Association pour l'histoire des chemins de fer en France

9, rue de Château-Landon,
F-75010 Paris
Tél. : 01 5820 5101 (int. : +331 58...)
Télécopie : 01 5820 0286
Courrier électr. : ahicf@club-internet.fr
Informations électr. : http://www.trains-fr.org/ahicf

Jeune équipe Mobilités, Réseaux, Territoires & Environnement (JE 2279)

33, boulevard du Port
95011 CERGY-PONTOISE CEDEX
Tél : 01 34 25 64 11 ; Télécopie : 01 34 25 64 48
Mél : pierre.zembri@lsh.u-cergy.fr

La recherche en socio-économie des transports en France, 1960-1990. Histoire, enjeux et influences

Première étape : conditions et orientations d'une recherche

Rapport final

Pierre ZEMBRI

Mars 2005

Sommaire

Introduction 3

Chapitre 1 : Les difficultés de définition d'un champ interdisciplinaire et évolutif 5

A – Une identité difficile à cerner dans le contexte francophone 5

B – Une convergence d'approches sur un petit nombre d'objets qui ne crée pas une discipline spécifique 6

C – Un champ dont les frontières sont difficiles à délimiter 7

Chapitre 2 : Tentative de chronologie 9

A – Au commencement, une évolution de la commande publique de recherche qui rencontre l'intérêt croissant des sciences humaines pour les transports 9

B – Les années 1973-1979 : la période faste de l'A.T.P. Socio-économie des transports (recherche contractuelle et vision large du champ) 10

C – Les années 1980 : un certain recentrage des approches et des thématiques dans un contexte de restructuration des institutions 13

D –Bilan provisoire : une utilité temporaire de la recherche en socio-économie des transports ? 19

Chapitre 3 : État des sources et de leur utilisation 21

A – Un gisement abondant qui n'a pu être que très partiellement exploité 21

B – L'exploitation des fonds du CDAT 22

C – Les entretiens et la constitution d'un fonds d'archives orales 22

Chapitre 4 : Les lieux de recherche et les chercheurs 24

A – Les années 1970 : prédominance du secteur privé et relative dispersion géographique 24

B – Depuis 1980 : Le secteur public devient prépondérant, avec un nombre réduit de localisations 29

Conclusions 32

Bibliographie générale 33

Annexes : 39

A1 – Les lieux de recherche en socio-économie des transports et leur production : fiches individuelles 39

A2 – Proposition de plan d'ouvrage 53

Introduction

Cette recherche a un caractère exploratoire, dans l'optique d'un travail beaucoup plus lourd et systématique qui pourrait être mené à partir de la fin 2005, sous réserve de l'accord du PREDIT. Elle vise à explorer une question d'histoire récente relative à la recherche en socio-économie des transports dans une période qu'il nous faut préalablement définir, mais que l'on estime à une petite trentaine d'années (de la fin des années 1960 aux années 1990).

Ses principaux objets, et les questions qui sont posées sont :

- **Quels étaient les milieux de la recherche en socio-économie des transports en France** : identification des acteurs, des lieux de recherche, évolution des disciplines et des spécialités des chercheurs ;
- **Quelle a été l'évolution des structures et des institutions qui l'ont portée** : histoire des structures ; origine et volume des financements ; frontières et rapports entre recherche privée et publique ;
- **Quels en ont été les thèmes de réflexion privilégiés** : évolution des intérêts des chercheurs ; rapports entre recherche fondamentale et recherche appliquée ; évolution des produits comme des résultats de l'activité de recherche.

Les bornes temporelles de départ restent approximatives,pour des raisons que nous exposerons plus loin. On peut considérer cependant que la charnière entre les années 1960 et 1970 est marquée par un intérêt progressif des sciences sociales pour la question des transports urbains, dans un premier temps comme sous-thème de la question urbaine en général (Offner, 1990). Ce glissement est notamment motivé par le développement de « luttes urbaines » en lien avec les transports : manifestations d'utilisateurs excédés par la lenteur de l'amélioration de leurs conditions de transport, puis réactions de plus en plus vives et organisées contre les projets de grandes infrastructures en milieu urbain comme la radiale Vercingétorix à Paris (Larroque, Margairaz & Zembri, 2002). Par la suite, l'ensemble des rapports entre transports et usagers, entre transports et territoires, entre transports et activités seront recherchés à différentes échelles et pour différents modes. C'est au début de la décennie 1970 qu'apparaît le terme lui-même de socio-économie des transports. La fin des années 1980 voit à la fois une crise de la recherche en socio-économie des transports telle qu'initiée en début de période (Offner, 1990), en même temps que son institutionnalisation à travers son intégration au premier PREDIT en 1990 comme thématique à part entière. Elle rebondira par la suite avec de nouveaux champs d'investigation et de nouveaux chercheurs : il s'agit avant tout d'un passage de relais entre deux générations.

Cette période a été très riche en productions et l'on a vraiment assisté à la structuration d'un milieu de recherche très actif, voire activiste, sans pour autant être très étoffé, sous l'égide bienveillante du ministère en charge des Transports. Les financements publics ont en effet été nombreux, sans parler de l'intégration de la socio-économie des transports dans les missions et dans l'organigramme de l'Institut de Recherche sur les Transports (IRT), ancêtre de l'INRETS actuel.

Notre travail sur cette période visait principalement à :

-**Identifier les sources utilisables dans les fonds d'archives publics et éventuellement privés**. Il est à craindre qu'un certain nombre de sources écrites (rapports de recherche non publiés, textes d'appels d'offres, etc.) aient été détruites ou archivées de façon trop sommaire pour être aisément identifiables. Certains auteurs de recherche ne se souviennent pas forcément avoir conservé leurs œuvres, comptant sur la propension « naturelle » à l'archivage de leur financeur public ;
-**mener une série d'entretiens avec les acteurs principaux** de la recherche en socio-économie des transports dans la période considérée ;
-**établir une chronologie critique de l'évolution de la socio-économie des transports**. La question majeure est celle de l'émergence ou non d'une discipline à part entière. Il est difficile d'avoir une réponse tranchée à cette question, l'interdisciplinarité ayant été la règle, mais davantage dans le sens d'une cohabitation des disciplines que d'une réelle hybridation ;

-**avoir une approche critique des recherches** au regard des enjeux contemporains de la politique des transports. Cette intention n'a pu être que partiellement concrétisée du fait de l'importance du fonds à dépouiller ;
-**établir des propositions pour la suite de la recherche** et l'ouvrage qui pourrait en résulter. Ces propositions figurent en fin de ce rapport final.

Les entretiens ont permis de déterminer, à partir de positionnements institutionnels et géographiques différents, les contours de notre objet de recherche par itérations successives. Nous avons entrepris d'interroger les chercheurs dont le nom apparaît le plus souvent sous la rubrique socio-économie des transports, mais aussi des financeurs et des commanditaires, notamment ceux qui opéraient au sein des services de l'État. Ces acteurs sont encore très majoritairement en activité, mais plutôt en fin de carrière. Ils portent un regard assez détaché sur la période étudiée, et sont en mesure d'opérer le lien demandé avec les enjeux actuels. Ils sont pour autant –et l'on peut le comprendre- assez stupéfaits d'être déjà entrés dans l'Histoire.

L'exploitation des fonds, après identification, a été en revanche bien plus difficile à mener du fait de l'importance des « gisements » à explorer, de l'absence d'entrée franche « socio-économie des transports » dans les recensions et catalogues, et du souci de ne pas oublier de productions qui auraient été répertoriées sous d'autres rubriques tout en ressortissant bien de notre champ de recherche. Compte-tenu du temps et des moyens alloués pour l'étude, nous avons pris le parti d'explorer complètement un fonds (celui du CDAT), tout en recensant les autres lieux susceptibles d'abriter des sources. Ce caractère de « prototype » est conforme à l'esprit d'une recherche exploratoire, la méthode étant désormais rodée pour une exploitation exhaustive plus gourmande en moyens humains, qui devrait constituer le principal poste de charges de la suite éventuelle de la recherche avec rédaction *in fine* d'un ouvrage.

Ce rapport final traitera successivement des questions suivantes :

-**la définition et la délimitation du champ de nos investigations** : le terme « socio-économie des transports » est largement usité sans que ses utilisateurs n'aient vraiment réfléchi à une définition. Nous verrons qu'il semble marquer une hybridation à partir d'une discipline d'origine et un intérêt pour la question des transports qui ne se limite pas à une analyse strictement économique ou technique ;
-**une tentative de périodisation de l'histoire de la socio-économie des transports** : nous sommes repartis de l'esquisse du rapport intermédiaire, qui a été amendée et affinée suite aux discussions avec les commanditaires ainsi qu'aux entretiens menés ultérieurement ;
-**un point sur les sources disponibles et leur exploitation** : aux sources écrites effectivement publiées ou non, très nombreuses, viennent s'ajouter les archives orales que nous avons pu constituer à partir des entretiens menés avec des acteurs jugés importants de la socio-économie des transports ;
-**le recensement des lieux de recherche et des milieux correspondants** : sur cette question, notre recherche met en évidence un basculement très rapide au début des années 1980 d'une configuration marquée par la prépondérance du secteur privé de recherche à une recherche presque complètement publique et institutionnalisée. Cette évolution est à mettre en perspective avec celle de la recherche urbaine en général, avec peut-être un basculement plus brutal dans un climat peu serein.

Ce recensement figure exhaustivement en annexe sous forme de **fiches individuelles par institution** montrant leurs effectifs de recherche et leur production identifiée à ce jour. Nous avons pour ce faire constitué une base de données sous *Excel* qui pourra être enrichie ultérieurement. Il devrait notamment être possible à terme de montrer des trajectoires individuelles de chercheurs (institutions de rattachement, thèmes de recherche, approches successives, etc.) mais nous n'avons pas jugé possible à ce point de l'investigation d'aller au-delà de quelques cas individuels.

Une seconde annexe constitue une **proposition de plan d'ouvrage**, construite à partir de l'état actuel de nos connaissances.

Chapitre 1 : Les difficultés de définition d'un champ interdisciplinaire et évolutif

Les deux termes ont leur importance pour qualifier la socio-économie des transports. Il s'agit bien d'un champ interdisciplinaire (au sens de rencontre entre disciplines différentes avec un degré limité d'hybridation), les disciplines en présence ne se limitant en rien à l'économie et à la sociologie. L'ensemble des sciences humaines au sens le plus large du terme seront appelées à un moment ou à un autre à s'intéresser aux transports, mais pas forcément en même temps. Ainsi, si la sociologie est présente de façon constante, la géographie n'est arrivée dans le champ que dans la seconde moitié des années 1980. D'où le caractère évolutif sur lequel nous souhaitons également insister : la socio-économie des transports de 2004 n'a plus grand chose à voir avec celle de 1973 que ce soit par ses approches, ses méthodes et ses objets.

Mais comment en premier lieu la définir ? Aucun des interlocuteurs que nous avons approché n'a pu nous donner une définition synthétique et indiscutable. Quelques pistes cependant : l'implication des sciences sociales dans un domaine jusque-là réservé des ingénieurs et des économistes, une multiplicité d'approches traduisant une certaine liberté, un souci de prise en compte du qualitatif et du comportemental dans l'analyse des évolutions inexplicables par des modèles, etc.

A – Une identité difficile à cerner dans le contexte francophone

Les définitions consensuelles manquent cruellement dans la littérature francophone. On notera par exemple l'absence totale d'entrée « socio-économie » dans l'*Encyclopaedia Universalis*. Il faut dire qu'il n'a pas émergé de discipline « socio-économie » à proprement parler. Si l'on s'intéresse à la sphère anglo-saxonne, il existe un champ dûment identifié de socio-économie, avec ses revues et ses groupements de chercheurs comme la Société pour l'avancement de la socio-économie (SASE). La SASE publie depuis 2003 une revue scientifique aux Presses universitaires d'Oxford, *Socio-Economic Review*. Il existe également sur le marché le *Journal of Socio-Economics*, plus ancien.

La socio-économie anglo-saxonne se présente comme une branche de l'Économie, qui tient compte de l'ancrage de cette dernière dans un arrière-plan sociétal, culturel, politique et naturel. La recherche de compétitivité devient un sous-produit des comportements humains dans un contexte donné qui rend possible ou au contraire qui contraint la compétition ou la coopération. La socio-économie permet d'expliquer la différence entre comportement réel et comportement rationnel (celui de la théorie économique) des agents : les choix individuels peuvent être influencés par des considérations émotionnelles, sociales, morales, etc. Pour comprendre ce décalage, une approche s'appuyant sur les apports d'autres disciplines est nécessaire : sociologie, philosophie, histoire, droit, psychologie et anthropologie sont ainsi convoquées, en tant que de besoin. Mais le fonds de la réflexion reste propre à la science économique.

Dans le contexte francophone, c'est l'économie sociale qui se rapprocherait le plus de cette approche. Elle a été incarnée au début du 20ème siècle par de grandes figures comme Charles Gide (partisan de l'introduction de l'éthique, de la justice et de l'équité dans l'économie politique), Léon Walras (qui voulait intégrer les problèmes sociaux dans le raisonnement économique) ou Max Weber, ce dernier cherchant à combiner les apports de la sociologie, de la théorie et de l'histoire économiques, de façon à donner une « signification culturelle » aux faits observés. Par la suite, dans son acception française, l'économie sociale a désigné la promotion d'un « tiers-secteur » ni public, ni privé (de type associatif ou coopératif) en s'éloignant nettement de notre sujet.

On peut également se référer à l'évolution symétrique des sociologues vers l'économie, dès l'établissement de l'école française de sociologie, créée et longtemps pilotée par Durkheim : la « sociologie économique » constitue la cinquième section de *l'Année sociologique*. Cette approche a été notamment incarnée par Maurice Halbwachs et François Simiand. Il s'agissait de mettre en relation comportements et contexte économique : la consommation est ainsi mise en rapport avec le niveau de vie et ses disparités, les expropriations avec les prix fonciers, etc. C'est ce groupe qui s'approprie et qui introduit en France les œuvres de Max Weber. Par extension, la sociologie s'intéressera aux processus d'urbanisation et l'usage social de l'habitat, ce qui lui

permettra de s'intéresser par la suite à la question des transports. Cette évolution prend place dans les années 1960, avec les travaux d'Henri Raymond (Institut de Sociologie Urbaine), puis d'Henri Lefebvre, Manuel Castells, etc. Les raisonnements tenus sont largement inspirés par le marxisme, les phénomènes observés étant vus comme des conséquences des rapports (de force) sociaux et des logiques économiques. Les trois références ci-dessous donnent une idée de ces raisonnements :

Dagnaud (Monique), « La transformation des institutions de Paris et de sa région entre 1958 et 1977 : la classe dirigeante en quête d'une assise pour une hégémonie », *Sociologie urbaine*, n° 2 (avril-juin 1979), p. 143-166.
May (Nicole), Ribeill (Georges), *Rapports sociaux dans les transports urbains et mouvements revendicatifs transports*, Prospectives et aménagement, 1976, 257 p.
Chapoutot (Jean-Jacques) & Gagneur (Jacques), *Systèmes de transports urbains et mobilisation de la main-d'oeuvre*, Grenoble, SAEI, UER Urbanisation – aménagement, 1976, 420 p.

Les sources d'inspiration sont donc nombreuses mais on ne retrouve pas dans la socio-économie des transports à la française la même unité que celle que l'on peut relever dans le contexte anglophone. Par beaucoup d'aspects, on aurait davantage tendance à classer les recherches dont il sera question plus loin sous une étiquette « Transport studies » qui n'a pas d'équivalent terme à terme en français. Cette appellation traduit davantage la focalisation de différentes disciplines sur un objet précis que des références scientifiques, théoriques et méthodologiques.

B – Une convergence d'approches sur un petit nombre d'objets qui ne crée pas une discipline spécifique

La socio-économie des transports à la française peut être considérée comme une appellation englobante, destinée à donner une certaine unité à une multitude d'approches simultanées et successives des transports et de la mobilité.

Leur point commun est peut-être une certaine « dénaturation » par rapport aux approches habituelles de la discipline considérée : les socio-économistes sont, au sein de leur discipline d'origine, ceux dont les travaux sont jugés les plus appliqués, au risque de se marginaliser. Un bon exemple nous a été donné par les économistes du Laboratoire d'économie des Transports (LET)[1] : leurs publications n'étaient pas admises dans des revues de rang A car trop appliquées, les économistes orthodoxes siégeant au Conseil National des Universités (CNU, 5ème section)[2] et au Comité national de la recherche scientifique (CoNRS, 37ème section)[3] menaient des évaluations très critiques et perturbaient la carrière des personnels du laboratoire. La Mission scientifique et technique du Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche était tout aussi critique dans son évaluation de l'équipe, accusée de pratiquer du « consulting » et non de la recherche. Seul le Ministère de l'Équipement, principal bénéficiaire des travaux du LET, considérait d'emblée qu'il avait affaire à une équipe de grande valeur. Des stratégies d'évitement ont dû être menées comme le rattachement des enseignants-chercheurs les moins orthodoxes à la 24ème section du CNU (aménagement de l'espace, urbanisme) et des chercheurs purs à la 39ème section du CoNRS (Espaces, territoires et sociétés).

D'une façon générale, les sections 24 du CNU et 39-40 du CNRS vont constituer le principal réceptacle des chercheurs et enseignants-chercheurs de notre panel, quelle que soit leur origine disciplinaire. C'est assez logique dans la mesure où ce sont les rares sections réellement pluridisciplinaires des deux nomenclatures. La section 24 a par exemple accueilli Gabriel Dupuy (qui en fut le Président entre 1999 et 2003), Henri Coing, Jean-Pierre Frey, Michel Savy.

La pluridisciplinarité des approches est avant tout une juxtaposition d'approches mono-disciplinaires. Rares sont les équipes que nous avons pu recenser qui comprennent des ressortissants de disciplines différentes (voir chapitre 4 pour le détail). C'est donc bien l'objet Transports et mobilité qui constitue le point focal de la socio-économie des transports en France, pas les méthodes ou combinaisons de méthodes.

[1] Source : entretien du 17 mars 2004 avec Maurice Bernadet.
[2] Le CNU est en charge de la gestion des carrières des enseignants-chercheurs des Universités. Il se répartit en sections disciplinaires numérotées de 1 à 74.
[3] Le CoNRS est chargé de la gestion des carrières des chercheurs du CNRS et de l'évaluation des équipes de recherche.

Aucun des chercheurs interrogés par nos soins n'a évoqué la question de la constitution d'une discipline à part entière, ou à tout le moins un souci de reconnaissance du champ de façon plus formelle qu'il ne l'a été. Ceux qui ont évolué d'un point de vue thématique semblent avoir également laissé de côté l'approche socio-économique : ainsi les quelques chercheurs passés des transports aux technologies d'information et de communication ne se réclament plus de la socio-économie pour leurs travaux actuels.

C – Un champ dont les frontières sont difficiles à délimiter

Au fil du temps, la configuration du champ de la socio-économie des transports s'est transformée. D'un ensemble de sciences humaines et sociales au départ relativement varié (économie, sociologie, psychologie, anthropologie, …), on passe progressivement à la combinaison d'approches économiques, sociologiques et géographiques. Les autres sciences humaines semblent marginalisées, ce qui a fait perdre une certaine richesse liée à la confrontation d'approches différentes d'un même objet.

L'intervention croissante d'ingénieurs convertis aux sciences sociales est aussi une donnée à prendre en compte. Elle se manifeste à travers l'activation du réseau technique de l'Équipement (voir chapitre 4, B) avec un rôle éminent de l'INRETS (ex-IRT), mais aussi à travers l'apparition de grandes entreprises de transport comme la RATP. Des personnages éminents de la socio-économie des transports française comme Gabriel Dupuy (École centrale de Paris), Jean-Pierre Orfeuil, Georges Amar (tous deux École des Mines de Paris), Jean-Marc Offner (IDN devenu École Centrale Lille), ont des formations d'Ingénieur. Elles peuvent être suivies de spécialisations qui les rapprochent de l'une des disciplines représentées en socio-économie des transports : une thèse en Sociologie pour Gabriel Dupuy, un doctorat en Statistiques pour Jean-Pierre Orfeuil. Mais ce n'est pas une constante.

L'arrivée des Géographes est plus tardive : il n'y en a pas, à de rares exceptions près comme Odile Andan ou Jean-Claude Lasserre, rattachés à l'IEE-LET, au début des années 1980. Petit à petit, quelques individualités ont émergé, en lien avec des institutions existantes donc sans création d'équipe spécifiquement géographique. L'absence jusqu'alors de cette discipline peut être expliquée de la façon suivante :

-les géographes travaillant spécifiquement sur les transports (Raymonde Caralp ou Maurice Wolkowitsch par exemple) ont été davantage descriptifs qu'analytiques, et ont rarement tenté de faire un lien avec les comportements ou le fonctionnement des territoires. Ils ne s'intéressent aux apports de la sociologie ou de l'économie qu'à partir du début des années 1980 ;
-les géographes travaillant sur la ville dialoguent bien plus tôt avec les sociologues, et répondent de concert à des appels d'offres de recherche dès le début des années 1970 : Recherche coopérative sur programme du CNRS, ATP Observation du changement social et culturel, etc. Mais ils restent confinés dans la sphère strictement urbaine, les transports ne prenant pas la place dans les réflexions qu'ils ont pu prendre chez les sociologues à la même époque[4]. De ce fait, les géographes manquent le rendez-vous de l'ATP Socio-économie des transports, et les premiers travaux sur les transports pouvant trouver place dans la catégorie n'apparaissent qu'au début des années 1980[5].

Ces années 1980 marquent l'effacement progressif d'une génération en Géographie des transports, les nouveaux venus n'hésitant pas à travailler avec d'autres disciplines. Le LET aura été en cela un laboratoire exemplaire[6], et ce n'est pas un hasard si l'ouverture des géographes correspond à la prise en charge par Jean-Claude Lasserre de la Commission Transports du Comité national de Géographie. Robert Marconis et Jean Varlet, qui lui ont succédé, ont maintenu cette ouverture et ont amené une fraction croissante de leurs collègues à répondre à des appels d'offres et à participer à des équipes pluridisciplinaires. Une partie d'entre eux se réclame

[4] Ce rendez-vous manqué est rapporté par Guy Jalabert dans une passionnante *Petite histoire d'une équipe de recherches : le Centre interdisciplinaire d'Études Urbaines* (CIEU) rédigée à l'usage des jeunes chercheurs intégrant l'équipe et parue en ligne.
[5] On peut citer par exemple la thèse d'État de Robert Marconis, intitulée *Transports et histoire socio-spatiale de Midi-Pyrénées*, soutenue en 1984.
[6] On n'en regrettera que davantage, avec Maurice Bernadet, la décision prise lors d'un récent renouvellement par le CNRS du LET, de le recentrer sur l'économie.

ouvertement de la socio-économie des transports, à l'instar de Francis Beaucire. L'apparition de structures fédératives pluridisciplinaires comme le GDR 903 « Réseaux » du CNRS (1987, dirigé par Gabriel Dupuy) est aussi l'occasion d'intégrer des Géographes.

Les années 1980 voient aussi l'arrivée des Urbanistes de formation dans le milieu de recherches se réclamant de la socio-économie des Transports. Les filières de formation de ces derniers se sont multipliées entre 1985 et 1985. Interdisciplinaires par définition (la sociologie, l'économie et la géographie y sont presque systématiquement représentées), elles produisent des diplômés plus « généralistes » et donc plus ouverts.

