes n'ont pas le temps, cela ne peut être que pendant l'heure du déjeuner.. or comme on réduit cette heure..."

Entretien n°3

"Dans le métro parisien on a un peu une impression de crasse, le R.E.R., lui, il est propre.. net.. il y a une recherche esthétique dans cette réalisation.. Les stations sont jolies, vastes.. le matériau employé est intéressant.. des tas de petits détails qui font que l'ensemble est agréable à regarder.. dans les couloirs, les dessins de mosaïques, les sièges dans les stations, blancs et .. c'est bien aéré."

Entretien n°6

"Quand on va à la Défense, c'est agréable clair.. moderne.. il y a de la musique.. On est tenté de se balader.. de regarder les vitrines, alors qu'à Paris.. dans les stations.. on n'a qu'une envie.. c'est d'en sortir."

Entretien n°9

Ce dernier entretien apporte une indication intéressante : le métro ou plus spécialement les stations deviendraient-elles un centre d'attraction ? (1)

2.4.3. - L'art s'installe dans le métro.

"Là où est la peine des hommes, il était bon que se manifestât l'espérance en un nouveau style de vie. (soulignons au passage le terme d'espérance, lourd de connotations)

Du 1er au 31 mars, 15 sculpteurs vont exposer des oeuvres monumentales sur le quai du métro St-Augustin. C'est la première fois qu'une telle initiative a lieu. Le métro avait déjà réalisé, on s'en souvient, le remarquable aménagement de la **station** Louvre qui présente une sélection de copies magistrales d'oeuvres antiques. Cette expérience se complète aujourd'hui de son pendant moderne : un véritable salon de sculptures. Les stands présenteront... des lithographies, des tapisseries. Une peinture murale de 60 m. de longueur créera une ambiance colorée singulière. Les plus importantes galeries ont tenu à être présentes à cette manifestation, sous forme d'affiches originales, offrant une sélection en couleur des oeuvres des artistes qu'elles exposent. Deux hôtesses seront à la disposition du public et chaque soir (de 20 h. à 21 h.) des artistes répondront aux questions éventuelles des amateurs... Cette exposition met en évidence la réalité des nouvelles formules d'intégration des arts dans la cité." (2)

Notons encore dans ce discours quelques phrases révélatrices d'une certaine idéologie :

(1) Cf. le paragraphe sur les mouvements urbains et l'animation 3.4.

(2) Extraits du catalogue de l'exposition

"Porter l'art dans le métro, c'est mettre le ferment dans le pain.."

"On va donc voir face à face les oeuvres dans leur vérité et cet immense peuple de la cité.."

"Peut-être le début de fiançailles magnifiques, une nouvelle fête des arts."

"Désormais avec cette exposition d'art, des sculptures semblent jouer les "locomotives" pour donner une image nouvelle à la station et peut-être modifier l'attitude de l'utilisateur. Avant de prendre la rame, celui-ci pourra pour un mois tenter un autre "voyage" dans ce que le poète appelle "l'espace du dedans ." (1)

Qu'en est-il réellement ? L'art placé à l'intérieur du système du transport fonctionnel et réducteur fonctionnera-t-il dans le sens d'une déconstruction de la réalité brute ?

2.4.4. - Le design.

Le design, lui, est directement intégré au système du transport. Il doit en assurer à la fois le côté fonctionnel et agréable. Ces deux attributs existent à des degrés différents côte à côte. Il s'agit d'attirer l'attention afin que le voyage soit aussi agréable que le but du voyage. (2)

L'un des grands thèmes du design c'est que l'intérieur du véhicule doit avoir un rapport avec la fonction mécanique : un train doit être comme un train etc... On peut considérer que les couleurs, l'ambiance, la gaité sont des parts aussi importantes du design du transport que l'utilisation rationnelle de l'espace. Mais on demande aussi au designers de produire des oeuvres non marquées par la mode, qui pourraient durer :

(1) Le Monde, 2 mars 1972

(2) Corin (H.) : Transport Design. 1969

"Il faut voir grand et voir loin, car les sommes à investir sont importantes. Les réalisations devront durer longtemps et par conséquent ne pas risquer d'être démodées au bout de quelques années. Pour cela aussi il faut s'en tenir à des techniques éprouvées et qui offrent une totale sécurité."

R.A.T.P.

Quant aux automobiles, il ne s'agit pas de les dessiner juste comme des véhicules (erreur fonctionnaliste), mais comme des possessions. La lecture de la forme peut très bien constituer un discours non univoque, complexe. Bien que le processus dominant de la société vise la transparence fonctionnelle de l'objet, cette transparence n'est pas obligatoire.

Nous attacherons ici plus d'importance à la consommation du design dans les transports et à son rôle pour l'utilisateur qu'à son processus de production parce que cet effort de modernisme et de luxe a souvent été critiqué : les organisations d'utilisateurs en particulier récusent les opérations de prestige. Mais cette position est-elle compatible avec le refus d'un transport réducteur et fonctionnel ? Il s'agit de voir à quel niveau se situe l'escamotage du déplacement et si effectivement le design et l'art peuvent amener à un réinvestissement du déplacement dans le transport. Ceci pourrait constituer un thème de recherche.