Au final, le milieu de recherche auquel s'adressent les appels d'offres du PRDTTT puis du premier PREDIT n'a plus grand chose à voir avec celui visé par ceux de l'ATP Socio-économie des Transports quinze ans plus tôt. On peut se demander si tous les thèmes inclus aujourd'hui sous le « chapeau » SET devraient y figurer, l'analyse des jeux d'acteurs et l'évaluation des politiques publiques ayant désormais vocation à y figurer alors même qu'ils font appel à des approches de sociologie des organisations ou de sciences politiques (socio-politique des transports ?).

Chapitre 2 : Tentative de chronologie

A - Au commencement, une évolution de la commande publique de recherche qui rencontre l'intérêt croissant des sciences humaines pour les transports

Faute d'accès à des témoins directs ou aux archives du Ministère de l'Équipement (ce qui devrait être possible en seconde phase, moyennant dérogation car nous nous trouvons encore dans la période de non-communicabilité de quarante ans), il est impossible de traiter ce point avec certitude, et nous nous limiterons donc à quelques hypothèses issues des points de vue des chercheurs et administrateurs ayant été actifs à partir de la décennie 1970.

La commande publique de recherche en transport portait surtout jusqu'à la fin des années 1960 sur de la modélisation de trafic et sur des développements de nouvelles technologies. La sécurité des transports n'est pas une préoccupation majeure avant les années 1973-1974, et la dimension comportementale des utilisateurs n'attire pas l'attention des décideurs et financeurs. Un processus de réorientation partielle s'est déroulé sur quelques années. Il s'achève par ma mise en place d'un programme explicitement destiné à encourager des approches alternatives à celles jusque-là pratiquées.

Ce processus peut être décomposé en quatre composantes convergentes ou complémentaires :

-la première est d'ordre politique : il s'agit de la Commission des villes du VIe Plan (1971-1975) qui, pour la première fois, met à l'ordre du jour la question de la promotion des transports collectifs urbains. Elle s'inscrit directement dans les préoccupations de l'État relatives au développement urbain, qui se traduisent par ailleurs par l'élaboration de la loi d'orientation foncière, par la création du ministère de l'Équipement, par la création des agences d'urbanisme, des centres techniques de l'Équipement, etc. Cette agitation technique et intellectuelle autour des problèmes urbains n'est pas étrangère à la crise des transports collectifs et à la nécessité de les promouvoir en milieu urbain ;

-la deuxième est de nature technique : de nombreux groupes de travail d'experts internationaux, travaillant pour le compte de l'OCDE, l'OTAN..., diagnostiquent la faillite des méthodes traditionnelles de planification. Ils reconnaissent leur incapacité à prévoir les trafics et à évaluer les projets de transport. Ils revendiquent la mise en oeuvre de nouvelles méthodes techniques, économiques, sociales, psychologiques... ;

-la troisième composante est la crainte de dysfonctionnements croissants entre les inégalités de mobilité et les ambitions économiques de la France. La répartition inégalitaire de la motorisation et les problèmes de transport que rencontrent certaines couches de la population donnent naissance à l'idée de captivité par rapport au transport collectif. La France, qui connaît alors une extraordinaire modernisation économique grâce à la restructuration de l'appareil de production, ne peut se permettre de freiner cette mutation du fait de problèmes de dessertes d'agglomérations et d'irrigation des bassins d'emplois. Le lien entre le développement économique et les questions de mobilité est ainsi fortement affirmé ;

-la quatrième, de nature sociale, découle de la précédente et s'inscrit dans les soubresauts de mai 1968, dans les grandes revendications d'usagers en 1969-70, en particulier en région parisienne. Ces manifestations sont relayées par les syndicats, par les partis de gauche qui dénoncent la mauvaise qualité des transports urbains (« on ne nous transporte pas, non nous roule ! »)

On peut aussi ajouter une « rupture épistémologique », dans les années 1970-1972, avec la critique des modèles fondés sur une approche rationaliste des comportements des usagers des transports. Auparavant, on raisonnait en termes d'individus-agents rationnels, de "choix" de modes de transport, ce qui supposait l'existence d'alternatives comparables. On s'est rendu

compte que cette rationalité n'existait pas et il y a eu une prise de conscience de la complexité et du caractère réducteur de l'appareil conceptuel à la base des travaux de modélisation.

J.M. Offner[7] rappelle qu'effectivement les groupes d'experts internationaux, à la fin des années 1960-début des années 1970, observent que leurs modèles de prévision de trafic ou de choix modaux ne fonctionnent pas bien et qu'il est nécessaire de les alimenter par de nouveaux critères en faisant appel par exemple à la psychologie.

Parallèlement, des disciplines dans le champ des sciences sociales, jusque-là peu intéressées par les transports en tant qu'objet d'investigation, y trouvent un intérêt croissant. Il y a donc convergence d'une demande de recherche plus diversifiée de la part des financeurs de recherche publics et d'une demande d'extension des objets de recherche des sciences humaines et sociales.

B - Les années 1973-1979 : la période faste de l'A.T.P. Socio-économie des transports (recherche contractuelle et vision large du champ)

1. Les objectifs du premier programme interdisciplinaire de recherche sur les transports

L'ensemble des demandes d'origine politique, économique, technique ou sociale, a donné naissance à l'ATP SET dont la mission est d'aider le pouvoir politique à mieux comprendre la situation dans le secteur des transports au sens le plus large : mobilité, organisation des services, sécurité, etc.

On a assisté pendant une dizaine d'années à une forte mobilisation d'équipes de recherche qui ont travaillé sur des thématiques très diversifiées, inscrites dans le prolongement de l'Action concertée urbanisation de 1967, des préoccupations de la RATP, de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, de l'Atelier parisien d'urbanisme. Des équipes universitaires, généralistes ou spécialisées dans l'urbain, se sont mobilisées sur la question des transports ainsi que des bureaux d'études, dépendant ou non de la Caisse des dépôts. Des bureaux d'études privés de toutes tailles ont également contribué à démultiplier l'effort, certains d'entre eux s'étant lancés ou fortement développés grâce aux subsides de l'ATP.

Cette mobilisation est la conséquence de la mise en place d'une source de financement à la fois abondante et récurrente, fondée sur un questionnement relativement large et le souci de ne pas exclure *a priori* des approches ou des équipes. Il s'agissait de renouveler un milieu très « techno » et de glaner des idées nouvelles. L'élargissement du milieu de recherches et sa moindre institutionnalisation ont été des apports indéniables. Ils ont contribué à renouveler la vision étatique des transports et à régénérer la recherche institutionnelle. La meilleure illustration en est la création d'instituts de recherche spécialisés comme l'IRT, avec sa division des transports urbains peuplée d'ingénieurs imprégnés de sciences sociales et donc sensibilisés à la mouvance de la socio-économie des transports.

« *Si le système de transport en France a connu un changement intense, la recherche incitative a, pour un coût modique par rapport aux investissements matériels simultanément consentis et aux enjeux sociaux et économiques en cause , contribué à un rapide renouvellement des idées de l'ensemble des partenaires impliqués* » (Michel Savy, *Propositions sur la recherche incitative en socio-économie des transports*, document polygraphié, septembre 1988, p. 3).

L'ATP SET s'était fixé pour but de constituer un milieu de recherche contractuelle, ce qui expliquait à la fois l'ampleur et la continuité des moyens engagés. Il s'agissait non seulement d'amplifier les travaux d'équipes déjà compétentes sur les transports, mais aussi de mobiliser des équipes nouvelles. Concevoir et piloter un programme d'une telle ampleur a été le fait d'une

[7] Dans Duhem (Bernard), Gourdon (Jean-Loup), Lassave (Pierre), & Ostrowetsky (Sylvia)(dir.), T.2, 1995.

équipe permanente de plusieurs personnes employées à temps plein, afin de conjuguer la formulation de la commande, le suivi administratif de nombreux dossiers et de diffuser les résultats des travaux. Cette structure a été animée par une responsable (qui a été de bout en bout Odile Hanappe), et par un secrétariat scientifique de trois à quatre personnes (Michel Bonnet, Jean-Claude Pradeilles, Mme Julien). Cette structure de gestion était coiffée par deux représentants de la DGRST (Direction générale de la recherche scientifique et technique), Marie-France Boulay, chef de la Mission de la Recherche du Ministère de l'Équipement, et Loïc Le Floch-Prigent, conseiller scientifique à la DGRST. La première citée était Ingénieur des Ponts et Chaussées, le second administrateur civil. Mme Boulay, comme Odile Hanappe, ont été en charge de l'action du début à la fin.

L'ATP SET était dotée d'un Comité Scientifique et d'un Groupe administratif. Le CS comprenait des scientifiques et des représentants de l'administration. Son dernier Président a été Louis Guieysse, Directeur général adjoint de la RATP, dont nous aurons l'occasion de reparler plus loin. Le groupe administratif, purement Équipement dans sa composition, exprimait des demandes. L'ATP a été par ailleurs évaluée à plusieurs reprises par son administration de rattachement, notamment à la charnière entre les 6ème et 7ème plans (1976-1977).

2. L'ATP SET en programmes

Le premier programme de financement correspondait au 6ème Plan. Il a couvert de fait la période 1973-1977. Il se répartissait en cinq sous-programmes :

- Production et transports,
- Transports et système économique,
- Transports, groupes sociaux et conditions de vie,
- Transports et environnement sociétal,
- Techniques de planification.

Ces thèmes couvraient indifféremment les transports de voyageurs et de marchandises. En pratique, plus des deux tiers des recherches financées ont porté sur le secteur voyageurs, ce qui peut s'expliquer par le souci de travailler principalement sur la mobilité et sur la dimension revendicative du secteur.

Concernant les transports de marchandises, les recherches rendues pouvaient être regroupées en quatre grands thèmes :

-analyse de la structure des entreprises de transport,
-analyse de l'évolution des transports en relation avec celle de l'économie,
-liaisons entre le secteur des transports, les autres secteurs économiques et l'aménagement du territoire,
-conditions de travail dans les transports.

Le domaine des voyageurs, plus étoffé, a donné lieu au rendu de 29 recherches pouvant être regroupées au sein de cinq thématiques principales :

-approche sociologique des groupes professionnels du secteur des transports,
-système de gestion des transports, planification de l'espace et planification des transports,
-fondements et déterminants de la mobilité, usage des différents modes de transport,
-place et rôle des transports dans les restructurations industrielles et financières tant à l'échelle nationale qu'au niveau international,
-les mouvements revendicatifs dans les transports.

Un certain nombre de ces recherches avaient un caractère exploratoire, c'est-à-dire qu'elles constituaient une première prise de contact entre les chercheurs et un objet jusque-là non traité. Elles étaient également l'occasion de constituer et de roder de nouvelles équipes, ce qui ne garantissait pas au départ une grande efficacité des travaux.

L'évaluation qui a été faite en 1976-77 par deux groupes de travail *ad hoc*[8] montre que les commanditaires et surtout les utilisateurs n'ont pas forcément été séduits par les nouvelles approches développées. L'accent sur l'approche qualitative par exemple a dérouté, de même que le langage des sciences sociales, les concepts produits par les chercheurs étant assimilés à *« un vocabulaire à la mode qui peut masquer le flou de la pensée sous l'exotisme du verbe »*[9]. Les recherches ne répondaient pas toujours franchement aux questions très concrètes que se posaient les utilisateurs, ce qui a amené les évaluateurs à proposer une intensification des rapports entre recherche et milieu professionnel. Enfin, les aspects « socio » semblaient l'avoir emporté sur les aspects « économiques », le transport urbain sur le transport interurbain et la mono-modalité sur la multimodalité.

La période correspondant au 7ème Plan a été très courte, compte-tenu de l'interruption brutale du programme courant 1979. De ce fait, très peu de recherches ont pu être lancées. L'essentiel de la production labellisée ATP SET ressortit donc du premier programme de recherches de 1973. Les rendus se sont étalés entre 1975 et 1981, la dernière décision de financement connue ayant été prise en 1979.

3. La fin tragique de l'ATP SET ne laisse pas la recherche en socio-économie des transports complètement orpheline

Les rapports entre le milieu émergent de la socio-économie des transports soutenu par l'ATP et la tutelle ministérielle se sont brusquement tendus après la nomination de Joël Le Theule au Secrétériat d'État aux Transports. Un nouvel audit de l'action fait apparaître le caractère jugé trop marxisant des approches et sème le doute sur l'utilité réelle des recherches effectuées pour les commanditaires de la recherche et les utilisateurs potentiels de ses résultats. Marie-France Boulay ne peut s'opposer aux conclusions qu'en tire le cabinet. Les membres du secrétariat scientifique cherchent à résister et à mobiliser l'administration pour défendre la direction de l'ATP. Mais c'est sans espoir, voire complètement contre-productif : Odile Hanappe est débarquée de sa direction, et remplacée par Philippe Laredo.

Le programme, qui n'est plus ATP, se poursuit encore quelque temps (jusqu'en 1981), en étant fortement recentré sur un registre plus opérationnel. Philippe Laredo développe des thèmes nouveaux comme la logistique et le travail des conducteurs routiers[10]. Les moyens alloués à la recherche en socio-économie des transports ont considérablement diminué et le milieu de recherches suscité par la défunte ATP se disperse en attendant des jours meilleurs.

Une tentative de fédération des financeurs de recherche sur la ville et sur les transports a eu lieu entre fin 1979 et 1981, pour reprendre l'ensemble des actions incitatives antérieures en Urbanisme, architecture et construction, aménagement et Transports (comité Carrère). Elle n'a finalement pas abouti : la Mission de la Recherche Urbaine conserve son autonomie et devient le Plan Urbain. Elle accueille en son sein quelques rescapés de l'ATP, et lance des appels d'offres pour permettre aux « hors statuts » de bénéficier d'un minimum de financements. Parallèlement,

[8] Secrétariat d'État aux transports, Mission de la Recherche, *Rapport sur les orientations des recherches socio-économiques dans le domaine des transports terrestres pour le VIIème Plan*, Paris, mars 1977, document polygraphié, 47 p.
[9] Ibid., p. 25.
[10] L'événement scientifique marquant de cette période a été le colloque organisé à Versailles en 1982 sur la Sociologie du Travail dans les Transports.

la recherche sur les transports se désintéresse quelque peu de la ville, sous la houlette de décideurs en matière de financement comme Jean-Pierre Giblin (DTT).

Cette période a évidemment été très mal vécue par les principaux acteurs de l'ATP SET, qui pensaient avoir suscité un milieu de recherches actif, productif et viable sur le long terme. La parution des actes du colloque de Royaumont « Transports et Sociétés » (1978), au cours duquel une réflexion collective de qualité sur la recherche en socio-économie et ses finalités avait été menée, fait figure de testament scientifique.

Quelques recherches dans le registre de la socio-économie des Transports ont été financées hors programme par la DGRST ou le SAEI, comme nous le verrons plus loin. Enfin, cette période néfaste pour l'ATP SET correspond à la montée en puissance de la socio-économie au sein de l'IRT. La direction des Transports urbains recrute des chercheurs dans ce domaine comme Jean Frébault (qui en prend la tête), Alain Tarrius, Jean-Marc Offner. Le CETUR, créé en 1976, a également développé quelques compétences en socio-économie des Transports.

Thèmes de recherche développés par l'IRT en 1977, proches de la socio-économie des transports

-la mobilité des voyageurs pour les déplacements interurbains,
-la mobilité des voyageurs pour les déplacements urbains : analyse des interdépendances entre profils d'activité et comportements de déplacements,
-Le transport par taxis : étude des clientèles,
-les effets structurants des investissements de transport : développement d'une méthodologie de mesures de ces effets au moyen d'un recueil d'informations avant et après la mise en service d'une infrastructure.

C - Les années 1980 : un certain recentrage des approches et des thématiques dans un contexte de restructuration des institutions

1. Panorama général

Autour des années 1982-1983, avec l'arrivée de la gauche au pouvoir, on assiste à la création de deux grands ministères : le ministère des Transports et le ministère de la Recherche. Il s'ensuit une rupture importante qui se manifeste par l'intégration de la socio-économie des transports dans une recherche plus vaste articulée sur les technologies. La première perd donc son autonomie au profit d'un vaste rassemblement, baptisé en 1983 : le « Programme de recherche-développement technologie transports terrestres » (PRDTTT), qui débouche en 1990 sur le PREDIT (programme de recherche et de développement pour l'innovation et la technologie dans les transports terrestres).

Le champ couvert dans ce cadre est très différent puisqu'il s'agit prioritairement, à partir d'un pôle industriel et administratif des transports, de promouvoir une recherche majoritairement technologique et accessoirement socio-économique.

Parallèlement à cette tendance de fond, se mettent en place des initiatives ponctuelles qui, elles, ressortissent de la socio-économie, comme le programme et séminaire de la RATP sur "La crise de l'urbain, futur de la ville", qui s'inscrit dans l'esprit de l'ATP Socio-économie des transports, ou encore comme diverses initiatives du Plan urbain. Nous étudierons plus en détail l'action de la RATP qui semble avoir été la plus structurante pour notre objet d'étude dans les années 1980.

Suite à la loi Chevènement du 15 juillet 1982, l'IRT devient en décembre 1985 l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité). Ses compétences s'élargissant par l'absorption des questions de sécurité routière (l'ONSER est intégré au nouvel organisme). L'ouverture d'un nouveau centre à Villeneuve d'Ascq en 1990 est l'occasion de créer une seconde unité de recherche explicitement vouée à faire de la socio-économie des transports : TRACES (Centre de Recherche en Socio-Économie des Transports et de l'Aménagement). La première, issue en 1985 du regroupement des anciennes divisions Transport urbain et Transport interurbain, avait pris le nom de Département Économie et Sociologie des Transports (DEST). L'INRETS est donc, même si les deux équipes concernées ne constituent qu'une minorité de ses effectifs, l'institution rassemblant actuellement les plus importants effectifs de recherche dans le domaine SET.

Si l'on excepte l'INRETS, les chercheurs impliqués dans l'ATP SET, disparue en 1979, se sont dispersés dans de nombreux organismes : le CETUR[11], le LATTS, le Plan urbain, l'UTP, la RATP... La plupart d'entre eux n'avaient pas de statut pérenne. Les dernières situations « critiques » ont été réglées dans les années 1990 avec la création d'un corps de chercheurs de l'Équipement et l'organisation d'un concours exceptionnel. Cette dispersion n'a pas été un facteur favorable au maintien d'un corps cohérent de spécialistes.

2. L'arrivée en force de la RATP dans le champ : la socio-économie devient appliquée

L'implantation de la recherche en sciences sociales à la RATP doit beaucoup à l'action de deux personnages : Jacques Banaszuk, qui était au début des années 1980 Directeur commercial, et Louis Guieysse, Directeur général adjoint. Ce dernier a été, sur la fin de l'action, Président du Conseil scientifique de l'ATP SET, ce qui lui a permis de mesurer les possibilités d'apport des sciences humaines et sociales à une entreprise de transports jusqu'ici tournée vers le seul progrès technologique : techniques de travaux et de construction, nouveaux matériels roulants, nouveaux équipements. C'est la dimension prospective qui l'intéresse le plus : il s'agit d'alimenter la stratégie du transporteur, de façon à ce qu'elle se retrouve en phase avec les aspirations de la clientèle et les modalités de fonctionnement de la ville (cf. extrait d'article ci-dessous, en encadré).

Nécessité et enjeu de la recherche, par Louis Guieysse
(extrait de « La recherche à la RATP », *TEC*, n° 51, mars-avril 1982, p. 23-27)

« *Certains pourraient être tentés* […] *de considérer que l'objectif essentiel pour une entreprise de services est de maintenir son système d'exploitation en bon état et de continuer à rendre des services au même niveau. On sait bien qu'une telle attitude serait suicidaire pour une entreprise de production, le maintien de la compétitivité dans un univers en changement rapide nécessitant une stratégie active de renouvellement. Dans une entreprise de service, pour des raisons différentes, la nécessité d'une telle stratégie est aussi forte. En effet, les besoins et les attentes du public changent rapidement avec l'évolution des goûts et des comportements, le milieu urbain varie lui-même et appelle une constante adaptation du système des transports, et les autres modes de transport (voiture particulière notamment) offrent un confort et un agrément sans cesse améliorés, si bien que le « service public de transport » est soumis lui aussi à une vive concurrence. Il faut donc préparer sans cesse son évolution, en confrontant selon le schéma classique les besoins actuels et futurs du marché (approche marketing) et les possibilités techniques ouvertes ou prévisibles (approche recherche)* […]
Dans la conception de ce « métro de l'an 2000 » dont l'étude est commencée, on s'efforcera d'intégrer d'abord ce que les sciences sociales et la réflexion prospective peuvent apporter sur

[11] Centre d'études sur les transports et l'urbanisme, devenu le CERTU en 1994. Les réseaux et les constructions publiques sont venus s'ajouter aux thématiques d'origine à cette occasion, et le centre a déménagé de Bagneux à Lyon. Cet événement a provoqué de nombreuses mutations vers les services centraux du Ministère de l'Équipement, certains services extérieurs comme la DRE Île-de-France et vers d'autres organismes publics (Syndicat des transports parisiens par exemple).

l'évolution de l'urbanisme et des besoins de transport d'une part, des modes de vie et des attentes du public d'autre part […].
La définition de normes du service public modulées selon les données urbanistiques, l'étude des nouvelles dispositions de tarification et de financement, nécessitent des recherches approfondies. La recherche de nouveaux systèmes d'exploitation adaptés, par exemple, aux zones moyennement denses de la banlieue que les modes classiques savent mal desservir, relève tout autant sinon plus, des sciences de l'organisation et des sciences humaines que de la technique. Enfin, l'entreprise comprend 37000 agents, et ceux notamment qui assurent le fonctionnement des exploitations ont des conditions de travail très particulières, liées au type de service rendu : les recherches sur ces conditions de travail, l'ergonomie des postes de travail, l'amélioration de la formation, sont capitales pour la préparation de l'avenir. »

Dans le cadre de l'augmentation de l'effort de recherche de la régie (l'objectif est d'atteindre une croissance annuelle de l'effort R&D de 8%), un séminaire interne sur la recherche est mis en place en mai 1982. Il aboutit l'année suivante à un certain nombre de préconisations relatives à la mise en place d'une nouvelle stratégie de recherche. On y relève en particulier :
-le développement de la recherche amont et des réflexions prospectives,
-l'élargissement du champ de la recherche, jusque-là à dominante technique, **aux domaines socio-économique, social et organisationnel**,
-l'ouverture vers l'extérieur, en particulier vers les Universités, les laboratoires de recherche et l'industrie.

Une première action long terme est le projet de recherche « Réseau 2000 », lancé en 1983 : il s'agit d'imaginer ce que sera le réseau global de la régie vingt ans plus tard, dans toutes ses dimensions et à toutes les échelles. Cette approche systémique nécessite de mettre en rapport des composantes jusqu'ici traitées séparément comme la technique, la socio-économie (vue ici comme une évaluation de marchés potentiels, une étude des comportements et de l'évolution des mentalités, une estimation des coûts et des impacts des évolutions), les relations sociales et les organisations. Le projet est phasé de façon à permettre des restitutions régulières à destination de l'ensemble du personnel de l'entreprise. Il sera ponctué par quatre colloques, tenus pour deux d'entre eux à Royaumont et pour les deux autres à Cerisy. Le plus connu d'entre eux est le colloque « crise de l'urbain, futur de la ville – Métamorphoses de la ville » qui a eu lieu en 1985 à Cerisy. Enfin, la recherche est autonomisée par rapport aux différentes directions fonctionnelles de la RATP, de façon à avoir une entière liberté de parole. Elle rend compte à intervalles réguliers de l'avancement de ses travaux devant un comité de dirigeants présidé par le DGA Louis Guieysse. Un comité scientifique est également installé. Il se réunit une fois par mois, dans un premier temps à l'École normale supérieure de Paris, puis à la Maison des sciences de l'Homme.

Edith Heurgon, nommée responsable de la recherche par Louis Guieysse dès 1981, estime[12] que ce dernier a voulu dès le départ positionner la RATP comme un « nœud de réseau » à l'interface entre le monde de l'entreprise et celui de la recherche. Il estimait par ailleurs que la prospective constituait un « poil à gratter » utile pour la Direction et il importait qu'elle puisse s'exprimer sans contrainte. Sous les présidences de Claude Quin et de Philippe Essig, il n'y pas eu d'interférences, Louis Guieysse assurant une efficace protection du dispositif de recherche. Lorsque Christian Blanc arrive à la tête de la régie en 1989, il demande une synthèse des recherches déjà effectuées (rapport « Stone », rédigé par Édith Heurgon), manifeste son intérêt pour la poursuite des travaux et laisse fonctionner le dispositif. Edith Heurgon passe durant cette période responsable de la formation, ce qui lui donne l'occasion de rechercher les moyens de mieux diffuser les acquis de la recherche interne aux salariés de l'entreprise. L'arrivée de Jean-Paul Bailly aux commandes de la RATP en 1993 ne change pas grand chose pour l'équipe

[12] Entretien du 1er avril 2004.

Prospective. Il était en effet partenaire de Réseau 2000 dans ses fonctions antérieures et a manifesté un besoin constant d'être alimenté dans sa réflexion.

La recherche et la prospective à la RATP reposent sur une équipe restreinte, « noyau dur » autour duquel gravitent un certain nombre de scientifiques. Cette équipe est au départ pluridisciplinaire, et très ouverte sur les apports extérieurs, sans *a priori*. Le noyau actif compte au départ :

- Edith Heurgon, mathématicienne de formation, entrée à la RATP en 1967 et qui a fait une première moitié de carrière dans la recherche opérationnelle avec des approches très modélisations. Constatant que cette démarche rencontre des limites difficiles à surmonter, elle s'intéresse par la suite aux sciences sociales (sociologie des organisations, psycho-sociologie, etc.). Elle a dirigé la Prospective de 1981 à 1986, puis à nouveau de 1998 à mars 2004, date de son départ en retraite ;
- Georges Amar, Ingénieur de l'École des Mines, entré à la RATP en 1976. Il a été le cadre désigné par le réseau Bus pour travailler à la Prospective en 1980. Nommé chef de projet Réseau 2000 la même année, il succèdera à Edith Heurgon à la tête de la Prospective sur la période 1986-1990, puis à partir de mars 2004…Dans l'intervalle (1993-1997), il est chef de projet de l'opération emblématique Cœur Défense ;
- André Pény, Architecte de formation, désigné par la direction des Travaux neufs pour travailler à la Prospective, il participe très activement à Réseau 2000 avant de prendre la tête de la Prospective entre 1990 et 1995. En 1995, il quitte la RATP pour la DRAST où il poursuit son activité d'administration de la recherche dans un autre contexte ;
- Jean Dekindt est sociologue. Il reste extérieur à l'entreprise mais il lui permet de s'ouvrir sur différents spécialistes de la discipline qui graviteront autour de Réseau 2000 et de la Prospective ;
- René Darfel présente un profil d'exploitant similaire à celui de Georges Amar ; En 1980, il est désigné par le Métro pour participer à Réseau 2000. Il est resté fidèle à la Prospective jusqu'en 2004.

Un certain nombre de « compagnons de route » s'agrègent à ce noyau sans forcément intégrer la RATP de façon pérenne. C'est notamment le cas d'Isaac Joseph, sociologue universitaire en poste à Lyon 2, qui apporte à la cellule Prospective la pensée pragmatique de l'École de Chicago, qui coordonne un gros travail pluridisciplinaire sur la Gare du Nord au début des années 1990, et qui disparaît brutalement en 2003 juste après avoir bouclé un ouvrage sur *Météor*. Autre sociologue, mais cette fois-ci des organisations, Bruno Latour effectue un travail de référence sur le concept *Aramis*, paru sous forme de rapport Prospective RATP (n° 43, 1989) avant d'être édité à l'extérieur[13]. On peut également citer Gabriel Dupuy dans les premières années du Groupe Réseaux (qui devient GDR CNRS en 1987)[14], Armand Hatchuel (École des Mines), François Ascher (Professeur à l'institut Français d'Urbanisme), Francis Beaucire (Maître de conférences en Géographie à Paris X-Nanterre à l'époque), Bernard Lepetit, Georges Vignaux (chargé de recherches au CNRS), etc. Cette première auréole périphérique contribue aux réflexions collectives à travers des séminaires ou des colloques organisés par la RATP, aide à élaborer des appels d'offres[15] et produit des connaissances utilisables de façon opérationnelle.

[13] Bruno Latour *Aramis ou l'amour des techniques*, Paris, Éditions La Découverte, 1993, 241 p.

[14] Le GDR Réseaux a organisé une journée d'études commune avec la Prospective RATP sur les Pojnts de Réseau le 4 mars 1994 et il a surtout fait une série de travaux sur l'opération *Autrement Bus* à la fin des années 1980. Georges Amar participait de façon régulière aux journées d'études du GDR et Pierre-Alain Jeanneney puis Jean-Michel Paumier ont représenté la RATP au Conseil scientifique du GDR.

[15] Ces derniers restent encore à recenser exhaustivement dans l'état actuel de nos investigations. On peut citer à titre d'exemple le programme de recherches APPoRT (approche prospective des points de réseau du transport), lancé en 1989 et conclu en 1993.

Enfin, la RATP a financé des recherches doctorales dans le champ couvert par l'Unité prospective et dans le domaine des sciences humaines, soit en embauchant des jeunes chercheurs sous contrat à durée déterminée, soit en finançant les thèses, lorsque cela est devenu possible, par le biais de bourses CIFRE (Convention industrielle de formation par la recherche) co-financées par l'État. Ce fut le cas par exemple de Nikolas Stathopoulos (demeuré ensuite à la RATP) ou de Laurence Costes (passée sur un poste d'enseignant-chercheur en Université par la suite), auteurs respectivement de thèses sur les points de réseau et sur les commerçants du métro parisien. Cette tradition a perduré jusqu'à aujourd'hui, une demi-douzaine de thèses étant en cours de financement en 2004-2005.

Tous ces éléments sont constitutifs de l'animation d'un milieu de recherche. On peut considérer l'Unité Prospective de la RATP comme l'ATP Socio-économie des Transports des années 1980 voire 1990, même si, sous la période Obadia (1995-1997)[16], l'équipe a été recentrée sur des approches sociétales (insécurité, chômage, environnement des réseaux au sens le plus large).

Quelques exemples de productions de l'Unité Prospective

Barouch (Gilles), Guillaume (E.), *La morphogénèse du réseau*, Rapport de recherche prospective n° 5, 1985, 45 p.
Dekindt (Jean), *Le monde, l'entreprise, le réseau*, Rapport de recherche prospective n° 6, 1985, 55 p.
Joseph (Isaac), *Bus-réseaux-territoires : la minorité de réseau d'autobus parisiens*, Rapport de recherche prospective n° 20, 1987, 105 p.
Stathopoulos (N.), *Réseaux à organisation polaire*, Rapport de recherche prospective n° 28, 1987, 130 p.
Vignaux (Georges), *Le réseau des transports parisiens : territoires et cartographies mentales*, Rapport de recherche prospective n° 30, 66 p.
Costes (L.), *Métro Bazar : les commerçants du métro parisien*, Rapport de recherche prospective n° 34, 1988, 60 p.
Amar (Georges), *Lieu-Mouvement, les enjeux de la station*, Rapport de recherche prospective n° 46, 1989, 30 p.
Offner (J.-M.), Sander (Agnès), *Les points-clés d'Autrement Bus, des théories à la pratique*, Rapport de recherche prospective n° 51, 1990, 120 p.
Dekindt (Jean), *Formes quotidiennes et actuelles de la construction du social dans le métro*, Rapport de recherche prospective n° 56, 1991, 55 p.
Amar (G.), Joseph (I.), Pény (A.), Stathopoulos (N.), *L'écologie du transport urbain*, Rapport de recherche prospective n° 73, 1992, 47 p.

3. Le PRDTTT (1984-1989) : une relance jugée insuffisante de la commande publique de recherche, dans un cadre moins spécialisé

Pour l'ensemble des personnes interrogées, cette période n'est pas à marquer d'une pierre blanche pour ce qui concerne notre objet d'étude. La socio-économie des transports était cependant explicitement représentée au sein du thème C, intitulé « Organisation des systèmes de transport »[17]. Ce thème était le seul dont le contenu ne soit pas en majorité technologique.

Ce thème avait un contenu très varié : nuisances et confort (plutôt technologique), transports de marchandises et logistique (on y trouvait notamment le développement d'ETNA[18] pour la SNCF), sécurité routière, transports urbains et régionaux, et « sciences sociales appliquées aux

[16] Alain Obadia est le seul directeur de l'Unité Prospective qui n'en ait pas été issu. Il a quitté ses fonctions en 1997 pour intégrer le cabinet de Martine Aubry, Ministre du Travail.
[17] Le programme de recherche s'articulait autour de quatre thèmes : Transports guidés (A), Circulation et exploitation routière (B), Organisation des systèmes de transport (C) et Technologie automobile (D).
[18] Nouvelle organisation de l'acheminement des wagons de marchandises.

transports ». Plusieurs appels d'offres visaient spécifiquement des approches socio-économiques. Cependant, dans son rapport d'évaluation daté du 4 mai 1988 portant sur l'ensemble du programme, l'Ingénieur général J.-C. Parriaud note (p. 21) :

-la difficulté à mobiliser des équipes de recherche en socio-économie autour des thèmes « transports ». « *Cela s'explique d'une part par l'extrême dispersion de ces équipes* (…)*, d'autre part par le mécanisme de lancement des recherches par appels d'offres successifs, qui ne favorise pas la consolidation de l'intérêt des équipes pour la socio-économie des transports.* ». Les seules institutions à avoir répondu sont au nombre de quatre : INRETS, ENPC-LATTS, ENTPE-LET et CRET ;
-Un taux de réalisation du budget alloué plutôt faible (24% des prévisions de financement d'État). Les fonds étaient donc présents, mais les réponses des équipes de recherche ont été rares et leurs prétentions financières faibles ;
-L'intérêt qui pourrait résulter d'une orientation des recherches en sciences sociales sur le « marketing préalable », à destination des exploitants comme la SNCF et la RATP. Ce faisant, M. Parriaud reprend à son compte l'évolution initiée par la RATP dès 1983, fortement défendue par Louis Guieysse qui participait à la gestion du thème C, et rapportée plus haut.

En conclusion, M. Parriaud estime que « *les sciences sociales sont restées un maillon faible de la recherche en transports, alors qu'elles ont un rôle à y tenir* » (p. 23). Il en résulte deux propositions : assurer plus de stabilité et de continuité aux équipes de sciences sociales appliquées aux transports d'une part, et valoriser davantage les résultats des recherches à destination des industriels et exploitants.

Ce bilan est assez proche de celui qu'a réalisé à la même époque sur le même programme (septembre 1988) Michel Savy, ancien de la socio-économie version ATP. La structuration du milieu de recherches, « *affaibli par le tarissement des crédits incitatifs pendant plusieurs années* », est incompatible avec une action d'incitation à la marge. Faisant le parallèle avec l'ATP SET, Michel Savy note que l'organisation adoptée pour gérer le programme et faire le suivi des recherches n'est pas favorable à un épanouissement d'équipes soucieuses de leur autonomie scientifique et de l'indépendance de leur point de vue. La distinction entre recherches et études n'est pas effectuée, et les chercheurs ne participent pas à la vie des programmes, gérés par l'administration centrale du Ministère (essentiellement le SERT à l'époque) et un aréopage d'ingénieurs généraux des Ponts et chaussées. Ce travers sera corrigé dans les versions successives du PREDIT à partir de 1989, quitte à tomber dans le travers inverse qui voit les évaluateurs être par ailleurs demandeurs de financements, avec tous les risques que l'on imagine…

Est-ce à dire que le PRDTTT a été un coup pour rien ? Les recherches menées ont permis d'avoir une meilleure connaissance de la clientèle des transports publics et de ses comportements, de développer des systèmes innovants de desserte des zones peu denses (transport à la demande), et de mieux cerner les rapports entre forme urbaine, mobilité et organisation des transports. On pose également les bases d'une diversification des services aux usagers, qui a été davantage traitée dans la décennie suivante. L'organisation du programme et les commentaires qu'il a suscités, tant au sein des instances professionnelles comme l'UTP[19] que de la part des entreprises elles-mêmes (la RATP bien sûr, mais aussi la SNCF, CGEA-CGFTE qui a participé à plusieurs expérimentations), montrent que le milieu des transports publics s'intéresse davantage à la recherche en sciences sociales et qu'il en attend des applications concrètes, au même titre que la recherche technologique. Le terrain est ainsi préparé, au terme de notre période d'étude, pour une ré-intensification de la demande dans le PREDIT, notamment à travers une enveloppe consacrée aux « recherches stratégiques ».

[19] La revue *Transport Public*, publiée par l'Union des Transports Publics, a rendu régulièrement compte de l'avancement du programme, des colloques qui l'ont ponctué, et des expérimentations qu'il a permis.

D – Bilan provisoire : une utilité temporaire de la recherche en socio-économie des transports ?

C'est la question que se sont posés ceux qui ont pu avoir, par leur parcours ou par leurs travaux, une vision d'ensemble sur cet objet singulier. On peut considérer que le financement de recherche en socio-économie des transports pouvait répondre à un certain nombre de besoins initiaux exprimés essentiellement par l'État central, à une époque où il était tout-puissant, et que, soit les réponses attendues ont été apportées, soit le questionneur n'était plus forcément légitime du fait de la décentralisation ou d'autres évolutions concomitantes. La seconde hypothèse est appuyée par le fait que les collectivités décentralisées n'ont guère commandé de recherche dans le domaine de la socio-économie des transports.

La théorie de Jean-Marc Offner (1990), selon laquelle le chercheur en socio-économie des transports urbains avait trois rôles qu'il ne peut plus assurer maintenant mérite d'être rappelée à l'appui de ce questionnement.

L'INDIC, LE FOU ET LA DANSEUSE : LES TROIS POSITIONS DU CHERCHEUR DANS LE CHAMP DES TRANSPORTS URBAINS

(Jean-Marc Offner, cité dans Duhem (Bernard), Gourdon (Jean-Loup), Lassave (Pierre), & Ostrowetsky (Sylvia)(dir.), T.2, 1995, p. 242-243)

Nous n'avons retenu que les trois rôles initiaux présents dans les écrits antérieurs de l'auteur (Offner,1990 notamment), deux rôles liés à l'actualité ayant été ajoutés dans son intervention orale au séminaire du Plan urbain.

« Le rôle de "l'indic" est défini quasi explicitement dans les premiers textes de l'ATP Transport, où le chercheur est présenté comme un relais de la société civile. Pour comprendre cette mission, il est nécessaire de se replacer dans le contexte des années 70 où le rapport entre le central et le local est très structurant de l'activité politico-administrative. L'appareil d'État, à cette période, est passablement ignorant de ce qui se passe en province, d'une part parce que les relais politiques ne fonctionnent pas de manière optimale et d'autre part parce que l'appareil d'expertise de l'État au plan local ne produit pas de remontées d'informations suffisantes. La recherche en socio-économie des transports a dans une large mesure servi à mobiliser des équipes locales qui avaient les compétences et les moyens nécessaires pour faire remonter l'information relative au traitement des questions de transport et aux systèmes de mobilité au niveau local. Ces équipes de recherche, composées souvent de "militants", étaient fortement impliquées dans les débats locaux sur les transports. La remontée d'information s'effectuait par le double canal de leur implication dans la société civile et de leur activité professionnelle. Aujourd'hui, cette fonction du chercheur est en grande partie obsolète du fait de la décentralisation. Les élus locaux jouent ce rôle de remontée d'informations. De plus, la capacité d'expertise est sans doute mieux répartie entre le central et le local.

Le rôle du "fou", ou de conseiller du prince, a été très important dans la recherche urbaine avec l'instauration de rapports bien connus entre chercheurs et ingénieurs des Ponts, le milieu scientifique de la recherche servant d'outil d'acculturation du milieu des ingénieurs aux sciences sociales. Cela a bien fonctionné au cours des années 70, où un milieu à culture technique au départ s'est imprégné d'une vision des choses intégrant, comme dans l'approche systémique, les logiques techniques et les logiques sociales. Le passage du concept de circulation à celui de déplacement par exemple, n'est pas étranger à cette mouvance intellectuelle. Les enquêtes-ménages également ont permis de faire entrer les questions de transport dans l'environnement social et économique. Ce rôle, tout comme le précédent, est devenu un peu obsolète dans la mesure où les conseillers du prince se recrutent aujourd'hui dans d'autres milieux que dans celui de la recherche scientifique.

Le rôle de "danseuse" résulte de la conviction que la recherche en sciences sociales doit accompagner la recherche technologique et ses évolutions. Cette préoccupation est très présente dans le PRD3T, dans le PREDITT, et plus récemment dans le discours officiel du CNRS et du Conseil national de la recherche. Il s'agit explicitement de faciliter l'acceptabilité sociale des avancées technologiques. Ce raisonnement n'est pas dénué d'arrière-pensées financières, manifestes dans le cadre du PREDITT où l'on estime que l'attribution aux sciences sociales de 1 % des sommes consacrées à la recherche technologique serait plus productive et oeuvrerait

davantage à la survie des premières que l'attribution du même volume financier de façon autonome. Il s'explique également par les analyses induites par les difficultés de projets comme Socrate, certains pensant que si la SNCF avait introduit des chercheurs en sciences sociales dans l'équipe de projet, l'image du système n'aurait sans doute pas été aussi catastrophique auprès de ses usagers. Une troisième explication procède de la vision du changement social des instances dirigeantes qui tendent à l'asservir au progrès technique. Une quatrième explication réside dans une certaine vision de la démarche scientifique qui tend à considérer que les objets d'investigation sont préconstruits : on s'intéresse à Socrate, à la grande vitesse, à telle innovation en matière de télécommunications, etc. Le chercheur doit s'adapter à ces objets et n'a pas la liberté de créer ses propres objets d'investigation. »

Un second faisceau d'explications renvoie au milieu de recherche lui-même et non plus à la commande. Le milieu de recherche pluridisciplinaire qui s'était constitué autour des financements de l'ATP (jugés abondants par la plupart des personnes que nous avons pu interroger, en attendant de pouvoir accéder aux archives de l'action) pouvait être en grande partie de circonstance. On peut considérer que certains spécialistes (les politologues, les psychologues, une partie des sociologues) envisageaient avant tout les transports comme un terrain d'enquête parmi d'autres, participant à l'élaboration de théories plus générales. Quand par exemple Lucien Sfez (1978) s'intéresse aux décisions concernant le RER parisien, il nourrit sa théorie générale de la décision davantage qu'un corpus général en socio-économie des transports. En revanche, la mobilité constitue un objet spécifique au champ des transports, sur lequel les chercheurs ont pu développer des problématiques originales. La connaissance des pratiques et des significations des déplacements dans l'espace, leurs déterminants, constitue sans doute l'axe le plus visible et le plus durable de la recherche en socio-économie des transports. Cependant, les approches de la mobilité ont radicalement changé depuis la clôture de l'ATP SET.

Dans l'ATP Socio-économie des transports, il est possible de distinguer quatre approches du problème : une approche marxiste où la mobilité est interprétée comme un outil de mobilisation de la main d'œuvre, en particulier avec les nombreuses études réalisées sur le ramassage du personnel[20] ; une approche de la mobilité, avec l'école scandinave de la géographie du temps, comme outil de réalisation d'un programme d'activités localisées à la fois dans le temps et dans l'espace ; une approche en termes de modes de vie et de division sociale de l'espace ; une approche de nature plus psychologique ou psychanalytique.

Dans les années 1980, la première interprétation a presque totalement disparu, la quatrième également. L'arrivée des géographes, qui considèrent la mobilité comme un élément de constitution et de caractérisation des territoires urbains et qui recherchent un lien entre l'offre de transport et les comportements, a considérablement renouvelé le questionnement antérieur. Les architectes et les ergonomes ont eu également leur mot à dire avec la conception des pôles d'échanges, vus comme des espaces publics et non plus comme de simples lieux de passage au sein du système de transport.

La dispersion du milieu de recherches déjà évoquée doit également entrer en compte pour expliquer l'aspect temporaire de la forte visibilité de la socio-économie des transports. La création de plusieurs lieux de recherche clairement identifiés au début des années 1980 aurait pu pérenniser un certain esprit d'innovation et stimuler la commande de recherche. Or, seuls des organismes techniques et des organismes d'études (ce qui a peu à voir avec de la recherche) ont tiré leur épingle du jeu, comme nous avons pu le voir précédemment.

On peut aussi se demander, à l'instar de Jean-Marc Offner, si l'approche socio-économique n'avait vocation qu'à s'intéresser aux transports, se maintenant ainsi dans le cadre d'un domaine avant tout politico-administratif. C'est un faisceau convergeant d'approches qui aurait aussi bien pu se focaliser sur d'autres services collectifs. Ce n'est pas un hasard si une partie des chercheurs financés par l'ATP SET se sont tournés vers les télécommunications ou vers les nouvelles technologies…

[20] Cf. par exemple Coing, 1975 ; Campagnac, 1976 ; Chapoutot & Gagneur, 1976.

Chapitre 3 : État des sources et de leur utilisation

La question des sources est primordiale pour ce type de recherche. Aussi avons-nous tenté de localiser les lieux où nous pourrions trouver les éléments suivants, nécessaires à l'accomplissement de notre travail :

1-les appels d'offres (ATP SET, PRDTTT, autres financeurs) ;
2-les appels à communication des colloques qui entraient dans la thématique SET, leurs comptes-rendus, publiés ou non ;
3-les rendus de recherche, lesquels n'ont pas toujours été publiés ;
4-la littérature officielle (vie et évaluation des programmes, diffusion des résultats, etc.) émanant des financeurs ou de leurs évaluateurs ;
5-les ouvrages et articles dérivés des recherches en socio-économie des transports ;
6-Les articles ou ouvrages rétrospectifs traitant en partie ou en totalité de la période et du champ de recherches considérés.

Si les catégories 5 et 6 sont relativement aisées à identifier et à dépouiller, il n'en est pas de même pour les quatre autres. La conservation des archives publiques est en effet dépendante de nombreux paramètres essentiellement humains : vision de l'utilité des pièces par leurs utilisateurs du moment, tris parfois expéditifs (manque de temps, manque de place, départ en retraite sans souci du devenir des archives accumulées, etc.), impression de redondance entre les rendus de recherche et leur valorisation, politiques de conservation et d'archivage très variables selon les services et leurs dirigeants, etc.