2.5. Stratégies et projets des usagers.

2.5.1. - Les revendications.

Même si depuis un siècle les heures de travail ont été réduites, les temps de transport ont augmenté, allongeant par là même la journée de travail.

"On est fatigué après trois heures de métro, bus, train et tout ça... plus qu'après une journée de travail.. Je vais changer mon travail, surtout à cause du transport.. La journée de travail, c'est pas du temps perdu, tandis que le transport c'est du temps perdu.. La plupart du temps je peux pas me concentrer bien, j'essaye de lire.. de prendre des notes sur un bouquin.. C'est du temps que je pourrais employer à quelque chose d'intéressant..."

Mais c'est un peu aussi un temps qui fait partie de mon temps de travail.. c'est comme si je faisais dix heures par jour ou onze heures... C'est pour mon travail et j'ai l'impression que je pourrais faire autre chose."

Entretien n°2

Les revendications personnelles se font surtout au niveau du temps et du confort.

"De plus en plus le transport finit par se présenter comme une espèce de scandale social et humain dont la solution ne peut appartenir qu'au pouvoir politique."

SEMA

"Quand on voit tous ces gens dans le métro, tous ces hommes qui reviennent de leur boulot, au bout d'une journée harassante.. 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 ?"

Entretien SEMA

2.5.2. - Les organisations d'usagers.

Les usagers des transports sont rarement représentés comme tels et ont peu d'occasion de formuler directement leur point de vue sur l'organisation des moyens et des réseaux. Traditionnellement les automobilistes sont défendus par diverses institutions plus ou moins clairement rattachées au grand lobby de la route. Les utilisateurs des transports en commun sont mis en avant par les organisations qui défendent les salariés, qu'il s'agisse de syndicats ou de formations politiques. Dans la Région parisienne en particulier les grandes centrales syndicales accordent de plus en plus d'attention à la charge financière et au temps que les travailleurs consacrent aux transports.

Quelques organisations se sont données récemment comme tâche exclusive d'informer et d'agir sur les transports. C'est le cas, entre autres, de la Fédération des Comités d'Usagers des Transports en Commun de la Région parisienne ou du Groupe d'Etudes et de Recherches sur les Transports.

Toute investigation sur la représentation et la capacité d'organisation des usagers doit commencer par la reconnaissance de ce que sont réellement ces deux types d'organisation afin de poser clairement une question qui déborde d'ailleurs le cadre des transports : pourquoi les organisations de consommateurs et d'usagers ont-elles un si faible développement ? Leur heure est-elle venue ?

Il serait intéressant également d'examiner la situation pendant les périodes de grève, en tant que rupture non intégrée au rythme de vie quotidien, avec tous les changements que ce genre de situation apporte. D'une part parce qu'elle provoque un changement des déplacements dans l'espace urbain et la rupture d'un temps structuré. D'autre part parce qu'elle modifie les comportements des usagers : redécouverte d'un mode de vie échappant au système, naissance de relations sociales inconnues auparavant : entraide (automobilistes prenant les piétons dans leur voiture), sentiments vis-à-vis des autres travailleurs du système urbain (et particulièrement des grévistes), dérangement dans les habitudes, mécontentement, etc...

3. TRANSPORT ET MODE DE VIE

On reprend ici les notions utilisées précédemment en les appliquant au mode de vie, défini comme un système de modèles relativement stables qui structure la vie quotidienne et en constitue le support pratique et symbolique. Dans notre société le mode de vie implique (pour les régions urbaines) :

- un rapport résidence / travail
- un rapport vie sociale / vie familiale
- un rapport vie de production / vie de consommation.

La relation entre les transports et le mode de vie peut être examinée sous trois aspects différents : le système urbain, la consommation du transport, le vécu comme résidu et comme utopie.

3.1. Le système urbain.

Parler d'un système urbain, c'est admettre que le transport n'est pas seulement un moyen de se transporter, mais aussi l'apparition dans les zones urbaines d'un rapport original entre espace et temps social. Ce rapport actualise chaque jour la structure vécue de ce que l'on appelle le schéma urbain. Il dicte l'apparition et l'actualisation permanente des stratégies individuelles à l'intérieur de ce schéma. Il implique certaines préférences ou répugnances de l'utilisateur : dans quelle mesure ces préférences et ces répugnances le situent-elles par rapport à la ville, et plus spécialement par rapport à l'aliénation urbaine que le mode de vie constitue et constate ? Par exemple, dans quelle mesure le choix de la marche à pied ou le choix de l'automobile peuvent-ils être interprétés comme une restitution du déplacement dans le transport ou simplement, à l'intérieur du réseau comme un mode plus rationnel d'aller d'un point à un autre ?

Ce qu'on requiert ici c'est un arbitrage entre :

- aliénation comme privation à l'intérieur d'un système (les contradictions du système des transports à l'intérieur du système urbain),
- aliénation comme privation radicale (celle que constitue le transport par rapport au déplacement).