A – Un gisement abondant qui n'a pu être que très partiellement exploité

Àl'issue de cette phase exploratoire, nous ont été signalés les gisements suivants :

1-le centre de documentation sur l'Aménagement et les transports (CDAT, La Défense) : les rendus des recherches rendues au Ministère de l'Équipement y sont systématiquement déposés ;
2-les Archives nationales (Fontainebleau) : les archives de l'ATP Socio-économie des transports y sont normalement déposées, de même que celles des services de l'État qui ont commandité des recherches dans ce champ.
L'accès à ce gisement d'archives, âgées de moins de quarante ans, nécessitera le moment venu une dérogation de la part du Ministère de l'Équipement ;
3-le centre de documentation de l'INRETS (Arcueil) : les études de l'IRT et les publications des chercheurs y sont systématiquement déposées. S'y ajoutent des publications qui ont paru d'un certain intérêt à un moment donné pour les chercheurs, et qui ;
4-la médiathèque de la RATP (Paris) : y sont déposées les études financées par l'Unité Prospective et les actes des séminaires comme « Crise de l'Urbain, futur de la ville ». L'Unité Prospective dispose pour sa part d'un petit fonds d'archives ;
5-les bibliothèques de l'Institut d'Urbanisme de Paris et de l'ENPC, par où sont passés un certain nombre d'anciens de l'ATP SET. Il est à craindre les effets de « désherbages » réguliers affectant les pièces les moins empruntées et celles considérées comme peu utiles pour les utilisateurs actuels…[21] ;
6-la bibliothèque du LET (Lyon), où l'ensemble des productions du laboratoire sont conservées.

Nous comptons également sur des archives privées, notamment celles que détiennent encore les chercheurs ayant appartenu au milieu de la socio-économie des transports et certains administrateurs de recherche. Nous pouvons accéder à ce jour à celles de Nicole May, Georges Ribeill, Jean-Marc Offner (LATTS) et Michel Bonnet (PUCA). Certains de nos interlocuteurs n'avaient pas pris conscience de la valeur scientifique que pouvaient représenter leurs accumulations de documents. Ils n'ont pas forcément réalisé d'inventaire de leurs possessions, ce qui en rend l'évaluation et l'exploration difficiles.

[21] L'auteur se souvient avoir sauvé *in extremis* de la littérature grise ou de vieux rapports à l'occasion des deux derniers « desherbages » de la bibliothèque du LATTS, l'un des lieux d'accueil de nombreux anciens de l'ATP SET.

B – L'exploitation des fonds du CDAT

Nous avons pris le parti de nous concentrer sur le fonds jugé le plus important, et de l'exploiter le plus exhaustivement possible, en partant des mots-clés 'socio-économie', 'sociologie' et 'économie' des transports, sur la période 1968-1990. Plusieurs centaines d'entrées ont été relevées. Nous avons fait le choix d'exclure les productions du Ministère de l'Équipement, des CETE, du commissariat général du Plan, sauf si elles faisaient explicitement référence à la socio-économie des Transports, ou si elles portaient sur l'évaluation des programmes de transport financés dans ce domaine.

Pour l'ensemble des titres retenus (une centaine), nous avons recherché les auteurs et leurs organismes de rattachement, de façon à pouvoir identifier les lieux de recherche et reconstituer les parcours individuels des chercheurs. Les financeurs, s'ils étaient signalés, ont été recensés. Les entrées sélectionnées font l'objet d'un classement dans le chapitre suivant (4). Les fiches par lieu de recherche, en annexe 1, permettent d'avoir une idée des productions de chaque entité. Nous avons cherché enfin à identifier les dates bornant l'activité de chaque organisme. Si nous n'avions pas de certitude, nous avons retenu les dates de la première et de la dernière publication connues, considérant qu'un arrêt de la production peut être dû à deux causes : la disparition de l'entité de recherche, mais aussi une réorientation thématique importante l'éloignant significativement du champ des transports. Il ne faut pas de ce fait systématiquement associer naissance et date de première production ni mort et date de fin de production (dans le champ).

Le fonds du CDAT contient essentiellement des recherches produites avec le financement du Ministère de l'Équipement. On peut considérer que l'ensemble de ces travaux y est recensé. En revanche, il est davantage lacunaire pour ce qui concerne les travaux ayant donné lieu à d'autres formes de financement.

C – Les entretiens et la constitution d'un fonds d'archives orales

Le cahier des charges prévoyait une dizaine d'entretiens avec des acteurs significatifs de la période étudiée, de façon à recueillir des témoignages sur les grandes évolutions de la socio-économie des transports, mais aussi à recenser d'éventuelles archives privées qui pourraient compléter utilement le fonds des Archives Nationales auquel nous n'avons pas encore eu accès.

L'AHiCF, dans le cadre de son programme de collecte d'archives orales, a souhaité que les entretiiens soient enregistrés, avec signature d'un contrat de dépôt régissant les droits d'exploitation des enregistrements. Cela n'a été possible que pour trois entretiens seulement, à la fois pour des raisons techniques mais aussi du fait de la réticence des certains de nos interlocuteurs devant la perspective d'être enregistrés. Pour l'ensemble des entretiens, des transcriptions ont été effectuées à partir des notes.

Nous avons cherché à rencontrer au moins une personne par lieu important de recherche, ce qui nous a permis de couvrir la RATP, l'INRETS, le LET, le LATTS, et divers organismes de recherches des années 1970. Par ailleurs, les chercheurs d'une période pouvant être les financeurs de la suivante, certains entretiens ont permis d'avoir en une seule fois des éclairages sur plusieurs lieux et plusieurs moments.

Liste des personnes rencontrées :

1/ Michel BONNET, secrétaire scientifique de l'ATP Socio-économie des Transports (1973-1979), après une expérience de recherche en organisme privé (SERES, OTAM), passé ensuite à l'IRT, puis au Plan Urbain, devenu plus récemment PUCA.
2/ Nicole MAY, chercheuse au LATTS après être passée par plusieurs organismes de recherche en socio-économie des transports (SERES,Prospective & Aménagement), et après avoir été contractuelle au Ministère de l'Équipement.
3/ Jean-Marc OFFNER, Directeur du LATTS mais surtout directeur de recherches à l'INRETS, où il a commencé sa carrière dans les années 1971.

4/ Maurice BERNADET, Professeur à l'Université de Lyon 2 et Président de l'Office national du Tourisme (ONT), témoin de l'intégralité de l'histoire de l'Institut des études économiques de Lyon, devenu par la suite la Laboratoire d'économie des Transports.
5/ Edith HEURGON, Directrice de l'Unité Prospective de la RATP jusqu'à son départ en retraite fin avril 2004, co-fondatrice de Réseau 2000.
6/ Michel SAVY, Professeur à l'Université Paris XII après avoir été chercheur à Prospective & Aménagement, puis chargé de mission à la DATAR et chercheur au LATTS. Il a mené une expertise du PRDTTT à la fin des années 1980.
7/ Robert MARCONIS, Professeur de Géographie à l'Université de Toulouse – Le Mirail, chercheur au CIEU, et auteur de la première thèse de Géographie réputée proche de la socio-économie des Transports.
8/ Marianne OLLIVIER-TRIGALO, chargée de recherches à l'INRETS depuis le début des années 1980, dont les travaux d'évaluation des politiques de transport et de la concertation font référence.
9/ Anne QUERRIEN, Rédactrice en chef des *Annales de la Recherche Urbaine*, en poste au PUCA après avoir été chercheuse, notamment au CERFI.

Un entretien téléphonique avec Odile HANAPPE, ancienne directrice du programme ATP Socio-économie des Transports, a permis d'avoir une première vision des conditions difficiles dans lesquelles cette action a été interrompue. Il n'a pas été possible d'obtenir un entretien en face à face.

Les trois entretiens qui ont donné lieu à enregistrement sont ceux avec Michel Bonnet, Maurice Bernadet et Edith Heurgon.

Chapitre 4 : Les lieux de recherche et les chercheurs

A – Les années 1970 : prédominance du secteur privé et relative dispersion géographique

1. Une certaine abondance de localisations

Cette décennie a vu la floraison de multiples structures de recherches et d'études, pour les deux tiers de statut privé, employant des chercheurs contractuels. Nous en avons recensé provisoirement 22 sur 36. Ces structures étaient parfois des filiales de groupes importants : c'était par exemple le cas de l'OTAM (groupe OTH-SEMA). Mais on trouvait aussi bien des sociétés civiles, des sociétés anonymes, des associations. Il ne nous a pas été possible de reconstituer complètement leur histoire, mais les dates extrêmes des publications affectées à ces structures peuvent donner une idée de leur durée de vie. Le tableau de la page suivante en donne de façon aussi exhaustive que possible les raisons sociales et les localisations. On trouve dans le lot des bureaux d'études techniques « généralistes » qui ont pu développer à un moment donné des axes de sciences sociales au sens large : c'est par exemple le cas d'OTH déjà cité, mais aussi du BETURE ou du BETEREM.

Le secteur public de la recherche était représenté par 14 laboratoires rattachés au Ministère de l'Équipement, au CNRS, à des Écoles ou à des établissements d'enseignement supérieur. Les disciplines représentées étaient variées : aménagement et urbanisme, sociologie, économie, sciences politiques, sciences de l'Ingénieur. Cette diversité corrobore bien l'idée de rencontre des disciplines, sans toutefois nous permettre d'aller jusqu'à parler d'interdisciplinarité, ces structures restant largement mono-disciplinaires. Le secteur privé était en revanche davantage interdisciplinaire, certains organismes associant sociologues, économistes, psycho-sociologues, urbanistes.

Cette décennie est, comme nous l'avons énoncé dans le premier chapitre, étroitement identifiée à l'ATP Socio-économie des transports qui a financé la quasi-totalité de ces organismes de recherche, et qui a par là-même facilité le démarrage de carrière de nombreux chercheurs (nous avons recensé 113 auteurs au total). Nous insistons sur ce point : ce sont essentiellement de jeunes chercheurs en début de vie professionnelle qui figurent parmi les auteurs recensés, que ce soit dans le privé ou dans le public. La plupart d'entre eux sont toujours en activité à ce jour, ou ne sont que récemment retraités. Leur vécu de la période est celle d'une effervescence créative, d'une grande liberté d'orientation des recherches et d'une mise en relation féconde de disciplines jusque-là très cloisonnées. Le fait que les statuts aient été largement précaires dans la plupart des lieux de recherches (avec un niveau de *turnover* des personnels et des institutions non négligeable) a été mal vécu surtout en fin de période quand l'argent public s'est raréfié et que les possibilités de réorientation scientifique et professionnelle se sont révélées fort limitées. Auparavant, la mobilité était une composante de la liberté ressentie et appréciée par ces jeunes chercheurs.

La localisation des lieux de recherche n'est pas exclusivement parisienne, loin de là. Dans la mesure où deux de ces lieux n'ont pas été clairement été identifiés, nous raisonnerons sur 33 organismes. Seize d'entre eux étaient localisés à Paris intra-muros, cinq en banlieue parisienne et les douze derniers en province (soit environ 30% du total). À une époque où la macrocéphalie parisienne en matière de fonctions intellectuelles était couramment stigmatisée, ce n'est pas un si mauvais résultat. Le sud de la France est davantage représenté que le nord avec l'agglomération de Bordeaux (3 lieux), la Provence (3 lieux également) et Grenoble (2 organismes). Lyon était plutôt sous-représentée avec seulement un organisme, l'Institut d'études économiques (IEE), qui allait devenir par la suite le Laboratoire d'économie des transports. Enfin, Saint-Étienne accueillait une localisation. Soit au total 10 lieux sur douze.

Tableau 1 : Centres de recherche identifiés dans la décennie 1970-1980

Intitulé	Sigle développé et éventuellement adresse précise	Ville
ACEDES	Association des cercles d'études de développement économique et social	Pessac
BETEREM	Bureau d'études pour l'urbanisme et l'équipement de la région méditerranéenne - 17, allée Cervantes - 13009	Marseille
BETURE	Bureau d'études techniques pour l'urbanisme et l'équipement - BP 110 - 78190	Trappes
CEMS	Centre d'étude des mouvements sociaux	Paris
CERAU	Centre d'études et de recherches sur l'aménagement urbain - 147, avenue Victor Hugo - 75016	Paris
CEREBE	Centre de recherches sur le bien-être	Paris
CERFI	Centre d'études, de recherches et de formation institutionnelle - 9, rue Pleyel - 75012 Paris	Paris
CERPAAC	Centre d'études et de recherches sur la planification et l'éanalyse des activités collectives	Pessac
CERVL	Centre d'études et de recherches sur la vie locale - IEP Bordeaux/CNRS	Bordeaux
CFEP	Compagnie française d'économistes et de psycho-sociologues (Soc.civile) - 12, rue Alfred de Vigny - 75008	Paris
CREDOC	Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie - ERA (CNRS) - 142, rue du Chevaleret - 75634	Paris
CRESAL	Centre de recherches et d'études sociologiques appliquées de la Loire - 6, place de l'Hôtel de Ville - 42000	St-Étienne
CRET	Centre de recherches d'économie des Transports, Fac. Des Sc.économiques	Aix-en-Pce
CSEP	Comité sociologique, économique, politique - 14, rue du fbg.St-Denis	Paris
ENSTA	Ecole nationale supérieure des techniques avancées	Paris
Fondation des villes	4, rue de l'Abbaye - 75006	Paris
GETAM	Groupe d'études pour l'équipement, les transports et l'aménagement - 20, av. du Moulin de Saquet - 94400	Vitry/Seine
GIFRESH	Groupe pour l'intervention, la formation et la recherche en sciences sociales	Ventabren
IAURIF	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France - 21-23, rue Miollis - 75732	Paris
IDET-CEGOS		
IDN-LARU	Laboratoire d'aménagement régional et urbain, Institut industriel du Nord - 59650	Villeneuve d'Ascq
IEE	Institut des études économiques, Université de Lyon - 15, quai Claude Bernard - 69007	Lyon
IREP	Institut de recherche économique et de planification ; Université des sciences sociales de Grenoble	Grenoble
ISU	Institut de sociologie urbaine - 7, rue Saint-Marc - 75002	Paris
LASSAU	Laboratoire de sciences sociales appliquées à l'urbain, 2A, rue Maurice Chevalier - 92430	Marnes-la-Coquette
LCP	Laboratoire de conjoncture et de prospective	
LRE	Laboratoire de recherches économiques, IAE, Université de Caen	Caen
ONSER-LPC	Laboratoire de sychologie de la conduite - Autodrome de Monthléry	Montlhéry
OTAM	Omnium technique d'aménagement (div. Aménagement du groupe OTH-SEMA) - 16, rue Jules César - 75012	Paris
Prospective & Aménagement	16-18, rue Barbès - 92128	Montrouge
SEDES	Société d'études pour le développement économique et social - 84, rue de Lille - 75007	Paris
SERES	Société d'études et de recherches en sciences sociales - 10-12, rue Richer - 75009	Paris
SETRA	Service d'études techniques des routes et autoroutes	Bagneux
SMASH	Société de mathématiques appliquées et de sciences humaines (Soc.Civile particulière) - 9, rue Duban - 75016	Paris
SOGREP	Société générale de recherche et de programmation	Paris

Concernant plus particulièrement la population des organismes publics, ils représentent trois quarts (8/12) des localisations de province. Ces huit structures de recherche publiques ou assimilées constituent une proportion équivalente de l'ensemble du secteur public recensé (8/13). En conclusion (provisoire), le secteur public était minoritaire dans l'ensemble, mais très majoritairement implanté en province.

2. La population de chercheurs identifiée

Les 113 chercheurs figurant dans le tableau de la page suivante ont été identifiés à partir des productions recensées au CDAT et dans les archives privées. *A priori*, seul l'IRT a pu passer à travers les mailles du filet, mais il sera plus aisé dans un second temps d'en recenser chercheurs et productions à partir du fonds documentaire de l'INRETS.

Certains d'entre eux apparaissent deux fois, ce qui constitue une illustration du *turnover* déjà évoqué plus haut. La colonne « bornes temporelles » permet de suivre leur cheminement. Ainsi par exemple, Nicole May commence-t-elle sa carrière à l'OTAM-OTH (bornes 1969-1978), avant de réapparaître à Prospective et Aménagement (bornes 1976-1978). D'autres font preuve d'une fidélité sans faille à leur institution de départ comme les chercheurs fondateurs de l'IEE lyonnais (François Plassard, Danièle Patier, Alain Bonnafous, …), toujours en poste à l'heure actuelle au LET.

Les laboratoires de recherche du CNRS mais surtout les laboratoires universitaires constituent des viviers de jeunes chercheurs, qui vont réapparaître dans d'autres institutions par la suite. C'est notamment le cas de l'IEE déjà cite, mais aussi de l'UER Urbanisation de Grenoble, de l'IDN-LARU, etc. Les docteurs de l'IEE (puis LET) comme Jacques Gagneur ou Bernard Gérardin, ont fait une belle carrière par la suite au sein d'autres institutions, qui n'étaient pas toujours de recherche d'ailleurs…

Tableau 2 : La population de chercheurs recensée dans les fonds d'archives dépouillés

Intitulé	auteur 1	auteur 2	auteur 3	auteur 4	auteur 5	auteur 6	auteur 7	bornes temporelles
ACEDES	Peyrega Jacques							1976
BETEREM	Matalon Benjamin	Averous Bernard	Durand Josyane					1976-79
BETURE	Coing H	Campagnac E						1975
CEMS	Cherki Eddy	Mehl Dominique						1977
CERAU	Gensollen Michel	Danet	Terris	Martelly (Mlle)				1970
CEREBE	Dupuy J-P							1973
CERFI	Harmelle Claude	Querouil Olivier	Guattari Félix					1977-79
CERPAAC	Peyrega Jacques							1976
CERVL	Thoenig J-C	Dupuy François						1977
CFEP	Dard Philippe	Gotman Anne	Collenot Aline	Perianez Manuel				1976
CREDOC	Madre J-L							1979-81
CRESAL	Laneyrie Philippe	Delatour Denis	Garnier André	Vennin Bruno	De Banville E	Hominal J	Tarrius Alain	1976-78
CRET	Netter Maurice	Bleitrach D	Chenu A	Broda J	Bouffartigue P	Ronchi Y		1973-77
CSEP	Buffard Jean-Pierre	Regazzola Thomas	Desgoutte Jean-Paul					1977
ENSTA	Arditti J-C	Crestin J-P	Philippe G.	Renouf C.	Saiac J-H			1972
Fondation des villes	Lorrain Dominique	Tanniou F	Séjourné D					1978
GETAM	Lille François	Chabaud D	Mason F	Meslier P	Jubelin L			1976
GIFRESH	Morin Michel							1980
IAURIF	Berney Pierre	Dany Michel	Hermelin Michel					1974
IDET-CEGOS	Benusiglio D	Burel B	Haour B					1977-78
IDN-LARU	Convert Bernard	Jakubowski Pierre	Pinet Michel					1976
IEE	Bonnafous A	Plassard F	Gagneur Jacques	Soum Didier	Latarjet S.	Patier Danielle	Gérardin Bernard	1970-75
IREP	Mallein Ph							1972
ISU	Haumont Antoine	Lamberti Astrid	Depaule Nathalie	Wintersdorff Fr.				1972-77
LASSAU	Raymond H	Joussemet-Samie Ani	Trouard-Riolle Hedwi	Frey Jean-Pierre				1976-79
LCP	Goux C							1975
LRE	Le Duff	Gawlick Emil	Violet Claude	Wion Daniel				1976
ONSER-LPC	Barjonet P.-E.	Hamelin Patrick	L'Hoste J.					
OTAM	Ballu B	Brachon A	Le Boulanger H	Machu C				1971-73
Prospective & Amt.	Hanappe P	Savy Michel	Haumont Bernard	Cuneo Bernard	Ribeill Georges	May Nicole	Lille François	1976-78
SEDES	Camus	Le Vu	Levêque	Hayère G	Hanrot Pierre	Le Gall M	Leullier J-C	1975-77
SERES	Fichelet Raymond	May Nicole	Fichelet Monique					1969-78
SETRA	Dazanvilliers P	Duchêne Chantal	Morellet Olivier					1988
SMASH	Coutras Jacqueline	Fagnani Jeanne						1979
SOGREP								1969
UER Urbanisation	Chapoutot J-J	Gagneur Jacques	Josse Loïc	Liochon Pierre				1974-76

3. Le rôle de l'ATP SET et du SAEI dans la structuration de ce milieu à travers leurs choix de financement

L'ATP Socio-Économie des transports a été le principal financeur de la recherche durant cette décennie 1970, sans être pour autant ultra-majoritaire. Elle a pris le relais d'autres programmes comme l'Action concertée Urbanisation de la DGRST (Direction générale de la recherche scientifique et technique) du Ministère de l'Équipement issu de la fusion de 1969. Ces programmes étaient essentiellement portés par le Ministère en charge de la construction avant 1969, l'Équipement et les Transports n'étant preneurs que d'études purement économiques, qui seront après la fusion commandées par le SAEI (Service des affaires économiques et internationales).

Tableau 3 : Les recherches financées par l'ATP SET de façon certaine

Année	1er auteur	Institution	Titre
1976	Matalon (B)	BETEREM	La marche à pied comme moyen de déplacement ; étude exploratoire
1977	Matalon (B)	BETEREM	Recherche sur la mobilité des personnes âgées
1979	Matalon (B)	BETEREM	Le voisinage et la pratique de la marche à pied
1975	Coing (H)	BETURE	Recherche sur le ramassage de la main d'œuvre par les entreprises (2 vol.)
1977	Guattari (F)	CERFI	Recherche exploratoire sur la signification sociale de l'accident
1979	Harmelle (Cl)	CERFI	La mobilité généralisée contribue-t-elle à la constitution de nouvelles sédentarités ?
1979	Madre (JL)	CREDOC	Influence des tarifications différentielles sur la consommation des transports de voyageurs
1976	Bainville (E de)	CRESAL	Le développement de l'aviation régionale
1976	Laneyrie (P)	CRESAL	Le taxi en France. Essais d'analyse socio-économique
1978	Laneyrie (P)	CRESAL	Le taxi en France. Pratique de la clientèle et relations offre-demande
1976	Netter (M)	CRET	Relation entre exploitants et usagers des transports et dissociation du pouvoir de décision ; Processus de travail et mise en valeur du capital chez Karl Marx
1977	Bleitrach (D)	CRET	Production et consommation dans la structuration des pratiques de déplacement. Les modes de vie des ouvriers des zones industrielles de Fos et Vitrolles
1977	Buffard (J-P)	CSEP	Généalogie de la pendularité : être pendulaire, joindre les deux bouts.
1977	Regazzola (T)	CSEP	Tensions migratoires et mutations de l'urbain : la construction de l'utopie centrale
1976	Lille (F)	GETAM	La batellerie artisanale (2 rendus)
1980	Morin (M)	GIFRESH	Échanges familiaux et pratiques de déplacements
1977	Benusiglio (D)	IDET-CEGOS	Localisation des capacités d'expertises et répartition des pouvoirs qui président à l'évolution des systèmes de TCU (2 vol.)
1978	Benusiglio (D)	IDET-CEGOS	Déterminants organisationnels des processus concernant la production du transport collectif dans les agglomérations de province
1976	Convert (B)	IDN - LARU	Mobilité et processus de mutation : le cas du bassin minier Nord P.C.
1977	Haumont (A)	ISU	La mobilité des citadins (2 vol.)
1978	Frey (J-P)	LASSAU	Usagers, recherche et utilisateurs : méthodologie de communication de résultats
1979	Joussemet-Samie (A)	LASSAU	L'espace de l'interconnexion
1976	Le Duff	LRE	Étude sur la rationalité et la réalité des décisions dans le domaine des transports
1976	Ribeill (G)	Prospective & Aménagement	Revendications et instances revendicatives en matière de transports urbains
1977	Hanappe (P)	Prospective & Aménagement	Ports industriels et mutations économiques
1978	Haumont (B)	Prospective & Aménagement	Processus sociaux et planifications localisées. Planification des transports et planification urbaine dans les Bouches-du-Rhône (2 vol.). Appareils d'état et transports régionaux de personnes : le cas des Bouches-du-Rhône et de la Lorraine (1 vol.)
1978	Haumont (B)	Prospective & Aménagement	Les interventions publiques en matière de transports collectifs de personnes
1978	Ribeill (G)	Prospective & Aménagement	Mobilisation de la force de travail, bassin de main d'œuvre industrielle et revendications transport : le cas de l'agglomération rouennaise
1978	May (N)	Prospective & Aménagement	La municipalité comme instance revendicative : politique et revendications transport à Calais
1976	Hayère (G)	SEDES	Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroutes de la liaison sur la région rurale traversée : l'autoroute A 6 dans le département de l'Yonne.
1977	Hayère (G)	SEDES	Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroutes de la liaison sur la région rurale traversée : l'autoroute A 7 dans le département de la Drôme et de l'Ardèche.
1976	Chapoutot (J-J)	UER Urbanisation	Systèmes de transports urbains et mobilisation de la main d'œuvre : le cas de Grenoble

Nous avons tenté de recenser pour l'ensemble des rapports identifiés à ce jour (68 au total) les organismes financeurs. 32 de ces rapports ont été de façon certaine financés par l'ATP. Le SAEI est le second financeur en importance avec 23 contrats, dont 7 en co-financement avec d'autres directions du Ministère, des services déconcentrés (services régionaux de l'Équipement par exemple) ou la RATP qui commence à apparaître timidement comme commanditaire de recherche socio-économique en 1975. La DGRST, hors ATP SET, a financé cinq recherches se positionnant en socio-économie des transports. Enfin, sept recherches n'ont pas de commanditaire affiché.