Cet arbitrage devrait normalement impliquer une recherche sur les significations des divers éléments concrets du transport (les points de rupture, les installations, les actes du trajet) ; cette recherche serait à mi chemin entre l'étude du vécu (le résidu anthropologique) et du schéma urbain (les repères, les institutions du transport, les actes quotidiens).

3.1.1. - Le schéma urbain.

Lorsqu'on se déplace dans la ville on opère à l'aide d'un schéma général constitué avec des grands axes et des points de repères, ce schéma reproduisant d'une manière plus ou moins lacunaire le plan de la ville. Ce qui implique un apprentissage d'un type particulier que ne possèdent pas les ruraux par exemple. (1)

(1) I.S.U. 1 L'image de l'espace urbain. Ronéo, 1970

3.1.2. - Le transport comme environnement.

Les gares, les stations de métro importantes, définissent un certain nombre de points chauds, en fonction desquels l'usager modèlera son parcours dans l'espace. Il doit aussi tenir compte des divers panneaux et signaux apportant à la ville un système de significations enserrant l'individu dans un réseau (cf. les dessins de Folon). Une problématique pourrait se poser dans ces termes : comment après un certain apprentissage l'individu arrive-t-il à s'approprier l'espace, vu selon un certain mode impliquant une représentation, élément d'un système d'éducation ?

Cet apprentissage est en partie fonction de la manière dont l'espace du transport prend place dans la ville :

"Les transports doivent s'intégrer dans l'aménagement urbain... on doit prendre en compte les effets externes (nuisances, conséquences sur le cadre de vie...), l'influence des transports sur le développement urbain et vice-versa." (1)

L'espace décrit dans la ville par les transports est en effet directement lié à l'espace dominant de la société industrielle et prend en compte bon nombre de ses caractéristiques.:

- la mobilité :

"On pourrait définir la région urbaine comme une collection de bâtiments intégrés dans un système de mouvements." (2)

- la lisibilité : à un premier niveau

"Le mobilier urbain du transport décrit un espace ponctuel dans la ville. Tous ces points doivent être accessibles : plus la gamme de points de départ et de destination s'accroîtra plus la demande latente tend à devenir un élément important de la demande totale de transports urbains." (3)

(1) VI° plan

(2) Buchanan (C. et A.P.): L'automobile dans la ville. Trad. fr. de Traffic in town. Paris, 1965

(3) "Orientations futures de recherche sur les transports urbains". O.C.D.E., 1969

Mais un des objectifs du design par rapport au transport est de donner une compréhension de l'utilité, de l'histoire, de la nature ou du symbolisme qui deviendrait alors comme une sorte de livre fascinant. Le mobilier urbain peut être en effet chargé d'un sens symbolique : la gare, lieu de transit est aussi synonyme de rencontre et de départ. Elle devient alors le lieu de l'ambivalence, du trouble.

Mais après l'espace du transport dans la ville, on peut considérer l'espace vu à travers le transport. Certains chercheurs aux U.S.A. se posent le problème des séquences visuelles de l'observateur en mouvement. (1) Les longues séquences peuvent permettre une meilleure appréhension du tissu urbain. Le conducteur peut voir comment la cité est organisée, ce qu'elle symbolise, comme les habitants la pratiquent et comment ils s'y réfèrent. La route peut n'être vue que partiellement, ou surtout remarquée par une ponctuation de mobilier urbain : pont, chemin de fer, feu rouge... vus comme des événements importants. La lumière entre en jeu car sa qualité peut changer les formes. Certains objets sont nécessaires pour marquer le mouvement. La sensation de l'espace est modifiée par les formes.

3.2. La consommation du transport.

On admettra que dans une société comme la société urbaine française se produit une oscillation quotidienne entre deux systèmes bien séparés, celui de la résidence et celui du travail. Est-ce à cause de leur séparation ? Il semble qu'une mauvaise compensation s'introduise entre les deux sphères, chacune masquant en dévoilant tour à tour les défauts de l'autre. Dans cette séparation le transport est-il un lien ou une rupture, une séquence neutre ou un troisième système ?

Les recherches pourraient porter sur deux points :

a) recherches sur transports et équipements dans le mode de vie (nouveaux équipements et transports, nouvelles stratégies d'habitat et réponse des habitants)

b) recherches sur la symbolique du transport (transport comme fatigue, transport comme entrée dans l'un et l'autre monde, transport comme suspension entre les deux mondes). Nous sommes déjà dans le vécu : oui si l'on considère l'aspect phénoménologique de la conscience individuelle, l'exploration non directive abordant le transport comme

(1) Appelyard, Lynch, Myer : The view from the road

problème, non si l'on veut se faire une idée plus institutionnelle du transport, de ses rites et pratiques, de son rapport avec les deux systèmes sociaux.

La consommation s'inscrit dans le système du transport, d'une part dans le spectacle (institutionnalisé ou non ; exemple : les vendeurs de bijoux, fleurs, etc... constituent un appel, des points d'arrêts pour les usagers en transit), et d'autre part en tant que consommation signifiante. Il existe des signes de consommation dans le transport renvoyant à une strate sociale. La conversation d'un diner mondain où l'on glisse quelques allusions à ses déplacements courants en avion montre que le transport est alors valorisé et remplit une certaine fonction, double langage d'intégration et de distinction, manifestation d'un discours de classe.

Par ce discours se réalise l'échange des symboles du statut : "tu as mis une heure quinze pour aller à Auxerre, moi je mets une heure vingt pour aller à Avallon". Dans l'espace urbain ce discours peut aussi mettre en valeur des oppositions (Johnny et sa voiture, Johnny et sa mot etc...). Il y a un niveau de la consommation du transport où l'on peut dire que par la gestuelle, le discours accompagne l'homme dans l'espace urbain.

3.3. La mobilité comme mode de vie.

La question qui nous intéresse ici est de savoir comment la mobilité et son développement à venir sont intériorisés par les usagers des transports. La possibilité et les modalités d'une telle intériorisation nous semblent en effet commander quelques attitudes vis-à-vis des transports particulièrement ce qui concerne les causes réelles ou apparentes de mécontentement : temps passé, temps perdu, fatigue, insuffisance des transports. On ne sait pas bien si la mobilité est vécue comme une obligation pénible liée aux caractères généraux de la production et de la consommation ou si elle est intégrée sans réticence majeure dans le mode de vie. Les attitudes dans ce domaine nous semblent liées à l'apprentissage et à la pratique du système spatio-temporel urbain.

"Mon mari aime se déplacer, ce sont des coupures intéressantes, des contacts intéressants, c'est assez fatigant. Ça change de la vie de bureau... A Paris, il est indispensable de se déplacer souvent.. J'aime beaucoup me déplacer... Paris est fatigant.. on aime prendre un autre air de province... J'aime changer c'est agréable..."

Entretien n°6

" On a besoin de se déplacer, ça fait plaisir de se balader.. de voir autre chose."

Entretien n°9

"En coupant une partie à pied, en métro ou en autobus.. ça amuse mon mari dans ses déplacements.. et ça fait une détente pour ne pas arriver immédiatement à la maison... Je sais que j'aimais bien avoir à marcher en sortant du bureau.. J'ai souvent entendu cette réflexion.. surtout chez les hommes.. Pour moi ce n'était tout de même pas aussi indispensable que pour lui, d'abord parce que j'avais un travail relax.. et puis aussi j'étais pressée de rentrer à la maison.. Lui, il peut plus prendre son temps... Je préfère le voir arriver détendu en s'étant aéré et en ayant marché un peu... plutôt qu'encore plein de ses soucis de travail."

Entretien n°5

La mobilité intériorisée apparaît comme un besoin : le besoin de **mouvements**, d'animation que l'on va rechercher au centre ville.

3.4. Mouvements urbains et animation.

Les déplacements doivent être considérés comme exerçant une **influence** sur les relations des personnes vis-à-vis de l'environnement.

"Au centre le regroupement, le spectacle de la foule, la communication informelle procure un plaisir retiré de la sociabilité spontanée. Les moyens de communication pourraient-ils jouer le rôle de substitut du centre ville ?" (1)

(1) Calame, Matalon et Mercadal : Contribution à une psychosociologie des comportements urbains. Paris 1970

"Pour moi me déplacer à pied c'est aussi un moyen de me tenir au courant en regardant les vitrines... Soit en banlieue et surtout à Paris.. où on a l'occasion de voir plus de choses que si on prend le métro.. et d'avoir des contacts avec les gens.. Cela permet d'avoir une situation de privilégié de piéton.."

Entretien n°11

En effet le centre de la ville joue un certain rôle mythique pour la classe bourgeoise, en tant que lieu de la rencontre possible. Les sorties dans le centre peuvent regrouper et mélanger diverses activités(1) permettant en quelque sorte d'acquérir gratuitement de l'information. La ville peut apporter de quoi nourrir les rêves des individus. Elle remplit une fonction mythique permettant aux collectivités humaines de réagir à des éléments déshumanisants. Ainsi les problèmes de circulation ne peuvent se traiter séparément du sens mythique de la ville. (2)

3.5. Le moment du transport : résidu du vécu ou instant d'utopie ?

Reste à conclure : ayant déblayé le problème du choix (et l'ayant restitué dans la programmation sociale d'où il produit ses effets et son image de marque), nous abordons le résidu c'est-à-dire peut-être que, malgré tout ce qui a été dit, le transport comporte une part engageant l'activité profonde de l'individu, lui restituant à travers des systèmes de différences et d'insertion une dimension à travers laquelle il ne cesse pas de se percevoir.

Même si le transport est réducteur et fonctionnel, l'individu parvient quelquefois à faire de son transport un véritable déplacement : le transport est peut-être l'un des moments privilégiés pour qu'il arrive quelque chose. Le temps du transport apparaît comme une sorte de faille entre deux systèmes bien programmés. En un sens c'est toujours une aventure de partir sur la route (comme nous incite à penser la lecture ou la vision des faits divers), mais le transport journalier est également une aventure possible hors du contrôle du groupe.