Tableau 4 : recherches financées de façon certaine par le SAEI

1976	Peyrega (J)	ACEDES & CERPAAC	Transport et développement régional ? Etude de dynamique socio-économique
1970	Danet	CERAU	Étude des variantes de plan de transport et de leurs relations avec des objectifs
1970	Danet	CERAU	Étude sur les méthodes d'invention d'une variante de plan de transport
1977	Thoenig (J-C)	CERVL	Les transports terrestres et les effets de système.
1976	Dard (P)	CFEP	Projets autoroutiers pour la population des villes moyennes
1974	Laneyrie (P)	CRESAL	La fonction du taxi dans l'agglomération lyonnaise
1973	Netter (M)	CRET	Sur les effets structurels des transports
1972	Arditti (J-C)	ENSTA	Mise au point d'une méthode de programmation de la recherche en matière de transport
1978	Lorrain (D)	Fondation des Villes	Le secteur paramunicipal. Capital et collectivités locales : les transports urbains dans les agglomérations de province.
1974	Berney (P)	IAURIF	La place des TC en région parisienne : typologie des groupes socio-économiques par rapport aux problèmes des TCU.
1975	Assoc. ARTUR	IEE	Méthodologie d'évaluation de stratégie en matière de transports régionaux de personnes
1975	Cléry (Norbert)	IEE	Détermination d'une typologie des voyages à partir de l'analyse des comportements des usagers (base modèle TRIP)
1970	Bonnafous (A)	IEE	Détection des effets structurants d'une autoroute sur la région traversée (A7, Vienne-Bollène)
1972	Bonnafous (A)	IEE	Politiques d'aménagement et de communications
1975	anonyme	NORA ?	Les transports urbains en région parisienne : un nouveau service public
1971	anonyme	OTAM	Étude des transports régionaux de voyageurs (4 vol.)
1976	Ribeill (G)	Prospective & Aménagement	Rapports sociaux dans les transports urbains et mouvements revendicatifs transports
1975	Camus	SEDES	Méthodologie pour une étude des interrelations entre transports et structuration de l'espace économique
1976	anonyme	SEDES	Les transferts liés aux transports urbains de personnes
1971	anonyme	SERES	Les processus de constitution d'un "équilibre transport"
1974	anonyme	SERES	Éléments d'orientation pour le 7ème Plan des transports
1969	anonyme	SOGREP	Première et deuxième note sur les études relatives à l'analyse du rôle des transports dans l'aménagement des vallées de la Saône et du Rhône
1974	Chapoutot (J-J)	UER Urbanisation	Transports collectifs urbains et processus de décision

Tableau 5 : recherches financées de façon certaine par la DGRST (hors ATP)

1972	Anonyme	ISU	Aspects sociologiques du transport
1976	Raymond (H)	LASSAU	L'usager et l'espace de la gare de banlieue
1979	Coutras (J)	SMASH	Rapports conjugaux et mobilité des femmes "employées" dans l'agglomération parisienne
1969	Fichelet M)	SERES	Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport
1973	Ballu (B)	OTAM ; SERES	Eléments de méthodologie pour une prévision des déplacements de personnes en milieu urbain

Les financements ATP et DGRST apparemment hors ATP concernent le même échantillonnage d'équipes, à dominante sociologique et urbaniste. Très logiquement, les financements SAEI concernent des recherches sur les effets « structurants »[22] la modélisation ou toute autre méthodologie de mesure des comportements ou des stratégies d'agents. Ils ont donc logiquement profité à des équipes d'économistes comme l'IEE ou le CRET. Mais on trouve également parmi les bénéficiaires des équipes de sociologie (SEDES, Fondation des Villes), de politistes (CERVL) et d'aménageurs (Prospective et aménagement, IAURIF, CERAU, U.E.R. Urbanisation de Grenoble). On notera que Prospective & Aménagement, la SEDES, le CRET, et le CRESAL ont bénéficié de financements ATP et de financements SAEI. On ressent bien à travers ces constats le souci du SAEI d'ajouter une dimension qualitative et comportementale dans les modèles, accompagnant par-là même les efforts de structuration d'un milieu de recherche innovant mené par l'ATP.

Il ne nous a pas été possible, dans le cadre d'une investigation préliminaire, d'accéder aux budgets de ces recherches, les archives auxquelles nous avons pu avoir accès étant assez fragmentaires pour ce qui concernait les questions financières. Il n'est cependant pas aberrant de considérer que la manne déversée à l'époque sur la recherche en sciences sociales a été

[22] Il s'agit d'une réinterprétation : ce terme n'est pas toujours employé dans les études de l'époque, qui font plutôt référence au rôle des transports dans l'aménagement ou l'organisation du territoire, voire à l'« effet structurel ».

considérable et que sa disparition assez brutale à la charnière entre les décennies 1970 et 1980 a été très douloureusement ressentie. Ce bouleversement a en tout cas contribué à un remodelage considérable du milieu de recherches considéré, amenant les structures et leurs chercheurs à se réorienter vers d'autres objets plus aisément finançables.

B – Depuis 1980 : Le secteur public devient prépondérant, avec un nombre réduit de localisations

Le développement d'une recherche publique ou parapublique en sciences sociales appliquées aux transports est le fait marquant de cette décennie. Les bureaux d'études privés se sont reconvertis ou recentrés, à l'image du BETURE ou du BETEREM, qui existent toujours aujourd'hui, mais avec une dimension technique prépondérante. D'autres ont disparu comme l'OTAM, le CERFI, la SERES, et bien d'autres encore. La plupart de leurs salariés-chercheurs se rapprochent de la recherche publique et de l'enseignement supérieur, mais parfois au prix de longs détours. Un exemple de ce mouvement privé-public est le transfert de plusieurs chercheurs en sciences sociales du BETURE vers l'Institut d'urbanisme de Paris (Créteil) dès la fin des années 1970 : Gabriel Dupuy, Henri Coing. D'autres passeront par le statut de contractuel, à l'image de Nicole May qui est embauchée par le Ministère de l'Équipement en 1978 et qui passe par divers organismes parapublics (CREMSI, GIP Mutations industrielles) avant de devenir directrice d'études à l'ENPC. Elisabeth Campagnac intégre l'ENPC comme chercheuse contractuelle dès 1981. Georges Ribeill fera partie des heureux bénéficiaires de la création de deux corps de chercheurs de l'Équipement en 1994.

1. – État général des lieux de recherche dans les années 1980

Tableau 6 : les lieux de recherche identifiés à partir des productions dans la décennie 1980

Intitulé	Sigle développé	Ville
SAEP-METL (DAEI-SES)	Service d'analyse économique et du Plan, Ministère de l'Équipement	La Défense
IRT (INRETS)	Institut de recherche sur les transports	Arcueil
LET	Laboratoire d'économie des transports (ex-IEE)	Lyon
LATTS	Laboratoire Techniques, territoires, sociétés	Noisy-le-Gd.
CETUR	Centre d'études des transports urbains[23]	Bagneux
SETRA	Service études techniques des routes et autoroutes	Bagneux
LCPC	Laboratoire central des ponts et chaussées	Paris
RATP	Réseau 2000 - Unité prospective	Paris
CNAM-CDHT	Centre d'Histoire des techniques	Paris
CRET	Centre de recherches en économie des transports	Aix-en-Provence

Le premier constat qui peut être fait est le faible nombre de ces lieux, et leur grande concentration sur l'Île-de-France. La recherche publique ou assimilée des années 1980 se disperse moins géographiquement que les initiatives privées des années 1970, mais aussi bien moins que la recherche publique de l'époque ! La province n'est donc représentée que par le LET et le CRET, deux laboratoires universitaires. Les autres laboratoires de recherche publics représentés dans les années 1970 comme l'U.E.R. Urbanisation de Grenoble, le CRESAL de Saint-Étienne, le LARU de Lille[24] ou le CERVL de Bordeaux, sont passés à d'autres thématiques fondées sur d'autres types de financements.

[23] Le CETUR est la tête de pont du réseau des Centres techniques de l'Équipement, dont une partie (notamment le CETE Ouest situé à Nantes) a produit des rapports pouvant être inclus dans notre champ dans les années 1980. Après sa transformation en CERTU qui a eu pour conséquence un élargissement de son champ thématique, et son déménagement à Lyon qui a donné lieu à un renouvellement important du personnel, on peut considérer qu'il s'agit d'un tout autre organisme qui prend le relais.

[24] Le LARU (laboratoire d'Aménagement régional et urbain) existe toujours à l'heure actuelle, hébergé par l'École Centrale de Lille, nouvelle dénomination de l'Institut Industriel du Nord. Le directeur en 2000 est toujours Bernard Convert. Seuls les thèmes ont changé : activités de services aux entreprises, marchés de l'emploi urbain, politiques de formation et aménagement du territoire, analyse économique des marchés immobiliers urbains, cartographie et représentation graphique des données socio-économiques (source : site de l'ECL).

Mais la situation décrite ci-dessus n'est pas figée, et de nouvelles localisations provinciales émergent à la fin des années 1980, comme par exemple l'Unité de recherches TRACES de l'INRETS, localisée à Villeneuve d'Ascq et vouée à des approches socio-économiques en partenariat avec la Région Nord-Pas de Calais. Il n'en demeure pas moins que le nombre d'équipes s'est considérablement restreint.

Second constat important, la montée en puissance du réseau technique de l'Équipement est réelle. Un certain nombre de publications comportant en mot-clé « socio-économie des transports » émanent de laboratoires ou services techniques jusqu'ici davantage connus pour leur caractère technique et sciences de l'ingénieur que pour leur intérêt pour les sciences humaines : LCPC, SETRA, certains CETE. S'y ajoute le service économique et statistique du Ministère (devenu depuis DAEI-SES) qui traite des données socio-économiques et qui en fait l'exégèse. On peut également classer dans cette nébuleuse Équipement le LATTS (Laboratoire Techniques, territoires, Sociétés), logé à l'École nationale des Ponts et Chaussées depuis sa création en 1985 et qui associe chercheurs de l'Équipement, Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Travaux publics de l'État désireux de faire de la recherche, chercheurs CNRS et universitaires.

Troisième constat, la montée en puissance de la RATP déjà évoquée dans le chapitre 2. La RATP est à la fois commanditaire de recherches et lieu de recherches. Elle contribue à la valorisation des nouveaux acquis de la socio-économie des transports à travers ses publications propres (plus de 130 *Rapports prospective* ont été produits depuis le début des années 1980, sans oublier une série d'ouvrages aux Éditions de l'Aube à partir de la fin des années 1990), et à travers divers colloques, en général organisés à Cerisy, haut-lieu de la famille Heurgon.

2. Une nouvelle génération de chercheurs se substitue partiellement aux anciens

Si le LET fait figure d'ilôt de stabilité durant les années 1980 avec les mêmes dirigeants et le même noyau dur de chercheurs, il n'en est pas de même pour les autres lieux de recherche recensés. Les créations d'équipes suscitent des mouvements de chercheurs, mais aussi l'arrivée dans le champ de la socio-économie des transports de personnes qui étaient jusqu'ici en dehors, ou alors de débutants. Ce qui a pour conséquence un renouvellement des approches et l'intérêt pour de nouveaux objets comme les transports régionaux, la mobilité liée aux loisirs ou les effets des nouveaux sites propres urbains.

Les gros bataillons de chercheurs (notion toute relative) se trouvent dans un nombre très limité d'équipes : l'INRETS (DEST, puis TRACES), le LET et le LATTS. Dans le cas des deux dernières évoquées, ils cohabitent avec des sous-équipes qui ne travaillent pas avec une approche socio-économique (il existe des économistes « purs » au LET) ou pas sur les transports (une bonne moitié du LATTS à la fin de la période étudiée (début des années 1990) se positionnait en Sociologie du travail). De jeunes chercheurs, après l'obtention de leur doctorat, essaiment dans d'autres équipes. C'est le cas par exemple de Philippe Menerault, qui prépare sa thèse au sein du LATTS sous la direction de Gabriel Dupuy (soutenance en 1991), avant d'être recruté par l'INRETS-TRACES, alors en cours de constitution. À l'heure actuelle (fin 2004), il est directeur de cette unité, dont les effectifs se sont par ailleurs considérablement développés. L'essaimage peut également s'effectuer au bénéfice du secteur privé, comme le montre l'exemple de Philippe Duong, co-fondateur du bureau d'études spécialisé dans le transport de fret et la logistique Samarcande, après avoir effectué sa thèse sous la direction de Michel Savy. Moins jeune, Bernard Gérardin, après le LET et l'INRETS, s'est finalement mis à également à son compte (Gérardin Conseils).

Le tableau ci-dessous donne une photographie des principales équipes de recherches encore positionnées dans le champ de la socio-économie des transports au cours de la décennie 1980-1990. Cette image n'est pas forcément instantanée, comme le montre la présence d'un certain nombre de chercheurs (signalés en gras)cdans des localisations successives…

Tableau 7 : Lieux et personnels de la socio-économie des transports au cours des années 1980 et au début des années 1990

Intitulé	Ville	auteur 1	auteur 2	auteur 3	auteur 4	auteur 5	auteur 6	auteur 7
CETE Ouest	Nantes	Cornily Jean-Yves						
CETUR	Bagneux	Lassave Pierre	Méyère Alain	**Duchêne Chantal**				
CNAM-CDHT	Paris	Larroque Dominique	Gigaudon G					
CRET	Aix-en-Pce	Domenach Olivier	Quercy M	**Tarrius Alain**				
D&A	Montrouge	Cuneo Bernard	Haumont Antoine	Burdillat (M.)				
IRT/INRETS (DEST)	Arcueil	Morellet Olivier	Guilbault Michèle	Ollivier-Trigalo Marianne	Lefol JF	**Offner Jean-Marc**	Fourniau JM	**Tarrius Alain**
LATTS	Noisy-le-Grand	Dupuy Gabriel	Savy Michel	Ribeill Georges	Campagnac Elisabeth	**Offner J.-M. (1991)**		
LCPC	Paris	Fichelet Raymond[25]						
LET	Lyon	Bonnafous Alain	Plassard François	Routhier Jean-Louis	Raux Charles	Cusset Jean-Michel	Patier Danielle	Gérardin Bernard
RATP	Paris	Amar Georges	Guieysse Louis	Heurgon Edith	Vignaux Georges	Stathopoulos Nikolas	Joseph Isaac	
SAEP-METL	La Défense	Houée Michel	Huart Yves	Pereira	Muller (Mme)	Merciol Jean-Claude	Diehl	
SETRA	Bagneux	Dazanvilliers P	Furgaut C	**Duchêne Chantal**				
TRACES	Villeneuve d'Ascq	Menerault Philippe	Joigneaux Guy					

Les années 1990 voient ensuite les services de l'Équipement qui s'étaient risqués dans la production d'études et de recherches en socio-économie des transports (SETRA, LCPC, SAEP) s'en retirer. L'INRETS et le CERTU deviennent progressivement les seules références en la matière, ce dernier organisme attirant à lui les compétences jusque-là localisées au sein des CETE.

[25] Raymond Fichelet et son épouse finissent leur carrière à leur compte (consultants) au début des années 1990.

Conclusions

Cette démarche exploratoire nous a révélé un sujet d'une grande richesse et d'une ampleur insoupçonnée. Loin d'être un fourre-tout commode pour toute démarche non modélisatrice et non-technique des transports, la socio-économie des transports représente un facteur de renouvellement des approches qui a permis aux décideurs publics et aux exploitants de faire évoluer leur vision de l'activité.

Vingt années de production pourraient constituer un corpus raisonnable, aisé à embrasser. Ce n'est malheureusement pas le cas. Notre travail d'investigation n'a permis de ne recenser qu'entre le tiers et la moitié d'un corpus que nous estimons à ce point de nos investigations fort de près de mille entrées, tous statuts confondus. Il nous manque notamment à ce jour les thèses, qui montrent comment des écoles de pensées se constituent, l'intégralité de la production « grise » des centres d'études et de recherches du réseau scientifique et technique de l'Équipement, de nombreux articles (il faudrait pour cela dépouiller exhaustivement une trentaine de revues sur plus de vingt ans), une partie des productions des entreprises de transport, et enfin les documents qui pourraient être issus des archives des financeurs, à commencer par celles du Ministère de l'Équipement. Cette ampleur a quelque peu retardé nos investigations, faisant littéralement exploser le temps imparti aux dépouillements exploratoires, et obligeant à opérer de façon plus sélective.

La période étudiée est complexe. L'arbre ATP Socio-économie des transports a au premier abord tendance à cacher la forêt des nombreuses démarches de recherche menées avant, après et en parallèle. Cela tient à la fois à la remarquable capacité qu'ont eue les coordinateurs de cette action à en diffuser les résultats, mais aussi tout simplement au fait que c'est le seul programme de recherches explicitement dédié à ce thème qui a existé durant les deux décennies étudiées. C'est aussi un creuset d'où sont issus de nombreux chercheurs et commanditaires de recherche encore en pleine et entière activité de nos jours, qui joue un rôle de référence, source parfois de nostalgie (l'âge d'or ?) voire de rancoeurs (une fin brutale non méritée, une exécution motivée par de sombres raisons politiques…). Compte-tenu du caractère parfois passionnel de cette relation à l'ATP, il a été difficile d'obtenir des acteurs les plus impliqués dans cette action leur témoignage (à quoi bon rouvrir de vieilles plaies ?) ou l'accès à leurs archives personnelles. Par la suite, la difficulté a été d'identifier dans un flux moins clairement ciblé des recherches en lien avec la socio-économie, ce d'autant plus que les producteurs de recherche ne s'y réfèrent pas systématiquement. En revanche, de nombreuses études menées par les services de l'Équipement y font explicitement référence, ce qui prouve que le terme est passé dans le langage courant de ces services…

Au terme de cette première immersion dans le champ de la socio-économie des transports, il est possible de proposer ce que pourrait être le sommaire d'un ouvrage complet, traitant tour à tour du bornage du champ, des grandes périodes d'évolution des programmes de financement et de l'intérêt des différents commanditaires, avant de terminer sur quelques parcours représentatifs d'une typologie de lieux de production de recherche (annexe 2). Sa réalisation demandera un gros volume d'investigations et de dépouillement complémentaires, mais constituera sans nul doute une première appréciée.

Bibliographie générale

Établie à titre provisoire car incomplète à ce stade de notre recherche, cette bibliographie n'a pas fait l'objet d'un tri thématique. On y trouvera à la fois des ouvrages et articles représentatifs de la recherche en socio-économie des transports dans la période étudiée, mais aussi des articles de vision générale ou de rétrospective sur la période, signalés par un astérisque (*). Les rapports recensés par lieu de production dans les fiches de l'annexe 1 n'ont pas été repris ici.

Ouvrages et contributions à ouvrages collectifs

Aydalot P. (dir.), *Crise et espace*, Économica, 1984.

Bassand M., *La mobilité spatiale*, Ed. Georgi, 1980.

Bassand M., *Ville, régions et sociètés*, Presses Polytechniques Romandes, Lausanne, 1982.

Bassand M., Brulhardt M.-C., Hainard F., Schuler M., *Les Suisses entre la mobilité et la sédentarité*, PPR, Lausanne, 1985.

Bieber A., Haumont A., Orfeuil J.-P., Godard X.,Matalon B. et Frybourg M., "Mobilité, espace urbain et structure sociale", in : Quinet E. (dir.*) La demande de transport*, Presses de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, 1982, pp. 137-184.

Bonnafous A., Plassard F., Patier D., *Mobilité et vie quotidienne*, LET, Lyon, 1982.

Bonnafous A., *Circuler demain*, DATAR, La Tour d'Aigues, éditions de l'Aube, 1994.

Bonnet M., *Rythmes de vie et composantes temporelles des déplacements de loisirs*, INRETS, Paris, 1987.

Bonnet M., Bernard Y. dir. 1998*, Services de proximité et vie quotidienne*, Paris, PUF, 1998.

Campagnac E.*, Espace régional, filières de consommation et pratiques de transport des ouvriers à Dunkerque*, CRU, Paris, 1978.

Chabaud D., Fougeyrollas D.,*Travail domestique et espace temps des femmes*, CAESAR, Paris, 1981.

Collectif, *Transports et société, Colloque de Royaumont, 26-27 avril 1978*, Paris, Economica, 1980, 731 p.

Collectif, *Aspects socio-économiques des trains à grande vitesse*, Paris, La Documentation Française, 1985, 134 p.

Collectif, *Métamorphoses de la ville, Actes du colloque de Cerisy*, Paris, Economica, 1987, 413 p.

Collectif, *Un milliard de déplacements par semaine*, INRETS, La Documentation Française, 1989.

Duhem (Bernard), Gourdon (Jean-Loup), Lassave (Pierre), Ostrowetsky (Sylvia)(dir.), *Villes et transports, Actes du séminaire 1991-1994*, Paris, Plan Urbain, T. 1, 1994, 442 p. ; T. 2, 1995, 415 p.

Dupuy (Gabriel), *Les modèles de trafic urbain au service du développement de l'automobile*, Paris, 1975.

Dupuy (Gabriel), *Systèmes, réseaux et territoires ; Principes de réseautique territoriale*, Paris, Presses de l'ENPC, 1985, 168 p.

Dupuy (Gabriel), *Réseaux territoriaux*, Caen, Éditions Paradigme, coll. Transports et communication, 1988, 287 p.

Dupuy (Gabriel), *L'urbanisme des réseaux ; Théories et méthodes*, Paris, A ; Colin, Coll. « U », 1991, 198 p.

Dupuy (Gabriel), *L'automobile et la ville*, Paris, Flammarion, 1995.