L'individu se cache peut-être à lui même cette dimension parce qu'elle est pour lui un refuge, un entre deux de systèmes bien rodés où on lui demande une adhésion entre vécu et vie. Nous entendons par vécu la vie

(1) Lefebvre (H.) : Le droit à la ville. Anthropos, 1970
 (2) Ledrut (R.) : Sociologie urbaine. PUF, 1968

profonde de l'individu et par vie ce qu'on pourrait aussi nommer la survie, c'est-à-dire celle qui appartient d'une part au monde de la famille et d'autre part celle du monde du travail. Entre ces deux mondes bien définis se situe le transport dans lequel une dimension nouvelle de l'individu peut avoir parfois la possibilité de s'exprimer. Il l'utilise peut-être en créant à l'intérieur du vécu de l'auto ou du métro des différences perceptuelles et sociales inconnues de nous.

3.5.1. - Le micro-réinvestissement du transport par le déplacement.

Le temps du transport n'est-il qu'un temps que l'on cherche à annuler ? Quels sont les moyens employés par les usagers ?

Certaines personnes exercent une activité qui n'a rien à voir avec les transports : lire, tricoter, dévisager les autres gens.

"C'est le seul moment où je peux lire mon journal." Entretien n°1

Ainsi le transport devient-il un refuge pour certaines activités :

"Je lis quand je ne suis pas trop serrée... dans le métro, quelquefois je tricote.. Il y a beaucoup de femmes qui font comme moi.. C'est pas du temps de perdu." Entretien n°4

Les activités exercées dans le transport doivent être des activités agréables, de détente ; le transport serait alors un moment privilégié :

"On ne peut tout de même pas emmener ses chaussettes à reprendre dans le train... Mais je tricotais en première, ça me plaisait.. c'était un passe-temps.. Je faisais même du canevas.. C'est bien quand on peut faire quelque chose qui vous est agréable." Entretien n°10

"Dans le train on peut lire des périodiques.. les grosses lettres d'un livre.. ce qu'on ne peut pas faire en voiture parce qu'on a à surveiller la route... C'est quand même du temps de récupérer lorsqu'on a un trajet long... Avoir deux activités en même temps, c'est du temps de récupéré (prendre le train pour aller quelque part et lire), c'est du temps de récupéré surtout sur la personne en voiture qui ne peut même pas penser... tandis que là, on peut à la rigueur penser."

Entretien n°11

Des recherches pourraient évaluer ainsi la restitution du déplacement à travers les modes de transports.

3.5.2. - Le miro-réinvestissement par les relations sociales.

Lorsque les conditions le permettent, les relations sociales souhaitées mais impossibles à établir le plus souvent, peuvent apparaître. Dans le train lorsque les trajets sont assez longs et effectués par les habitués, il n'est pas rare que des contacts s'établissent. De même dans l'autobus :

"Il y a une chose qui est bien dans l'autobus, c'est qu'on arrive à communiquer.. Ca rapproche peut-être deux personnes qui ne se connaissent pas, qui se disent bonjour, au revoir.. qui n'ont aucune affinité.. mais quand même.. les gens se disent bonjour dans l'autobus quand on rencontre les mêmes têtes.. Je prends le même autobus le soir, eh bien il y a un monsieur qui prend aussi cet autobus... Et le matin c'est pareil.. il y a un étudiant et on est amené à discuter.. On parle des vacances enfin de n'importe quoi.... Dans le métro, je revois pratiquement jamais les mêmes personnes... dans l'autobus les gens parlent, ils arrivent à parler.. Ca commence par un sourire, puis ils se disent bonjour et parlent de ce qu'ils ont fait la veille, etc... ils parlent de leur journée, même s'ils ne se revoient plus jamais.. ils ne se disent pas à demain."

Entretien n°2

"Les contacts sont tout à fait larges.. ce ne sont pas de véritables contacts, quoiqu'encore à un feu rouge on peut s'adresser la parole.. Je pense qu'il y a une certaine solidarité entre les piétons.. C'est bien souvent les mêmes gens qui marchent aux mêmes heures dans les mêmes rues.. Cela donne des repères pour l'heure devant tel magasin.. Un piéton renseigne plus facilement un autre piéton qu'un automobiliste.. il y a une différence de classe peut-être... Dans les gens qui prennent le bus, c'est différent. Il y a deux catégories. Ceux qui prenaient le bus autrefois quand il y avait des passerelles parce que c'était agréable d'être à l'air libre, de regarder les gens... Maintenant les bus sont entièrement fermés.. c'est déjà moins agréable. Mais prendre le bus, c'est se rapprocher plus de la communication entre humains. On voit les gens au dehors et non pas les dix ou vingt personnes comme dans le métro.. les activités dans le métro ou l'autobus, ça pose des problèmes."