Dupuy (Gabriel), *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthropos-Economica, 1995.

Dupuy (Gabriel),"L'automobile entre villes et campagnes", in *Nouveaux espaces et systèmes urbains*, SEDES, Paris, 1998.

Dupuy (Gabriel), *La dépendance automobile*, Anthropos-Economica, Paris, 1999.

Dupuy J.-P., Robert J., *La trahison de l'opulence*, Paris, PUF, 1976.

Gérardin B., *Le transport employeur*, LET, éditions Economica, 1981.

Haumont A., “Social structure, employment and everyday mobility”, in *Social aspects of transports : how to use social research in transport policy makin*g, TRRL supplementary Report 689, 1982.
I.R.T., *Les transports publics et l’usager,* colloque international, Paris, I.R.T., 1975, 271 p.
Larroque (Dominique), « Le réseau et le contexte : le cas des transports collectifs urbains (1880-1939), in Caron (François)(dir.), *Paris et ses réseaux : naissance d’un mode de vie urbain, XIXème – XXème siècles*, Paris, BHVP, 1990, pp. 299-343.
Laboratoire d’Économie des Transports, *Actes du colloque « Les couloirs Rhin-Rhône dans l’espace européen »* d’octobre 1989, Lyon, 1990.
Le Goff J., Guieysse L. (dir.), *Crise de l’urbain, Futur de la ville*, Paris, éditions Economica, 1986.
Lojkine (Jean), *La politique urbaine dans la Région parisienne*, 1945-1972, Paris, Mouton, 1972, 281 p.
Marotel (Geneviève) et al., *Travailler à Paris, vivre à… 100 km : les migrants SNCF en grande Région parisienne*, Arcueil, IRT, 1983, 92 p.
Massot (M.-H.) et Orfeuil (J.-P.), *Espaces de vie, espaces de travail ; 15 ans d’évolution*, INRETS, 1995.
Midler C., *L’auto qui n’existait pas, Management des projets et transformation des entreprises*, Paris, Inter-éditions, 1993.
Newman P.,Kenworthy J., *Cities and Automobile Dependence*, Gower Technical, Brookfield, 1991.
Obadia (Alain)(coord.), *Entreprendre la ville ; Nouvelles temporalités, nouveaux services*, La Tour d’Aigues, Éditions de l’Aube, 1997.
Offner J.-M. et Pumain D. (dir.), *Réseaux et territoires : significations croisées*, La Tour d’Aigues, éditions de l’Aube, 1996.
Picouet M. 1991 “Transformation de la mobilité dans les années récentes : évolution des approches et méthodes”, *Migrations, changements sociaux et développement*, Paris, ORSTOM, coll. Colloques et séminaires, pp. 13-22.
Plassard (François), “L’impact territorial des transports à grande vitesse”, in Derycke (P.-H.*), Espaces et dynamiques territoriales*, pp. 243-262, Ed. Economica, Paris, 1992.
Rowe (Frantz).,Veltz (Pierre)(dir.), *Entreprises et territoires en réseaux*, Paris, Presses de l’ENPC, 1991.
Sauvy (Alfred), *Les quatre roues de la fortune, essai sur l’automobile*, Paris, Flammarion, 1968.
Savy M., *Logistique et territoire : le nouvel espace du transport*, Montpellier, GIP Reclus, 1993.
Tarrius (Alain), *Anthropologie du Mouvement*, Caen, éditions Paradigme, 1989.
Viard (Jean), *La société d’archipel ou les territoires du village global*, La Tour d’Aigues, éditions de l’Aube, 1994.
Ziv (Jean-Claude), Napoléon (Charles), *Le transport urbain, un enjeu pour les villes*, Paris, Dunod, 1981, 236 p.

Thèses et rapports de recherche (hors fiches par lieu de production)

Alduy (Jean-Paul), Dagnaud (Monique), *La Cinquième République et l’aménagement de la région de Paris*, Paris, IAURIF, 1977-1978, 5 vol., 319 p., 52 p., 447 p., 65 p., 225 p.
Amar (Georges), *L’évolution de la conception de réseau*, RATP, Projet Réseau 2000, 59 p., février 1987.
Ascher F., *Loisirs et mobilités*, ARDU, Paris, 1981.
Beauvais (Jean-Marie), *Le coût social des transports parisiens*, Paris, Economica, 1977, 191 p.
Cherky (Eddy) & Mehl (Dominique), Crise des transports, politique d’État et mouvements d’usagers : enquête sur la Région parisienne 1968-1977, Paris, Centre d’étude des mouvements sociaux, 1977, 577 p.`
Duclos D., *L’automobile impensable. Objet technique, effet d’un code idéologique ou rapport contradictoire aux forces productives, pré-étude sur les conditions d’évolution des pratiques et des idéologies de l’automobile par les ménages*, ATP Socio-économie des transports, SAEI, Mission de la recherche, Centre de sociologie urbaine, 1976.
Fichelet (Raymond), *Usagers et conception de réseau*, RATP, Projet Réseau 2000, 33 p., avril 1986.

Offner (Jean-Marc), Sander (Agnès*), Les points-clés d'Autrement Bus : des théories à la pratique*, GDR 903 « Réseaux » et RATP (unité Prospective), 120 P.
Pradeilles (Jean-Claude), *Questionnement sur les conditions socio-économiques d'émergence de systèmes spécifiés de transports urbains*, ATP Socio-économie des transports, 1976.
Reichmann (S.), Andan (Odile), *Mobilité et espace urbain*, Université Paris I, 1982.
Ziv (Jean-Claude), Napoléon (Charles), *Les transports urbains en France entre 1947 et 1979 : naissance d'un concept*, Paris, MIT-CNRS, janvier 1979, 286 p.

Rapports officiels (*)

Bordes (J.-P.), *Les politiques de transports urbains : quelques éléments pour l'orientation de la recherche au cours du VII° Plan*, Paris, Mission de la recherche urbaine, Ministère de l'Équipement, 1975.
Fichelet (Raymond), *L'intervention des sciences de l'homme dans le domaine des transports urbains ; Réflexions sur quelques orientations de recherche pour le 7° Plan*, Paris, Ministère de l'Équipement, Mission de la Recherche, 1975, 58 p.
Martinand (Claude), *Le génie urbain, Rapport au ministre de l'Équipement*, Paris, La documentation française, 1986, 304 p.
Ministère des Transports, Ministère de l'Industrie et de la Recherche, *Rapport de la mission transports terrestres*, Paris, La documentation française, 1983, 106 p.
Parriaud (J.-C.), *P.R.D.T.T.T. ; Rapport d'évaluation*, Paris, 4 mai 1988, 34 p. + annexes.
Payan (Jean-Jacques), *Les transports terrestres, recherche et développement 1990-1994 (rapport de la commission)*, Paris, La documentation française, 1990.
Savy (Michel), *Propositions sur la recherche incitative en socio-économie des transports*, Paris, septembre 1988, 11 p.
Secrétariat d'État aux Transports, Mission de la Recherche, *Rapport sur les orientations des recherches socio-économiques dans le domaine des transports terrestres pour le VIIe Plan*, Paris, 1977, 47 p.

Numéros spéciaux de revues

Annales de la Recherche Urbaine, n° 23-24, 1984, "Les réseaux techniques urbains", 269 p.
Annales de la Recherche Urbaine, n° 67, juin 1995 : "Densités et espacements"
Bulletin de l'Association des Géographes français (BAGF), "Organisation ferroviaire et aménagement du territoire", n° 2, 1989.
La Vie Urbaine (revue de l'Institut d'urbanisme de Paris, Université Paris Val-de-Marne), n° 2/3/4, 1976,136 p. Numéro consacré à des comptes-rendus de recherches financées par l'ATP socio-économie des transports, et introduit par Odile Hanappe qui assurait la direction de l'ATP.
Métropolis, n° 73-74, 1986, « Réseaux …réseaux…réseaux» (dirigé par Nicolas Curien et al.).
Transport Environnement Circulation (TEC), n° 51, mars-avril 1982, 54 p. Numéro spécial recherche.

Articles

Amar (Georges), « Le projet Réseau 2000 de la RATP », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 39, 1988, pp. 5-15.
Amar (Georges), « Pour une nouvelle conception des réseaux dans la ville », *Quaderni (Communication Technologie Pouvoir)*, n° 6, 1989, pp. 23-33.
Amar (Georges), "Pour une écologie urbaine des transports", *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 59-60, 1993.
Amar (Georges), Stathopoulos (N.), « Les réseaux à organisation polaire : approche théorique et méthodologique de l'évaluation des performances », *Cahiers scientifiques du Transport*, n° 15-16, 1987, pp. 13-40.
Amar (Georges), Heurgon (Edith), « Réseau 2000 : une démarche systémique appliquée à la ville et au transport », *Revue internationale de Systémique*, Vol. 1, 1987, pp. 87-114.
Auphan (Étienne), « Évolution du réseau et hiérarchisation des voies ferrées », *Revue d'Histoire des chemins de fer*, n° 2, 1990, pp. 21-45.

Barbier (Michel), « Réflexion sur l'expérience de vingt ans de planification des transports collectifs urbains en région parisienne », *Cahiers scientifiques du transport*, n° 11-12, 1985, p. 47-85.
Benwell (Mary), « Social research in Transport ; The French experience as seen from the UK », *TRRL Supplementary Report,* n° 689, 1982, p. 63-73. (*)
Bieber (Alain), Bonnafous (Alain), Godard (Xavier), « Apport des sciences sociales au domaine des transports urbains », *TEC*, n° 51, mars-avril 1982, p. 33-37.(*)
Bieber (Alain), « L'influence de la grande vitesse sur la restructuration de l'espace européen », *RTS*, n° 27, 1990, pp. 55-62.
Bieber (Alain), « L'avenir des transports à grande vitesse », *Futuribles*, n° 145, 1990, pp. 25-49.
Bonnafous (Alain), « Mutation des systèmes de transport et radialisation de l'espcae », *RERU*, n° 2, 1990, pp. 271-279.
Bonnet M.,"Le temps dans le métro", *Annales de la Recherche Urbaine*, n°5, 1979.
Bonnet (Michel), *Évolutions thématiques et théoriques des recherches « mobilité » financées dans le cadre du programme socio-économie des transports*, Conférence internationale de La Haye, 1983, 19 p.(*)
Bouneau (Christophe), « La compagnie des chemins de fer du Midi, acteur du développement régional du Sud-Ouest, 1852-1938 », *Culture Technique (CRCT)*, n° 19, 1989, pp. 159-169.
Claval (Paul), Wolkowitsch (Maurice), « Chemins de fer, politique commerciale et organisation de l'espace », *Revue d'Histoire des chemins de fer*, n° 1, 1989, pp. 27-39.
Dagnaud (Monique), « La transformation des institutions de Paris et de sa région entre 1958 et 1977 : la classe dirigeante en quête d'une assise pour une hégémonie », *Sociologie urbaine*, n° 2 (avril-juin 1979), p. 143-166.
Dobias (Georges), « Transports urbains et recherche », *Revue de l'Union des Transports Publics*, novembre 1987, p. 17-20.(*)
Domenach (Olivier), Quercy (M.), « Incidence des réseaux de transport aérien intérieur et de télécommunications sur l'organisation spatiale des grandes firmes », *Bulletin de l'IDATE*, n° 7, 1982, pp. 113-124.
Dumont (Daniel), « La recherche en actions (PRDTTT) », *Transport public*, mars 1987, p. 17-23.(*)
Dupuy (Gabriel), « État de la recherche en sciences sociales sur les réseaux physiques urbains », in *États des lieux, thèmes émergents ; Milieux et réseaux urbains*, CNRS, 1985, p. 215-246.(*)
Dupuy (Gabriel), « Les réseaux techniques sont-ils des réseaux territoriaux ? », *L'Espace Géographique*, n° 3, 1987, pp. 175-184.
Dupuy (Gabriel), « Vers une théorie territoriale des réseaux : une application au transport urbain », *Annales de Géographie*, n° 538, 1987, pp. 658-679.
Dupuy (Gabriel), « L'Urbanisme et la recherche sur les réseaux », *Sistemi Urbani*, n° 3, 1989, pp. 225-239 (*).
Dupuy (Gabriel), Gély (Corinne), Offner (Jean-Marc), « RER et interconnexions : les vertus d'un réseau hybride », *Flux*, n° 2, 1990, pp. 81-93.
Dupuy (Gabriel), « Les stations nodales du métro de Paris : le réseau métropolitain et la revanche de l'Histoire, *Annales de Géographie*, février-avril 1993, pp. 17-31.
FLvB, « La recherche dans les transports publics ; Colloque UTP, Paris, 23-26 janvier 1984 », *Transport public*, mars 1984, p. 10-21.
Foot (Robin), « Automatisation du métro et qualité de service », *Cahiers du Groupe Réseaux*, n° 11, 1988, pp. 36-59.
Fourniau (Jean-Michel), « La génèse du TGV Sud-Est », *Culture Technique (CRCT*), n° 19, 1989, pp. 85-94.
Fourniau (Jean-Michel), « De la ligne au réseau à grande vitesse : le concept de réseau dans l'émergence des très grandes vitesses en France », *Revue d'Histoire des chemins de fer*, n° 2, 1990, pp. 145-164.
Frybourg (Michel), « L'expérience d'un organisme de recherche appliquée », *TEC*, n° 51, mars-avril 1982, p. 14-18.
Hatchuel (A.) Pallez (F.), "Des stations de métro en mouvement", *Annales de la recherche urbaine*, N°39, 1988.
Hatchuel (A.), Jougleux (M.), Pallez (F.), "Modernité : les enjeux de la création de produits", *Politiques et Management Public*,Vol 8, n° 4, 1990, pp. 25-45.
Laboratoire d'Économie des Transports, « La mobilité dans les espaces urbains et péri-urbains », in *États des lieux, thèmes émergents ; Milieux et réseaux urbains*, CNRS, 1985, pp. 267-286.(*).
Larroque (Dominique), « Économie et politique des transports urbains (1855-1939) », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 23-24, 1984, pp. 127-141.

Lefèvre (Christian), « Où les tramways font la ville : Los Angeles », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 21, 1984, pp. 85-104.
Lorrain (Dominique), « L'industrie des réseaux urbains en France ; Des origines nationales à une dynamique mondiale », *RERU*, n° 1, 1986, pp. 95-110.
Lorrain (Dominique), « Services urbains, l'expérience française », *Cahiers du Groupe Réseaux*, n° 10, 1988, pp. 5-53.
Lorrain (Dominique), « Le modèle français de services urbains », *Économie et Humanisme*, n° 312, 1990, p. 39-58.
Mc Shane (C.), « De la rue à l'autoroute, 1900-1940 », *Annales de la Recherche urbaine*, n° 23-24, 1984, pp. 17-27.
Ménerault (Philippe), "Contribution à une analyse morphologique des réseaux viaires", *Flux*, N° 16, avril-juin 1994
Merlin (Pierre), « Thèmes émergents dans la planification des transports urbains » in *États des lieux, thèmes émergents ; Milieux et réseaux urbains*, CNRS, 1985, p. 247-266.(*)
Montrade (Catherine), « Analyse historique et prospective de la dialectique tutelle – RATP », *Cahiers scientifiques du transport*, n° 11-12 (1985), p. 257-268.
Nicolas (Juliette), Bernard (Jean-Claude), « Crise des transports et enjeux sociaux en Région parisienne », *Espaces et sociétés*, n° 13-14 (octobre 1974 – janvier 1975), p. 93-110.
Offner (Jean-Marc), « La déréglementation des services urbains », *Cahiers du Groupe Réseaux*, n° 10, 1988, pp. 54-65.
Offner (Jean-Marc), « La déréglementation des réseaux d'autobus en Grande-Bretagne », *Réseaux*, n° 35, 1989, pp. 55-69.
Offner (Jean-Marc), « 20 ans de socio-économie des transports en France », *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 22, 1990, p. 125-140.(*).
Offner (Jean-Marc), Scherrer (Franck), « La ligne C du métrolyonnais : un réseau "multi-services" ? », *Revue d'Histoire des chemins de fer*, n° 2, 1990, pp. 129-139.
Offner (Jean-Marc), "Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique", *L'Espace Géographique*, n° 3, pp. 233-242, 1993.
Offner (Jean-Marc), « Vingt-cinq ans (1967-1992) de planification des transports urbains en France », *RERU*, n° 5, 1994, p. 153-171.
Pény (André), « Entre ville et réseau : la station de métro », *Revue d'Histoire des Chemins de fer*, n° 2, 1990, pp. 177-186.
Perrin-Pelletier (François), « La recherche dans les transports », *Transport*, n° 121, 1967, p. 296-304.(*)
Plassard (François), « Le réseau TGV et les transformations de l'espace ; la région Rhône-Alpes », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 39, 1988, pp. 112-116.
Plassard (François), « Insfrastructures de transport et transformation de l'espace. Le cas de la région du Creusot et de Montceau-les-Mines entre 1780 et 1980 », *Culture Technique (CRCT),* n° 19, 1989, pp. 150-158.
Plassard (François), « Axes autoroutiers et développement des régions », *Cahiers scientifiques du Transport*, n° 22, 1990, pp. 81-97.
Ribeill (Georges), « Aspects du développement du réseau ferré sur la longue période ; Approche historique », *Cahiers du Groupe Réseaux*, n° 1, 1985, pp. 10-25.
Ribeill (Georges), « Réseaux techniques, le développement à la française ; un modèle suggestif », *Métropolis*, n° 73-74, 1986, pp.83-88.
Ribeill G. Jan-March, "From Pneumatics to Highway Logistics : André Michelin, Instigator of the "Automobile Revolution", *Flux*, n°3, 1991.
Savy (Michel) & Veltz (Pierre), « Logistique, système d'information et réseau inter-entreprises », *Cahiers du Groupe Réseaux*, n° 8, 1987, pp. 3-20.
Scherrer (Franck), « L'autobus en banlieue, une nouvelle conception du réseau RATP », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 39, 1988, pp. 23-30.
Varlet (Jean), « Réseaux ferroviaires et relations interrégionales en France », *Revue d'Histoire des chemins de fer*, n° 2, 1990, pp. 87-101.
Sfez (Lucien), « Portrait d'une décision, le RER », *Projet*, n° 126, juin 1978, p. 680-690.
Vignaux (Georges), « schémas cognitifs et cartographies mentales ; Le réseau des transports parisiens », *Annales de la Recherche Urbaine*, n° 39, 1988, pp. 56-67.

Appels d'offres

P.R.D.T.T.T., *Consultation de recherche, thème X : recherches en sciences sociales appliquées aux transports*, Paris, 1984.

P.R.D.T.T.T., *Appel d'offres à la recherche en sciences sociales (thème IV : Transports urbains et régionaux)*, Paris, 1985.

Annexes

A1 – Fiches des lieux de recherche recensés

Introduction méthodologique

Les lieux de recherche ont été classés par ordre alphabétique, sur deux périodes correspondant aux deux volets de la quatrième partie du présent rapport. La charnière se situe au début des années 1980. Elle se justifie non seulement par la fin de l'ATP Socio-économie des transports, qui aura largement contribué à structurer un milieu de recherche original, mais aussi par la transformation de l'IRT en INRETS (1984) avec une redéfinition de ses axes de recherche et par l'implication de la RATP dans une approche sociale, comportementale et environnementale du transport avec la création de la cellule prospective et le lancement de Réseau 2000 (autour de 1985).

Nous avons tenté d'obtenir leur forme juridique (association, laboratoire public, S.A., etc.), leur localisation, les financeurs des recherches qui y ont été effectuées. Ces dernières sont recensées, ainsi que leurs principaux auteurs, dans la mesure où ils figuraient dans les en-têtes des rapports.

Pour la première période (I), nous avons recensé pas moins de 34 organismes de recherche, à un peu plus de 50 % parisiens. Le resserrement est net dans la première moitié de la décennie 1980 (IIa) avec 8 lieux de recherche seulement dont 6 dépendent du Ministère de l'Équipement ! Par la suite (IIb), leur nombre s'étoffe légèrement avec l'arrivée de nouvelles équipes de recherche et d'une nouvelle génération de chercheurs.

1.2. Fiche-type

Période (I, II a, II b)[26]
Intitulé / Raison sociale
Forme juridique
Localisation(s)
Principaux auteurs
Production dans le champ de la socio-économie des transports (rapports, articles)[27]

[26] Sauf indication contraire, un lieu de recherche apparu en période IIa perdure en période IIb.
[27] Les ouvrages figurent en bibliographie générale.

1.3. Lieux de recherches ayant fonctionné pendant la sous-période I exclusivement

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **ACEDES**
Forme juridique : **association**	
Localisation : Pessac (33)	
Principaux auteurs : Jacques PEYREGA	
Production dans le champ de la SET :	
1976 Peyrega (J), *Transport et développement régional ? Etude de dynamique socio-économique*, SAEI, Mission de la Recherche.	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **BETEREM**
Forme juridique : **entreprise privée**	
Localisation : Marseille (13)	
Principaux auteurs : Bernard Averous, Benjamin Matalon, Josyane Durand	
Production dans le champ de la SET :	
1976 Matalon (B), *La marche à pied comme moyen de déplacement ; étude exploratoire* ATP SET Convention 75 00 031 00 225 75 01 1977 Matalon (B), *Recherche sur la mobilité des personnes âgées* ATP SET Convention 74 00 180 00 225 75 01 1979 Matalon (B), *Le voisinage et la pratique de la marche à pied* ATP SET Décision n° 75.7.0474 1980 Anonyme, *L'image des transports collectifs : le « baromètre d'opinion »* D.T.T.	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **BETURE**
Forme juridique : **entreprise privée**	
Localisation : Trappes (78)	
Principaux auteurs : Henri Coing, Elisabeth Campagnac	
Production dans le champ de la SET :	
1975 Coing (H), *Recherche sur le ramassage de la main d'œuvre par les entreprises* (2 vol.) ATP SET Décision n° 74.00.008 1975 Coing (H), *Cars de ramassage et marché de l'emploi : le textile de Roubaix-Tourcoing*. 1976 Campagnac (E*), Le ramassage de la main d'œuvre dans la politique des grandes entreprises à Dunkerque*. 1981 Campagnac (E.), Tabarly (L.), *Emploi féminin, transport et mobilité ; L'exemple de Calais*, Recherche Transport.	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **CERAU (Centre d'études et de recherches sur l'aménagement urbain)**
Forme juridique : **non précisée**	
Localisation : Paris (16eme)	
Principaux auteurs : Gensollen (Michel), Danet, Terris, Martelly (Mlle)	
Production dans le champ de la SET :	
1970 Danet, *Étude des variantes de plan de transport et de leurs relations avec des objectifs* SAEI *A*- Danet, *Étude sur les méthodes d'invention d'une variante de plan de transport* SAEI 1970 Terris (Ph.), Rochefort (Ph.), *Étude du choix du mode de transport pour les déplacements dans la métropole lorraine*, CERAU-SETRA.	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **CEREBE (Centre de recherches sur le bien-être)**
Forme juridique : **non précisée**	
Localisation : Paris	
Principaux auteurs : Dupuy (J.-P.), Joussemet (A.), Saha (M.), Vicente (M.)	

Production dans le champ de la SET : 1980 Dupuy (J-P), *Encombrements et valeur sociale du temps* Min. de l'Économie, Dir. de la Prévision 1981 Joussemet (A.), Saha (M.), Vicente (M.), *Gare et localité*, recherche Transport.

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **CERFI (Centre d'études, de recherches et de formation institutionnelle)**
Forme juridique : **non précisée**	
Localisation : Paris (12°)	
Principaux auteurs : Felix Guattari, Claude Harmelle, Olivier Querouil	
Production dans le champ de la SET : 1977 Guattari (F), *Recherche exploratoire sur la signification sociale de l'accident* ATP SET Convention 74 00 007 03 00 1979 Harmelle (Cl), Querouil (O*), La mobilité généralisée contribue-t-elle à la constitution de nouvelles sédentarités ?* ATP SET Convention 76 00 060 225 75 01	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **CERVL (Centre d'études et de recherches sur la vie locale – IEP Bordeaux/CNRS)**
Forme juridique : **Laboratoire public**	
Localisation : Bordeaux (33)	
Principaux auteurs : Jean-Claude Thoenig, François Dupuy	
Production dans le champ de la SET : 1977 Thoenig (J-C), *Les transports terrestres et les effets de système* SAEI	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **CFEP (Compagnie française d'économistes et de psycho-sociologues)**
Forme juridique : **Société civile**	
Localisation : Paris (16°)	
Principaux auteurs : Michel Gensollen, M. Danet, M. Terris, Mlle Martelly	
Production dans le champ de la SET : 1970 Danet et al., *Étude des variantes de plan de transport et de leurs relations avec des objectifs*, SAEI. 1970 Danet et al., *Étude sur les méthodes d'invention d'une variante de plan de transport, rapport final* SAEI	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **CRESAL (Centre de recherches et d'études sociologiques appliquées de la Loire)**
Forme juridique : **Laboratoire public**	
Localisation : Saint-Etienne (42)	
Principaux auteurs : Laneyrie Philippe, Delatour Denis, Garnier André, Vennin Bruno, De Banville E., Hominal J., Tarrius Alain	
Production dans le champ de la SET : 1976 Bainville (E de), *Le développement de l'aviation régionale* ATP SET Convention 74 00 023 00 1976 Laneyrie (P), *Le taxi en France. Essais d'analyse socio-économique* ATP SET Convention 75 00 007 04 1978 Laneyrie (P), *Le taxi en France. Pratique de la clientèle et relations offre-demande* ATP SET Convention 76 00 007 18 1978 Laneyrie (P) et al., *Les équipements aéroportuaires dans la Région Rhône-Alpes ; Une approche de la gestion de l'espace*. Recherche Transport.	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **CSEP Comité sociologique, économique, politique**
Forme juridique : **non précisée**	
Localisation : Paris	
Principaux auteurs : Buffard Jean-Pierre Regazzola Thomas Desgoutte Jean-Paul	
Production dans le champ de la SET :	

1977 Buffard (J-P), Regazzola (T.), *Généalogie de la pendularité : être pendulaire, joindre les deux bouts*. ATP SET

1977 Regazzola (T*), Tensions migratoires et mutations de l'urbain : la construction de l'utopie centrale* ATP SET

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **ENSTA Ecole nationale supérieure des techniques avancées**
Forme juridique : **Établissement public**	
Localisation : Paris	
Principaux auteurs : Arditti J-C Crestin J-P Philippe G. Renouf C. Saiac J-H.	
Production dans le champ de la SET :	

1972 Arditti (J-C*), Mise au point d'une méthode de programmation de la recherche en matière de transport* SAEI

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **Fondation des villes**
Forme juridique : **non précisée**	
Localisation : Paris	
Principaux auteurs : Lorrain Dominique Tanniou F. Séjourné D.	
Production dans le champ de la SET :	

1978 Lorrain (D), *Le secteur paramunicipal. Capital et collectivités locales : les transports urbains dans les agglomérations de province*. SAEI

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **GETAM (Groupe d'études pour l'équipement, les transports et l'aménagement)**
Forme juridique : **non précisée**	
Localisation : Vitry-sur-Seine (94)	
Principaux auteurs : Lille François Chabaud D. Mason F. Meslier P. Jubelin L.	
Production dans le champ de la SET :	

1976 Lille (F), *La batellerie artisanale* (2 rendus)
ATP SET Convention ?? 00 055 01

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **IDET-CEGOS**
Forme juridique : **Entreprise privée**	
Localisation : Paris	
Principaux auteurs : Benusiglio D., Burel B., Haour B.	
Production dans le champ de la SET :	

1977 Benusiglio (D.), *Localisation des capacités d'expertises et répartition des pouvoirs qui président à l'évolution des systèmes de TCU* (2 vol.)
ATP SET Décision n° 75.7.0467

1977 Benusiglio (D.), Burel (D.), *Étude exploratoire des rapports entre les structures juridiques et fonctionnelles et les conduites innovatrices dans une organisation de transports en commun : le cas de Transexel*, IDET-CEGOS, Paris, 1977, 213 p.

1978 Benusiglio (D.*), Déterminants organisationnels des processus concernant la production*

du transport collectif dans les agglomérations de province ATP SET Décision n° 76.7.1881

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **IDN-LARU (Laboratoire d'aménagement régional et urbain), Institut industriel du Nord**
Forme juridique : **Laboratoire public**	
Localisation : Villeneuve d'Ascq (59)	
Principaux auteurs : Convert Bernard Jakubowski Pierre Pinet Michel	
Production dans le champ de la SET : 1976 Convert (B.), *Mobilité et processus de mutation : le cas du bassin minier Nord P.C*. ATP SET Convention 75 00 364 00 1977 & 1978 Pinet (M.), Convert (B.)., (1*) Transport de main-d'oeuvre et mobilité dans une aire urbaine en transition* ; (2) *Logiques industrielles de la reconversion et mobilisation de la main d'oeuvre dans le bassin minier Nord-Pas-de-Calais,* financeur non précisé. 1980 Convert (B.), *Le puits et le pendule ; transport et système de l'emploi ; analyse des migrations alternantes dans le Bassin minier Métropole nord*, Recherche Transport.	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **IEE Institut des études économiques, Université de Lyon (->1980)**
Forme juridique : **Laboratoire public**	
Localisation : Lyon	
Principaux auteurs : Bonnafous Alain, Plassard François, Gagneur Jacques, Soum Didier , Latarjet S., Patier Danielle, Gérardin Bernard	
Production dans le champ de la SET : 1970 Bonnafous (A*), Détection des effets structurants d'une autoroute sur la région traversée (A7, Vienne-Bollène)* SAEI 1972 Bonnafous (A), *Politiques d'aménagement et de communications* SAEI 1973 Anonyme*, Les déplacements des habitants des grands ensembles de l'agglomération lyonnaise*. 1975 Assoc. ARTUR*, Méthodologie d'évaluation de stratégie en matière de transports régionaux de personnes* SAEI 1975 Cléry (Norbert), *Détermination d'une typologie des voyages à partir de l'analyse des comportements des usagers (base modèle TRIP)* SAEI 1978 Bois (B.), Clément (M.), *Le ramassage ouvrier dans le département de l'Isère ; Résultat d'une enquête auprès des établissements employant plus de 10 salarié*s DTT. 1979 Gérardin (Bernard), Transport de personnel et coordination des transports.	

Voir aussi Laboratoire d'économie des Transports (période II)

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **IREP, (Institut de recherche économique et de planification ; Université des sciences sociales de Grenoble)**
Forme juridique : **Laboratoire public**	
Localisation : Grenoble (38)	
Principaux auteurs : Mallein Philippe	
Production dans le champ de la SET : 1972 Mallein (Philippe), *Vers une définition des transports comme système social*	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **LASSAU (Laboratoire de sciences sociales appliquées à l'urbain)**
Forme juridique : **Laboratoire public**	
Localisation : Marnes-la-Coquette (92)	
Principaux auteurs : Raymond Henri, Joussemet-Samie Anita, Trouard-Riolle Hedwige, Frey Jean-Pierre	
Production dans le champ de la SET : 1976 Raymond (H.), *L'usager et l'espace de la gare de banlieue* DGRST	

1978 Frey (J-P), *Usagers, recherche et utilisateurs : méthodologie de communication de résultats* ATP SET
1979 Joussemet-Samie (A), *L'espace de l'interconnexion*
ATP SET Convention 75 00 070 00
1981 Raymond (H.), Trouard-Riolle (H.), *Le geste du transport, un rite quotidien*, Recherche Transport.

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **LCP (Laboratoire de conjoncture et de prospective)**
Forme juridique : **non précisée**	
Localisation : inconnue	
Principaux auteurs : Goux C.	
Production dans le champ de la SET : 1975 Goux (C.), *Les moyens de transport, objets de consommation. Analyse typologique à partir de la méthode de stockage-réglage*, financeur non précisé.	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **LRE Laboratoire de recherches économiques, IAE, Université de Caen**
Forme juridique : **Laboratoire public**	
Localisation : Caen (14)	
Principaux auteurs : Le Duff,Gawlick Emil ,Violet Claude, Wion Daniel	
Production dans le champ de la SET : 1976 Le Duff , *Étude sur la rationalité et la réalité des décisions dans le domaine des transports* ATP SET Convention 75 00 063 00	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **OTAM Omnium technique d'aménagement (div. Aménagement du groupe OTH-SEMA)**
Forme juridique : **Entreprise privée**	
Localisation : Paris	
Principaux auteurs : Ballu B. Brachon A. Le Boulanger H. Machu C.	
Production dans le champ de la SET : 1971 Anonyme, *Étude des transports régionaux de voyageurs* (4 vol.) SAEI 1973 Ballu (B.), Brachon (A.), Fichelet (Raymond), Le Boulanger (H.), Machu (C.), May (Nicole), *Éléments de méthodologie pour une prévision des déplacements de personnes en milieu urbain*, Paris, SERES/OTH, 1973 (contrat DGRST n° 71 7 3002, Action Concertée Urbanisation).	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **Prospective et Aménagement**
Forme juridique : **Entreprise privée**	
Localisation : Montrouge (92)	
Principaux auteurs : Hanappe Paul Savy Michel Haumont Bernard Cuneo Bernard Ribeill Georges May Nicole Lille François	
Production dans le champ de la SET : 1976 May (Nicole), Ribeill (Georges), *Rapports sociaux dans les transports urbains et mouvements revendicatifs transports*, Prospectives et aménagement, 1976, 257 p., SAEI, Commissariat Gal du Plan 1976 Ribeill (G.), *Revendications et instances revendicatives en matière de transports urbains ATP SET* 1977 Hanappe (P.) et Savy (M.), *Ports industriels et mutations économiques* ATP SET Décision n° 75.7.0469 1978 Haumont (Bernard), Cuneo (B.), Durand (C.), Goin (P.), Savy (Michel), *Processus sociaux et planification localisée ; Planification des transports et planification urbaine dans les Bouches-du-Rhône*, Prospective et Aménagement, SAEI, 2 vol., Paris, 190 p. 1978 Haumont (B.*), Appareils d'état et transports régionaux de personnes : le cas des Bouches-du-Rhône et de la Lorraine* ATP SET Convention 75 00 059 00	

1978 Haumont (B.), *Les interventions publiques en matière de transports collectifs de personnes* ATP SET Décision n° 76.0.0062
1978 Ribeill (G.), *Mobilisation de la force de travail, bassin de main d'œuvre industrielle et revendications transport : le cas de l'agglomération rouennaise* ATP SET Décision n° 76.00.048
1978 May (N), *La municipalité comme instance revendicative : politique et revendications transport à Calais* ATP SET Décision n° 77.00.009

Voir aussi Développement et Aménagement (période II)

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **SERES Société d'études et de recherches en sciences sociales**

Forme juridique : **Entreprise privée**

Localisation : Paris (9ème)

Principaux auteurs : Fichelet Raymond, May Nicole, Fichelet Monique

Production dans le champ de la SET :

1969 Fichelet (M.), *Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport* DGRST A.C. Urbanisation
1969 Anonyme, *La desserte cadencée métropolitaine. Étude psychosociologique préalable à la mise en service du METROLOR*, recherche pour l'OREAM Lorraine.
1970 Fichelet (M.), Fichelet (R.), May (N.), Contribution à une psychosociologie des comportements humains ; Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport, Copedith (contrat DGRST n° 68 01 188).
1973 Anonyme, *La détermination d'une politique locale de transports urbains* (2 vol.)(avec l'IRT)
1973 Fichelet (Raymond), Sauerwein (J.), *La détermination d'une politique locale de transports urbains*, Paris, SERES, étude pour l'IRT.
1974 Fichelet (M.), Fichelet (Raymond), *Système de transports en région parisienne*, Paris, SERES, étude pour la RATP.
1974 Anonyme, *Les processus de constitution d'un "équilibre transport"* SAEI, Mission de la Recherche
1977 Fichelet (M.), Fichelet (Raymond), *La notion de réseau appliquée aux transports collectifs urbains ; Concept, réalité sociale et pratique sociale : un essai d'élucidation*, Paris, SERES, 1977 (ATP Socio-économie des transports).
1978 Anonyme, *L'exploitation de la route ; acteurs et rationalités*, financeur non connu
1978 Anonyme, *La constitution des réseaux de transports urbains ; éléments pour une interprétation socio-politique (le cas de la Région parisienne),* Paris, SERES, 136 p.
1978 Fichelet (R.), *Les déplacements et leurs régulations*, SERES, financeur non connu.
1979 Fichelet (R.), *De la régulation du trafic à la régulation sociale*, Recherche Transport.
1980 Anonyme, *Éléments d'orientation pour le 7ème Plan des transports* SAEI, Mission Recherche, Dpt. Éco.appliquée

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **SMASH (Société de mathématiques appliquées et de sciences humaines)**
Forme juridique : **Soc. Civile particulière**	
Localisation : Paris (16ème)	
Principaux auteurs : Coutras Jacqueline Fagnani Jeanne	
Production dans le champ de la SET : 1979 Coutras (J.), *Rapports conjugaux et mobilité des femmes "employées" dans l'agglomération parisienne* DGRST Décision n° 77.7.1679	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **SOGREP (Société générale de recherche et de programmation)**
Forme juridique : **non précisée**	
Localisation : Paris	
Principaux auteurs :	
Production dans le champ de la SET : 1969 Anonyme, *Première et deuxième note sur les études relatives à l'analyse du rôle des transports dans l'aménagement des vallées de la Saône et du Rhône* SAEI, RATP	

Période **I**	Intitulé / Raison sociale : **Université de Grenoble, UER Urbanisation-Aménagement**
Forme juridique : **Laboratoire public**	
Localisation : Grenoble (38)	
Principaux auteurs : Chapoutot Jean-Jacques Gagneur Jacques Josse Loïc Liochon Pierre	
Production dans le champ de la SET : 1973 Chapoutot (Jean-Jacques) & Gagneur (Jacques), *Caractères économiques des transports urbains*, Grenoble, SAEI, UER Urbanisation – aménagement, 161 p. 1974 Chapoutot (Jean-Jacques) & Gagneur (Jacques), *Les entreprises de transports collectifs urbains ; Essai d'analyse*, Grenoble, SAEI, UER Urbanisation – aménagement, 142 p. 1974 Chapoutot (Jean-Jacques) & Gagneur (Jacques), T*ransports collectifs et processus de décision*, Grenoble, SAEI, UER Urbanisation – aménagement,169 p. 1976 Chapoutot (Jean-Jacques) & Gagneur (Jacques), *Les pratiques des institutions de gestion des transports urbains*, Rapport ATP Socio-économie des transports, Grenoble, SAEI, UER Urbanisation – aménagement, 41 p. 1976 Chapoutot (Jean-Jacques) & Gagneur (Jacques), *Systèmes de transports urbains et mobilisation de la main-d'œuvre : le cas de Grenoble*, Grenoble, SAEI, UER Urbanisation – aménagement, 420 p, ATP SET Décision n° 74.00.01.	

1.4. Lieux de recherche ayant existé à la fois dans les années 1970 et les années 1980

Période **I et II**	Intitulé / Raison sociale : **CETUR (Centre d'études sur les transports urbains)**
Forme juridique : **Organisme d'études public (réseau technique de l'Equipement)**	
Localisation : Bagneux (92)	
Principaux auteurs : Lassave (Pierre)	
Production dans le champ de la SET : 1974 Anonyme, *Caractéristiques des déplacements en milieu urbain* (9 vol.)(avec le SETRA) 1978 Anonyme, *Les transports collectifs dans l'aménagement des quartiers nouveaux*, DTT et DAFU. 1980 Anonyme, *Une approche de l'organisation des déplacements à moyen terme : l'étude du centre de Strasbourg*. 1980 Tamman (R.), *Questions sur l'avenir des transports urbains*. 1982 Lassave (P.), *Note sur les méthodes d'évaluation économique et sociale des choix de planification en matière de déplacements urbains*. 1985 Anonyme, *Les déplacements domicile-travail et domicile-école. Modèles désagrégés de choix modal*. 1987 Anonyme (avec CETE Lyon), *La desserte des zones peu ou moyennement denses des périphéries d'agglomération ; Les taxis collectifs*. 1989 Loiseau Van Baerle (F.), *Le piéton, la sécurité routière et l'aménagement de l'espace public. Étude comparative des politiques et réalisations aux Pays-Bas, en Allemagne et en France*.	

Période **I à IIb**	Intitulé / Raison sociale : **CREDOC (Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie)**
Forme juridique : **Laboratoire public (ERA CNRS)**	
Localisation : Paris (13°)	
Principaux auteurs : Jean-Loup Madre, F. Boscher	
Production dans le champ de la SET : 1979 Madre (JL*), Influence des tarifications différentielles sur la consommation des transports de voyageurs* ATP SET Décision n° 79.00.022 1983 Boscher (F.), *Le système d'enquête sur les conditions de vie et aspirations des français : pratiques et perceptions des transports, Enquête 1978-1981*. 1986 Boscher (F.), *Enquête 1985-1986, phase VIII ; Thème Transports, rapport technique*.	

Période **I à IIb**	Intitulé / Raison sociale : **CRET Centre de recherches d'économie des Transports**
Forme juridique : **Laboratoire public (Université)**	
Localisation : Aix-en-Provence (13)	
Principaux auteurs : Netter Maurice, Bleitrach Danielle, Chenu A., Broda J., Bouffartigue P., Ronchi Y, Domenach Olivier, Quercy M.	
Production dans le champ de la SET : 1973 Netter (M.), *Sur les effets structurels des transports*, S.R.E. Provence – Côte d'Azur. 1979 Netter (M), *Relation entre exploitants et usagers des transports et dissociation du pouvoir de décision ; Processus de travail et mise en valeur du capital chez Karl Marx* ATP SET Convention 74 00 007 00 1977 Bleitrach (D), *Production et consommation dans la structuration des pratiques de déplacement. Les modes de vie des ouvriers des zones industrielles de Fos et Vitrolles* ATP SET Convention 74 00 048 00 1979 Domenach (Olivier), Quercy (M.), *Contribution à l'analyse du transport aérien régional. Application aux cas de Mende et de Béziers*, 2 vol. OCDE. 1980 Donzel (A.), Bouffartigue (P.), *Espace urbain, transports et modes de vie ; Déterminants sociaux des pratiques de déplacements des travailleurs marseillais. Le cas des ouvriers du port* Recherche Transport	

Période **I et IIa**	Intitulé / Raison sociale : **GIFRESH (Groupe pour l'intervention, la formation et la recherche en sciences sociales)**
Forme juridique : **non précisée**	
Localisation : Ventabren (13)	
Principaux auteurs : Morin Michel	
Production dans le champ de la SET : 1980 Morin (M.), *Échanges familiaux et pratiques de déplacements* ATP SET Décision n° 79.00.26 1983 Morin (M.), *Déplacements familiaux et voyages interrégionaux* Recherche transport	

Période **I et IIa**	Intitulé / Raison sociale : **Institut national de recherches sur les Transports (I.R.T.) -> 1985**
Forme juridique : **Organisme d'études public (réseau technique de l'Équipement)**	
Localisation : Arcueil (94)	
Principaux auteurs : Bieber (Alain), Bien (G.), Coindet (Jean-Paul), Dekkers (Marie-Antoinette), Godard (Xavier), Marotel (Geneviève), Morellet (Olivier), Potier (Françoise), Poulenat (C.), Tarrius (Alain)	
Production dans le champ de la SET : 1971 Anonyme, *Le choix du mode de transport dans les villes de province*, Rapport de recherche IRT n° 4. 1974 Bien (G.), *Une application du concept d'accessibilité à l'étude des réseaux de transports collectifs*. 1974 Fonlupt (J.), *Programme tournées. Organisation des tournées de ramassage*. 1974 Anonyme, *Transport employeur ; exemple de l'agglomération lyonnaise*. 1976 Bougin (C.), Bieber (A.), *Le suivi de l'expérience de Besançon. Contribution à l'évaluation d'un plan de transports urbains*, Rapport de recherches IRT n° 2. 1977 Géraud (P.), *Les modèles de demande en transports interurbains de voyageurs*, Note d'information IRT n° 10. 1977 Anonyme, *Image et adoption du Busphone par les habitants de Saint-Cloud*, Rapport de recherche IRT n° 23. 1978 Anonyme, *Les évolutions dans l'usage des modes de transport. Influence des moments de transition dans le cycle de vie*. 1978 Orfeuil (J.-P.), *Motorisation et usage de la voiture*, Rapport IRT n° 38/2 1979 Dekkers (M.-A.), *Évolution de l'offre de transport collectif en périphérie d'agglomération*, Rapport de recherche IRT n° 41. 1980 Poulenat (C.), Masson (G.), *Utilisation des services spécifiques de transport pour les personnes handicapées physiques. Cas de Nancy et Amiens*, Rapport de recherche IRT n° 45. 1980 Godard (X.), *Recherche sur la mobilité des personnes en zone urbaine*, IRT, Paris 1981 Potier (F.), *Mobilité du week-end*. 1981 Tarrius (A.), Marotel (G.), Dutoya (P.*), Rythmes sociaux et appréhension des besoins de déplacements en zone rurale*, Rapport de recherche IRT n° 53. 1981 Marotel (G.), Davée (M.), *Travailler à Paris, vivre à 100 km ; Les migrants SNCF en région parisienne*. 1983 Morellet (O.), *Le partage modal du trafic interrégional de voyageurs* (2 vol.). 1983 Godard (X.), Bieber (A.), *Recherche sur la mobilité des personnes en zone urbaine. Exploitation de l'enquête de Dijon*. Rapport de recherche IRT n° 38 (5 vol.). 1983 Coindet (J.-P.), Potier (F.), Pécheur (P.), *Les déplacements domicile-travail*, note d'information IRT n° 25.	

Voir INRETS-DEST pour la période postérieure à la fusion avec l'ONSER.

Période **I et IIa**	Intitulé / Raison sociale : **ISU (Institut de sociologie urbaine)**
Forme juridique : **non précisée**	
Localisation : Paris	
Principaux auteurs : Haumont Antoine, Lamberti Astrid, Depaule Nathalie, Wintersdorff Françoise	
Production dans le champ de la SET : 1972 Anonyme, *Aspects sociologiques du transport* DGRST 1977 & 1979 Haumont (A.*), La mobilité des citadins* (2 vol.) : (1)1977, *Mobilité et modes de vie* ; (2) 1979, *Mobilité et espaces urbains* ATP SET Convention 74 00 021 00 1983 Haumont (A.), Wintersdorff (F.*), Stratégies parentales et déplacements des enfants,* 2 vol., Recherche Transport. 1986 Haumont (A.), Wintersdorff (F.*), Les déplacements de courte durée dans les modes de vie urbains*, Recherche Transport.	