Entretien n°11

"Quand je prenais une place en première classe, j'étais moins énervée moins compressée.. cela me permettait même de tricoter, de lire le journal ou bien regarder la nature.. En deuxième classe, c'est pas possible, il n'y a pas de place ou alors il faut prendre un mini-livre... Là où j'étais avant les trains n'étaient pas bondés.. alors on se retrouvait, on discutait.. je mettais une demi-heure pour faire la route.. eh bien ce n'était pas désagréable.. On aimait se retrouver dans le train le soir après le travail.. on pouvait discuter."

Entretien n°10

"Quand je vais à l'étranger, j'aime bien prendre les transports en commun.. parce qu'alors on est en contact avec les gens du pays tandis qu'en voiture.. on reste chez soi."

Entretien n°5

Tout mode de transport peut apparaître comme occasion ou incitation à des rapports sociaux, mais il existe un certain nombre de limitations qui préviennent cette multiplication de rapports sociaux (rapidement difficile à supporter par l'individu) : les configurations propres au transport lui-même (disposition des sièges, organisation des salles d'attente, constitution des cheminements à l'intérieur des installations) et les modèles culturels qui interposent des barrières rituelles entre les individus ou les groupes.

Le transport lorsqu'il peut être réinvesti par les caractéristiques du déplacement sert de coupure, de brèche, il devient un entre-deux mondes dont il confirme la division, la séparation profonde. Il devient une sorte de "distraction" évitant que le travail ne déborde sur la famille et vice-versa.

"Le métro c'est une sorte de détente si on peut dire.. Je sais que ça lui plaît de prendre le métro. Le matin vous n'êtes pas très bien réveillé.. vous vous laissez conduire.. vous regardez les gens qui sont aussi endormis... Très souvent il prend l'autobus pour rentrer le soir en marchant une partie à pied, ou alors le petit train de ceinture.. alors cela lui fait faire de la marche à pied et il est ravi... Ca fait une détente quand on sort du bureau.. qu'on a travaillé toute une journée, qu'on est resté assis.. cela lui fait du bien de marcher."

Entretien n°5

"Et puis passer d'une banlieue à une autre banlieue cela ne vous change pas.. Je préfère faire deux trajets en train et un trajet à pied.. ce trajet me coupant du monde du transport.. m'aérant aussi bien le corps que l'esprit.. Lorsque je prends la deuxième fois le train, j'ai l'impression de le prendre pour la première fois.. Moralement je raccourcis mon trajet.. Ce qui compte en définitive ce n'est pas le trajet.. c'est les conditions morales (exemple le voyageur de grande ligne est détendu)... Quand je traverse Paris à pied.. j'oublie le train, je me calme."

Entretien n°11

Lorsque le transport ne peut être réinvesti par le déplacement, l'individu cherche une autre solution : il la trouve dans une rupture de charge (ce qui est ressenti comme très pénible) qu'il arrive à dévier de son sens primitif, et cela parce qu'il retrouve une certaine autonomie dans la marche à pied. Il se sent maître de lui et peut en toute liberté se diriger, s'arrêter devant une vitrine ou prendre un café s'il le désire. Il domine mieux l'espace qui l'entoure puisqu'il le pratique à son échelle individuelle.

Dans cette analyse du vécu, évidemment l'automobile joue un rôle important puisqu'elle réussit la conjugaison utopique du transport et d'un domicile d'élection de l'individu-roi, puisque le roi lui-même, ou à peu près, y perd ses droits. Utopique parce que l'on ne sait pas si le conducteur dans la circulation urbaine est dans le vécu péniblement subi de la grande agglomération ou dans une phase d'investissement. Dans la mesure où ni le temps perdu, ni l'argent dépensé, ni les accidents et la fatigue ne découragent les automobilistes d'utiliser leur véhicule, on sait bien qu'il y a autre chose. Sans apprécier avec précision ce que cette autre chose recouvre de commodités réelles et de rationalité économique, on peut faire l'hypothèse qu'une des caractéristiques de cette autre chose est de se situer entre deux moments du genre de vie toujours menacés par la réification, à savoir le travail et le logement. "Boulot-métro-dodo" disait-on autrefois : faut-il lire "boulot-auto-dodo" parce qu'entre deux pôles immuables il faut ménager la moins mauvaise des transitions ? Il serait plus convenable de situer l'organisation des transports comme un élément du mode de vie urbain pris dans son ensemble. Mais à cet égard pas plus que les constructeurs du logement n'ont intérêt à s'inspirer des techniques du stockage et que les organisateurs du travail ne peuvent prendre exemple sur le fonctionnement de la machine à vapeur, le transport des hommes n'obéit pas exactement aux mêmes règles que les transports de biens et de fluides parce que l'homme est un animal très rigide.

A l'intérieur de sa voiture il semble que le conducteur réinvestisse une partie du déplacement vécu pendant le week-end. L'individu s'y sent plus autonome.

"En voiture, on peut discuter de choses et d'autres.. Même si on parle de travail, et puis même on peut s'arrêter en cours de route.. des fois on a soif.. Aujourd'hui on n'a pas mis longtemps pour faire la

route, on va aller boire un café... On s'arrête.. on prend un café et on reprend la route.. C'est une manière de se détendre et d'arriver au travail en pleine forme."