Période **I et II**	Intitulé / Raison sociale : **SEDES Société d'études pour le développement économique et social**
Forme juridique : **entreprise privée**	
Localisation : Paris (7ème)	
Principaux auteurs : Camus, Le Vu, Levêque, Hayère G., Hanrot Pierre, Le Gall M., Leullier J.-C.	
Production dans le champ de la SET 1976 Hayère (G.), *Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroutes de la liaison sur la région rurale traversée : l'autoroute A 6 dans le département de l'Yonne*. ATP SET Convention 74 00 010 00 1977 Hayère (G.), *Conséquences socio-économiques de la mise en service de tronçons d'autoroutes de la liaison sur la région rurale traversée : l'autoroute A 7 dans le département de la Drôme et de l'Ardèche*. ATP SET Convention 75 00 072 00 1975 Camus, *Méthodologie pour une étude des interrelations entre transports et structuration de l'espace économique* SAEI, DATAR, IRT 1976 anonyme, *Les transferts liés aux transports urbains de personnes* SAEI, DTT 1988 anonyme, *Mise en évidence sur le cas du TGV sud-Est des modifications intervenues dans les pratiques de déplacement*, SERT.	

Période **I et II**	Intitulé / Raison sociale : **SETRA Service d'études techniques des routes et autoroutes**
Forme juridique : **Organisme d'études public (réseau technique de l'Equipement)**	
Localisation : Bagneux (92)	
Principaux auteurs : Dazanvilliers P. Duchêne Chantal Morellet Olivier	
Production dans le champ de la SET : 1973 Anonyme, *Influence de l'offre du réseau sur la mobilité des personnes*. 1973 Anonyme, *Influence de l'accessibilité sur la mobilité des personnes* (4 vol.) 1976-1978 Anonyme, *Étude des effets économiques indirects des investissements routiers et autoroutiers* (4 vol.). 1980 Anonyme, *Les effets socio-économiques des investissements routiers et autoroutiers*. 1980 Anonyme, *Un modèle de choix des usagers entre itinéraires concurrents*.	

1.5. Lieux de recherche apparus ou refondés dans les années 1980

Période **II**	Intitulé / Raison sociale : **CETE (Centres d'études techniques de l'Équipement), au nombre de 7**
Forme juridique : **Organismes d'études publics (réseau technique de l'Equipement)**	
Localisations : St-Médard-en-Jallès (33), Nantes (44), Metz (57), Aix-en-Provence (13), Bron (69), Grand-Quevilly (76), Lille (59).	
Principaux auteurs :	
Production dans le champ de la SET : 1979 CETE Est, *Enquêtes sur le transport de personnel*, *Indre, Meuse, Meurthe-et-Moselle, Moselle*, D.T.T. 1982 CETE Lyon, *Les dessertes par taxi collectif*. 1986 CETE Ouest, *Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A 11 en Sarthe* Dir. des Routes. 1986 CETE Ouest, *Incidences socio-économiques de l'aménagement de l'autoroute A 81 en Mayenne*. Direction des Routes. 1988 Cornily (J-Y) CETE Ouest & SETRA, *Les effets socio-économiques des grandes infrastructures routières* Dir. des Routes & DSCR	

Période **II**	Intitulé / Raison sociale : **Développement et aménagement**
Forme juridique : **non précisée**	
Localisation : Montrouge (92)	
Principaux auteurs : Burdillat (M.), Cuneo (Bernard), Haumont (Bernard)	
Production dans le champ de la SET : 1983 Burdillat (M.), Cuneo (Bernard), Haumont (Bernard,) *Spatialités urbaines et politiques de transport*, Recherche Transport.	

Période **II**	Intitulé / Raison sociale : **LET (Laboratoire d'Économie des Transports)**
Forme juridique : **Laboratoire public (Université et CNRS)**	
Localisation : Lyon (69)	
Principaux auteurs : Andan (Odile), Bernadet (Maurice), Bonnafous (Alain), Bonnel (Patrick), Crozet (Yves), Lasserre (Jean-Claude), Mignot (Dominique), Patier-Marque (Danielle), Plassard (François), Raux (Charles), Routhier (Jean-Louis)	
Production dans le champ de la SET :	

1981 Ambrosini (C.), *Du besoin de transport urbain*.
1981 Bonnafous (A.), Patier-Marque (D.), Plassard (F.*), Les déplacements d'affaires Paris – Rhône-Alpes*.
1982 Plassard (F.), *Mobilités urbaines comparées*, Recherche Transport.
1983 De la Morsanglière (M.), *Structure familiale et comportements de déplacements ; Chaînes d'activités et de déplacements communs au sein du ménage*.
1984 Bonnafous (Alain), *Trains à grande vitesse, développement régional et dysfonctionnements locaux*.
1985 Bonnel (P.), *Les besoins latents de déplacements ; Une méthode de révélation appliquée au cas de Saint-Priest*.
1985 Mignot (Dominique), *Analyse des besoins latents de déplacements des individus soumis à une offre idéale de transport collectif*.
1986 Buisson (M.-A.), Bonnafous (A.), Bernadet (M.*), Effets indirects du TGV et transformations du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes*, Recherche Transport SERT.
1986 Laboratoire d'Économie des Transports, *Revue des recherches sur les comportements de mobilité quotidienne*, SERT, 71 p.
1988 Lardinois (C.), Lasserre (J.-C.), Routhier (J.-L.), *Pour la mise au point d'un outil d'aide à la décision dans le domaine de la planification des transports publics intercités*.
1988 Raux (C.), Andan (O.), Bonnel (P.), *Les analyses de comportements de mobilité individuelle quotidienne ; Une synthèse bibliographique*, SERT.
1989 Bonnel (Patrick), *Analyse de l'opérationnalité d'une méthode de simulation des changements de comportement*, Recherche Transport SERT.
1989 Le Nir (M.), Routhier (Jean-Louis), Thibaud (Serge*), Le transport régional inter-cités en Rhône-Alpes*, Conseil Régional Rhône-Alpes.

Période **IIb**	Intitulé / Raison sociale : **INRETS – DEST (Département d'économie et de sociologie des Transports)**
Forme juridique : **Organisme d'études public (réseau technique de l'Equipement)**	
Localisation : Arcueil (94)	
Principaux auteurs : Bonnet (Michel), Guilbault (Michèle), Morellet (Olivier), Offner (Jean-Marc), Ollivier-Trigalo (Marianne), Potier (Françoise)	
Production dans le champ de la SET :	

1985 Ollivier-Trigalo (M.), *Suivi socio-économique des régions desservies par le TGV Sud-Est* (2 vol.).
1986 Chaigneau (G.), *Les voyageurs pour motifs de loisirs face aux actions de régulation du trafic interrégional. Les fluctuations de la demande au cours de l'année*, Rapport INRETS n° 14.
1987 Bonnet (M.), *Rythmes de vie et composantes temporelles des déplacements de loisirs*, Rapport INRETS n° 29.
1987 Leconte (S.), Mey A.), Bonnet (M.), Morellet (O.), *Attitudes et comportements des voyageurs pour motifs de loisirs*, Rapport INRETS n° 34.
1987 Offner (J.-M.), *L'expertise locale en transports urbains des années soixante-dix. L'ère des nouveaux technocrates*.
1987 Madre (J.-L.), *Intervention publique et transport de voyageurs*.
1989 Guilbault (M.), Morellet (O.), Ollivier-Trigalo (M.), *L'amélioration de l'offre de transport : de l'induction directe à l'apprentissage de la mobilité à longue distance*, Rapport INRETS n° 97.
1989 Potier (F.), *Évolution de la mobilité de week-end*, Rapport INRETS n° 109.
1989 Bonnet (M.), Guilbault (M.), Ollivier-Trigalo (M.), *Relation entre offre et demande. Effets sur les comportements de déplacements à longue distance et sur l'économie régionale*,

GART.

L'INRETS succède en décembre 1985 à l'IRT (voir fiche correspondante)

Période **IIb**	Intitulé / Raison sociale : **LATTS (Laboratoire Techniques, Territoires, Sociétés)**
Forme juridique : **laboratoire commun ENPC-Université de Paris XII-Val de Marne**	
Localisation : Noisy-le-Grand (93) jusqu'en 1997	
Principaux auteurs : Dupuy (Gabriel) jusqu'en 1992, Laterrasse (Jean), Lefèvre (Christian), Offner (Jean-Marc) à partir de 1991, Ribeill (Georges), Sander (Agnès), Savy (Michel), Stransky (Vaclav), Veltz (Pierre)	
Production dans le champ de la SET : 1987 Dupuy (Gabriel) et al., *La crise des réseaux d'infrastructures : le cas de Buenos Aires*, ENPC-LATTS, 297 p. 1988 Collectif, *Génie urbain, acteurs, territoires, technologies : éléments pour une réflexion problématique*, Séminaire de Recherche organisé avec le Plan Urbain, 354 p. 1992 Menerault (Philippe), Offner (J.-M.), *Contrats de programmes locaux de sécurité routière et systèmes d'actions locaux en milieu urbain*, MELT, 93 p. 1993 Savy (Michel), *Prospective / perspective du fret en Europe*, Club Eurotrans, MELT-PREDIT, 210 p. 1993 Jiang (Jian), Stransky (Vaclav), Dancoisne (Pascale), *Le réseau autoroutier européen : une évaluation à l'aide de la théorie des graphes*, SETRA & CGPC, 164 p. + annexes. 1993 Ribeill (Georges), *Le chemin de fer, service public et/ou entreprise commerciale concurrencée ? Histoire des démêlés entre deux conceptions politiques et enseignements actuels*, SNCF, 109 p. 1993 Sander (Agnès*), Les méthodes de conception et production des « espaces de transit » : un état des lieux*, MELT, Plan Construction et architecture, 56 p. + annexes. 1993 Sander (Agnès*), Points de réseaux et formes urbaines : une analyse morphologique de la correspondance*, RATP (Unité Prospective), 137 p. 1994 Laterrasse (J.), Doniol-Shaw (G.), Ribeill (Georges*), Les aspects organisationnels et humains de la régulation des trains dans le projet ASTREE*, MELT-SERT, 2 vol.	

Le LATTS est par ailleurs tête de réseau du groupement de recherches CNRS « Réseaux » (GDR 903) qui a existé entre 1987 et 1999.

A2 – Proposition de plan pour un ouvrage retraçant l'histoire de la socio-économie des transports

2.1. – Principes d'élaboration

Cet ouvrage aura plusieurs finalités complémentaires :

- **expliquer les conditions de l'émergence d'une nouvelle façon d'aborder les transports**, sur une base pluridisciplinaire et avec des approches plus qualitatives qu'auparavant. Nous l'avons vu, l'intérêt des sciences sociales s'est progressivement déplacé de la ville vers les transports, et l'importance de ces derniers pour la mobilisation de la main d'œuvre et la constitution de bassins d'emploi beaucoup plus étendus que dans les décennies précédentes n'a pas échappé aux chercheurs. Par ailleurs, une approche strictement modélisatrice et quantitative, jusqu'ici incarnée par les économistes, montre ses limites ce qui impose d' « enrichir » au minimum les modèles, notamment pour mieux appréhender les effets des infrastructures de transport sur les territoires, thème très en vogue entre 1975 et la fin des années 1990 ;
- **montrer le rôle des financeurs publics dans la constitution d'un milieu de recherches pluridisciplinaire orienté vers les transports**. C'est une première expérience de « financement structurant » menée sur sept années par la DGRST, dans le cadre d'une action thématique programmée, qui aura orienté les travaux d'une vingtaine d'entités de recherche de tailles diverses. La participation non négligeable d'un secteur privé ou associatif de recherche doit être d'autant plus signalée que le tarissement brutal de la source de financement à la fin des années 1970 l'a mis en difficulté. La réorientation ultérieure des financements publics a singulièrement réduit le potentiel de recherche mobilisable, qui repose sur une demi-douzaine d'équipes vers 1990, et qui s'étoffera légèrement par la suite ;
- **montrer l'évolution des thématiques de recherche et des méthodes sur vingt ans** : même si certains sujets restent constants d'un bout à l'autre de la période comme les effets des infrastructures de transport (la pratique des « bilans LOTI » a même tendance en fin de période à systématiser la demande) ou l'analyse des pratiques de mobilité (le tourisme et les loisirs ayant toutefois tendance à supplanter le domicile-travail), l'ATP Socio-économie des Transports puis la RATP ont permis de « défricher » de nouvelles questions : étude des comportements (des utilisateurs, mais aussi des conducteurs), aide à la conception des espaces de transport, aide à la restructuration des réseaux, etc. L'intérêt de plus en plus marqué des opérateurs de réseaux pour les recherches en sciences sociales appliquées aux transports se traduit par des questions de plus en plus appliquées, mais aussi *in fine* par une tendance davantage marquée à l'innovation et à l'expérimentation de nouvelles organisations et de nouveaux services aux utilisateurs ;
- **Décrire enfin des parcours de chercheurs et d'équipes** : L'élan des débuts a constitué un appel d'air important pour de jeunes chercheurs qui, deux décennies plus tard, sont toujours en activité. Mais, la plupart d'entre eux auront eu des parcours complexes avec plusieurs changements d'employeurs et de statut. Dès le début, une partie d'entre eux a participé à la gestion de la recherche et à l'expression des commandes. Certains ont même produit des rapports d'appréciation (parfois critiques) sur des programmes auxquels ils auraient eu toute latitude de participer. Et ce mouvement de balancier est réversible : les financeurs d'hier deviennent les financés d'aujourd'hui, avant peut-être une nouvelle fois d'être appelés à des fonctions d'administration de la recherche… Le passage au PREDIT, avec ses nombreux groupes appelés à définir les besoins, lancer les appels d'offres, juger de l'attribution des fonds, etc. n'a fait que renforcer cette tendance qui n'est pas aussi marquée dans d'autres domaines scientifiques.

Il apparaît difficile de proposer une organisation de l'ouvrage purement chronologique même si, nous l'avons vu, quelques bornes temporelles liées à l'évolution des financements de recherche sont communes à l'ensemble des parcours. Elle doit être différenciée selon les lieux de recherche qui ont eu des destins assez contrastés : entre l'IEE/LET qui conserve la plupart de ses membres et qui manifeste une grande continuité thématique d'un bout à l'autre de la période, l'apparition remarquée à mi-parcours de l'Unité Prospective de la RATP, la myriade de petites structures de statut privé qui n'auront pas survécu à l'arrêt de l'ATP Socio-économie des Transports, et les gros bureaux d'études techniques qui sont passés à autre chose, la diversité est grande.

Nous avons donc pris le parti de panacher les approches, en privilégiant l'analyse des parcours : parcours individuels des chercheurs, parcours des structures de recherche et d'études, parcours des programmes de recherche et des financeurs.

2.2. – Proposition de sommaire

Introduction générale

Chapitre 1 : Origines et configuration initiale du champ de la socio-économie des transports en France

A- Essai de définition, filiations scientifiques (vis-à-vis de l'Économie et de la Sociologie, mais aussi de la psychologie), influences étrangères éventuelles (du fait de l'existence d'une discipline structurée et reconnue dans les milieux anglo-saxons),
B- Une structuration nécessaire du point de vue de la demande de recherches et d'études : la socio-économie des transports est vue comme un moyen de pallier les insuffisances des études économiques classiques (calcul de taux de rentabilité par exemple), en introduisant une dimension comportementale jusque-là difficile à appréhender,
C- Une conséquence plus ou moins directe de l'évolution politique à la charnière des années 1960 et 1970 : prise en compte accrue des mouvements sociaux après Mai 1968 (des mouvements d'usagers des transports de la région parisienne marquent les années 1970-71), désir de mieux connaître les évolutions sociétales (un décalage croissant se fait jour entre les aspirations des citoyens et la vision des dirigeants).
D- Une conséquence également de la réorganisation des instances ministérielles en charge des transports : la création d'un grand Ministère de l'Équipement qui associe pour la première fois l'urbanisme, la construction et les transports incite à associer des approches et des questionnements qui jusqu'alors étaient disjoints. Or, l'administration de l'urbanisme et de la construction recourt déjà aux travaux des sciences sociales (sociologie urbaine notamment).

Chapitre 2 : L'épanouissement d'un milieu de recherche pluriel sous l'impulsion de la commande publique : les années 1970

A- Les premières expressions de la demande publique de recherche par le SAEI et la DGRST : premières études sur les effets structurants, accompagnement de la relance des transports urbains et régionaux, recherche d'idées nouvelles en matière de planification des transports (lien avec la planification territoriale notamment).
B-Une systématisation et une intensification des financements ministériels à travers l'Action thématique programmée Socio-économie des Transports (1972-1979). Une mobilisation sans précédent d'une population hétéroclite de structures d'études et de recherches qui provoque un formidable appel d'air pour de jeunes chercheurs et pour des chercheurs plus âgés incités à s'intéresser à des terrains nouveaux, avec des possibilités de transposition de méthodes et d'approches jugées prometteuses.
C- Les différents programmes et appels d'offres de l'ATP : l'évolution des questionnements sera abordée mais aussi la vision des résultats par les commanditaires et la boucle de rétroaction qui en résulte sur les commandes suivante.
D- Un « effet structurant » de l'ATP SET ? Une revue des acquis concrets de cette période qui se caractérise également par un effort de communication des résultats de recherche et de réflexion collective sans précédent (cf. le colloque de Royaumont de 1978, jugé encore aujourd'hui comme un temps fort de la recherche en sciences sociales appliquée aux transports).

Chapitre 3 : La « période noire » à la charnière des années 1970 et 1980

A-La fin brutale de l'ATP Socio-économie des transports : vue comme un règlement de compte politique, la sanction d'une liberté de pensée dont on aurait été un peu trop usé, elle donne un coup d'arrêt brutal au soutien public d'un milieu de recherche. Quelques fonds budgétaires permettent d'amortir un peu le choc sous la forme de quelques commandes de « recherches transport », en attendant que d'autres programmes soient définis ou que d'autres commanditaires prennent le relais.
B-Chercheurs et institutions portés par la vague ATP sont obligés d'évoluer. À cette occasion, une partie d'entre eux cesse de s'intéresser aux transports. Des chercheurs sont recrutés par des organismes publics d'études et de recherches de l'Équipement : CETE, CETUR, SETRA, LCPC,

IRT, ce qui permettra dans les années qui suivent une réémergence de la socio-économie des transports au sein de ces institutions. Les Universités et le CNRS, dans une moindre mesure, accueillent également des chercheurs issus du milieu ATP. Enfin, se posera pour le reste de cette population la question du recrutement « hors statut » par le Ministère de l'Équipement : contractuels renouvelés de gré à gré, ils vont être progressivement intégrés jusqu'au milieu des années 1990 !
C-La production de recherche reste de qualité tout en se concentrant sur un plus petit nombre de lieux. Les thématiques évoluent, tout en restant en continuité avec ce qui avait été fait auparavant : poursuite des recherches sur la mobilité, avec une diversification des publics-cibles (mobilité en milieu rural, mobilité interrégionale, mobilité de week-end, etc.), poursuite des travaux sur les effets des grandes infrastructures de transport (relancés par l'ouverture d'une première ligne de TGV), etc.

Chapitre 4 : La socio-économie appliquée intéresse les grands transporteurs (années 1980)

A-La RATP, nouvelle ATP ? L'émergence de l'Unité Prospective et la structuration d'un nouveau milieu de recherches autour du projet Réseau 2000. Un nouvel appel d'air pour des disciplines jusque-là à l'écart du mouvement (ergonomie, géographie, etc.) ou pour des chercheurs en quête de nouveaux terrains (Isaac Joseph, Bruno Latour, etc.). L'approche comportementale s'étend ensuite à l'ensemble des populations avec lesquelles l'entreprise est en contact, en tant qu'acteur de la ville (au début des années 1990). Le rôle des colloques de Royaumont puis de Cerisy organisés par l'Unité Prospective : une reprise du flambeau lâché prématurément par l'ATP SET, sans pour autant qu'il y ait continuité parfaite des thématiques.
B-La SNCF reste provisoirement peu impliquée, tout en commandant certaines recherches ciblées en partenariat avec le Ministère de l'Équipement et/ou dans le cadre du PRDTTT : le TGV est un objet d'études privilégié.
C-Les autres grands groupes de transport, en cours de concentration, considèrent la recherche comme un atout dans la compétition qui les oppose entre eux. Quelques commandes en résultent (suivi d'expérimentations menées par Via-GTI ou par la CGEA-CGFTE par exemple). Au début des années 1990, les instances représentatives des Autorités Organisatrices (GART) et des transporteurs (UTP) se mettent à financer des recherches, soit en direct, soit via les programmes nationaux de recherche dans les transports au sein desquels elles sont systématiquement représentées.

Chapitre 5 : L'État réorganise son dispositif de financement de recherches et redonne une place à la socio-économie des transports (depuis 1984)

A-Le PRDTTT : une première vague de financements qui montre un renouvellement du questionnement mais qui révèle également les conséquences du « coup d'accordéeon » de la fin des années 1970 : peu d'équipes répondent aux appels d'offres et le taux de consommation des crédits est dramatiquement faible (24%). La commande est de surcroît trop orientée sur l'accompagnement d'innovations technologiques ou organisationnelles (TGV, nouvelle organisation de l'acheminement des wagons de marchandises, etc.).
B-Le PREDIT : un dispositif de détermination des besoins et de formulation de la commande amélioré et un élargissement du champ de la commande qui permettent de susciter un plus grand nombre de réponses et un diversité croissante d'approches et d'objets.
C-Hors programmes de recherche, d'autres ordonnateurs suscitent des recherches originales ou des réflexions collectives qui entrent pleinement dans le champ de la socio-économie des transports : la DTT, la DSCR, le Plan Urbain (qui deviendra ensuite le PUCA), mais aussi la DATAR. Un bon exemple de séminaire entrant dans ce cadre est celui organisé par le Plan Urbain entre 1991 et 1994 sous l'intitulé « Villes et transports ».

Chapitre 6 : Quelques exemples de lieux de production de recherche en socio-économie des transports et leur évolution

On se propose dans ce dernier chapitre d'opérer une typologie des lieux de production, avec un accent particulier d'investigation sur l'un des plus représentatifs dans chaque catégorie, le choix proposé tenant évidemment compte de la disponibilité d'acteurs interviewables et d'archives exploitables. Nous avons également privilégié dans la mesure du possible les lieux ayant la plus longue histoire.

A-Le réseau technique de l'Équipement : IRT/INRETS, CETUR/CERTU. On s'intéressera plus particulièrement au premier cité, qui est présent dans le champ du milieu des années 1970 à aujourd'hui, et qui a accru son implication au fil du temps.
B-Les laboratoires de recherche universitaires : CRET, IEE/LET, CRESAL, UER Urbanisation-Aménagement de Grenoble, etc. Dans cette catégorie, c'est le LET qui sera étudié en détail.
C-Le secteur privé : SERES, OTAM, Prospective & Aménagement, BETURE, etc. Prospective & Aménagement pourrait constituer un bon exemple représentatif, mais nous n'avons pas la certitude qu'il en demeure des archives exploitables… Les acteurs accessibles sont en revanche encore nombreux, contrairement par exemple au SERES qui reposait sur un personnage trop tôt disparu, Raymond Fichelet.
D-Les entreprises de transport. La RATP mérite d'être étudiée en détail, sur la base d'archives abondantes et d'acteurs presque tous accessibles. Cependant, le risque de redondance avec le A- du chapitre 4 doit amener à une réflexion poussée sur l'intérêt de ce sous-chapitre.

Conclusion
Bibliographie sélectionnée
Inventaire des archives accessibles