Entretien n°10

Le trajet du matin effectué par cette ménagère est son seul moment de détente entre le travail de la maison et celui du bureau. Une discussion avec son mari a montré qu'elle ne voulait à aucun prix partir plus tard @ chez elle. Elle a besoin d'échapper à ces sphères étouffantes. Le moment du transport devient alors une sorte de fête où l'on peut prendre son temps pour discuter (puisque l'on ne s'y sent pas obligé d'exercer une activité, cela lorsque l'on est entouré de quelques personnes connues) qui comporte en plus des imprévus : possibilités de s'arrêter dans un café ou non.

Cet imprévu, ce possible impossible n'est-il pas un moment privilégié, une utopie, une exploration de l'Ailleurs ?

4. LISTE DES THEMES DE RECHERCHES PROPOSES

La liste de thèmes et sous-thèmes de recherches qu'on lira ci-après est regroupée suivant trois grands thèmes : transport et déplacement, mobilité et transport, transport et mode de vie. On observera que ce regroupement ne coïncide pas avec les quatre hypothèses que nous avons mentionnées en introduction ; en effet l'équilibre d'un système de recherches n'est pas lié à l'énonciation des hypothèses, mais à un champ que les hypothèses aident à reconnaître, mais qu'elles ne délimitent pas exactement.

Par ailleurs, quelques sous-thèmes ont été classés d'une manière assez arbitraire dans des sections où leur classement pourrait être discuté. On peut signaler à ce propos que tout ce qui tient à l'idéologie du transport (intervention de l'art par exemple) doit faire objet de recherche avant qu'on décide qu'il s'agit là des justifications de la stratégie du pouvoir, ou bien d'images liées au mode de vie et de consommation (le thème de la "modernité" par exemple).

4.1. Déplacement et transport.

4.1.1. - Caractéristiques anthropologiques et socio-culturelles du déplacement.

Il est suggéré que ce sous-thème comporte une recherche sur divers aspects du déplacement (opposé au transport) :

- Appropriation de l'espace et du temps dans le déplacement
- Qualités perceptives de l'environnement.

4.1.2. - Caractéristiques culturelles du déplacement (en particulier du déplacement de fin de semaine et de vacances) : recherches de l'autonomie, recherche des relations sociales, rapports avec l'imprévu. Rites de départ et de rentrée.

4.1.3. - Déplacement et transport.

Dans ce sous-thème seront recherchées les caractéristiques de la réduction du déplacement par le transport. Réduction affectant le temps, l'espace, les relations sociales, l'information.

4.2. Mobilité et transport.

4.2.1. - Mobilité et mode de production.

4.2.1.1. - Croissance urbaine et mobilité.

Dans ce sous-thème de recherche devraient être étudiés les rapports entre la croissance urbaine et la mobilité, dans la mesure où l'on peut estimer que le système de transport est avant tout lié à la croissance économique et donc à l'accroissement du nombre d'usagers (plus qu'à la diminution du temps de transport qui n'est qu'une image momentanée).

4.2.1.2. - Production, transport, consommation.

L'espace n'est pas asservi par le transport au simple bénéfice du mode de production ; il se peut aussi que le transport exprime une vaste programmation plus vaste qui englobe la consommation ; ainsi se définissent des stratégies qui englobent les "choix" dont la consommation

programmée aux périphéries des villes est un exemple.

4.2.1.3. - Dynamique des réseaux et des sites.

Le transport est l'objet d'enjeux locaux importants : il est sans doute possible de situer les niveaux des stratégies par rapport aux sites (le transport est induit à certains niveaux et inducteur à d'autres). Particulièrement intéressante dans ce domaine est la recherche sur la constitution de "lieux" par le transport (gares, points de rupture de charge, stations nouvelles etc...).

Dans cette recherche entrent un certain nombre de sous-thèmes que nous grouperons sous le titre "consommation du transport et transport à la consommation" :

- Apprentissage de l'espace (de la consommation) par les transports. Dans ce sous-thème on pourrait tenter de répondre à la question du rapport entre certaines stratégies et les réponses de l'utilisateur (par exemple, comment se complète l'utilisation d'un espace commercial lié à un mode de transport).

- Le "projet" dans le transport. La stratégie du cadre décisionnel se double d'une intentionnalité dont l'étude relève de l'analyse idéologique mais aussi de la constitution d'un système d'images de la consommation liée aux transports : de la modernité aux vacances, l'impact des nouvelles images du transport pourra montrer la substitution au déplacement d'un système "consommable" rythmé par les points chauds des signes ostentatoires de la modernité : stations modernes, restauroutes, terminus de sports d'hiver etc...

Il nous semble bien que c'est également dans ce cadre que la section "art et design" devrait tenter de préciser ce qu'est le transport comme objet-signe et comme fonction-signe. Objet-signe dans le cadre des projets sur le mobilier urbain (avec les résonances que recherche le mobilier urbain du côté de l'évasion). Fonction-signe dans l'affichage de la modernité (ce qui inclut la modernité de l'affichage).

Le projet dans le transport, ce serait donc la relation entre le transport et ce qu'on appelle le "spectacle urbain" dans la mesure où cette relation est une relation d'objet.

4.2.2. - L'usage et ses revendications.

Sous cette rubrique nous définissons une stratégie de l'utilisateur aux prises avec le mode de vie urbain et qui réagit, dans le domaine politique, par une stratégie propre.

4.2.2.1. - Les revendications.

L'étude des revendications commence avec l'étude des choix, dans la mesure où le choix de l'utilisateur traduit davantage un moindre mal (le choix des inconvénients) plutôt qu'une optimisation. On se rappellera qu'il n'y a pas d'équivalence vécue entre une optimisation "moindre mal" et la recherche par l'utilisateur des conditions optimales.

4.2.2.2. - Les revendications organisées.

Une attention particulière pourrait être donnée aux revendications organisées, dans la mesure où elles aboutissent à une critique du projet dirigeant.

4.3. Transport et mode de vie.

4.3.1. - Le système urbain.

Une recherche sur le système urbain ne serait pas simplement une recherche sur "l'utilisation des transports" mais tenterait de restituer la vie quotidienne dans l'espace urbain dans la mesure où cet espace est structuré, et aussi institutionnalisé par le système des transports. La quotidienneté et l'espace sont les deux pôles de la recherche.

4.3.2. - La consommation du transport.

Y a-t-il une véritable consommation du transport et notamment une consommation ostentatoire ? Ce secteur de la recherche comporte essentiellement les études sur la symbolique du transport, en tant que cette symbolique représente l'aspect vécu du système. Il est particulièrement important que cette recherche s'attache à la consommation automobile comme transport, en tant que cette consommation serait vécue comme anti-quotidienneté. De même les systèmes de transport représentant une

rupture avec la quotidienneté devraient être étudiés ici, sous l'angle d'une symbolique de la consommation (TEE, Wagons Lits, etc...).

4.3.2.1.- Transports et équipements dans le mode de vie.

Les nouvelles formes de l'espace urbain liées à des conceptions nouvelles de l'habitat transforment l'utilisation des transports : ce sont des stratégies qu'on étudiera (notamment celles des centres commerciaux) ainsi que la réponse des usagers.

4.3.2.2. - Symbolique du transport.

Sera notamment étudié dans ce cadre ce qui a trait aux signes de la consommation dans le transport et à leur relation avec la stratification sociale.

4.3.3. - La mobilité comme mode de vie.

Le système des transports est intériorisé ; il en résulte l'établissement de normes par l'utilisateur : le problème est de savoir si cette norme est vécue comme contrainte ou acceptée comme partie intégrante de l'espace urbain ; les différences entre Paris et Province seraient à cet égard extrêmement révélatrices.

4.3.4. - Transport et déplacement.

Le caractère réducteur du transport n'est pas également distribué dans tout le système ; certains moments et certains réseaux sont plus réducteurs que d'autres. Mais, quel que soit le moyen de transport et le moment du transport, l'individu parvient quelquefois à faire de son transport un véritable déplacement. Cette action devrait être étudiée d'un double point de vue :

- les activités secondaires dans le transport
- les relations sociales.

LISTE DES ENTRETIENS EFFECTUES DANS LA REGION PARISIENNE

	Sexe	Profession
n°1	Homme	plombier en retraite
n°2	Femme	préparatrice en pharmacie (mari : rectifieur en mécanique)
n°3	Femme	secrétaire retraitée (mari : retraité S.N.C.F.)
n°4	Homme	conducteur de travaux routiers
	Fille	infirmière puéricultrice
n°5	Femme	ex-secrétaire (mari : conseiller financier)
n°6	Femme	ex-technicienne de laboratoire (mari : ingénieur)
n°7	Homme	représentant en textile (femme : s.p.)
n°8	Homme	ingénieur des transports
n°9	Femme	hôtesse
n°10	Femme	vendeuse
n°11	Homme	cadre moyen

LISTE D'OUVRAGES ET DE PUBLICATIONS CONSULTÉS

- APPLEYARD, LYNCH, MYER : The view from the road. 1968
- BUCHANAN C. et A.P. : L'automobile dans la ville. 1965. ed. française.
- CALAME P., MATALON B., MERCADAL G. : Structures urbaines, communication et comportement des ménages. 1970
- Chicago Area Transportation Study. 1960
- COMMISSARIAT AU PLAN : Travaux et rapports pour le 6ème plan
- Detroit Area Transportation Study. 1955-1965
- FICHELET M. et R., MAY N. : Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport. 1970
- I.A.U.R.P. : Les transports urbains. 1969
- O.C.D.E. : Orientation future sur les transports urbains. 1969
- S.E.M.A. : Recherche sur les comportements en matière de déplacement. 1968-1969
- Twin Cities (Minneapolis-St Paul) Transportation Study. 1962-1964
- MERLIN P. : Les transports parisiens. 1967