
M.E.S., Numéro 126, Janvier - Février 2023

<https://www.mesrids.org>

Dépôt légal : MR 3.02103.57117

N°ISSN (en ligne) : 2790-3109

N°ISSN (impr.) : 2790-3095

Mise en ligne le 09 février 2023



Revue Internationale des Dynamiques Sociales
Mouvements et Enjeux Sociaux
Kinshasa, janvier - février 2023

NECESITE D'UNE SOCIOLOGIE DE TRANSPORTS. ESSAI D'ANALYSE D'UN NOUVEAU PARADIGME

par

Guy KANKWANDA AKELEBA

Apprenant au troisième cycle en Sociologie

Casimir MPETSHI ETSHINDO WEPELEPELE

Chef de Travaux et Doctorant en Sociologie,

(Tous) Faculté des Sciences Sociales, Administratives et Politiques,

Université de Kinshasa

Résumé

Le transport pris dans sa globalité est un phénomène social incontournable dans nos vies actuellement en ce temps de mondialisation. Il est considéré comme l'Alpha et l'Omega dans plusieurs domaines de la vie en société. En d'autres termes, il est fait par l'homme et pour l'homme d'une part et d'autre part, il est le début et à la fin de la quasi-totalité des activités dans la production et la consommation notamment dans l'agriculture, le mine, le commerce...etc. Paradoxalement, la littérature y afférente n'est pas abondante dans les sciences dites sociales. Ainsi, notre contribution dans cette réflexion consiste à déceler et expliquer la cause d'une part et à proposer les pistes de solutions d'autre part.

Le transport étant un phénomène globalisant, il s'avère capital qu'il soit pris en charge par une science qui peut prendre en compte les différents aspects. Notons par exemple que l'offre et la demande sont expliquées par l'économie du transport; les contrats entre les partenaires relèvent du droit de transport, la route (terre, l'air, ou mer, lac, fleuve) est de l'apanage de l'environnement et la géographie. Mais toutes ces sciences ne peuvent pas couvrir le phénomène transport dans sa totalité et globalité.

Mots clés : Nécessité, sociologie, transport, paradigme

Abstract

Transport taken as a whole is an essential social phenomenon in our lives today in this time of globalization. He is considered the Alpha and Omega in many areas of life in society. In other words, it is made by man and for man on the one hand and on the other hand, it is the beginning and the end of almost all activities in production and consumption in particular in agriculture, mining, trade, etc. Paradoxically, the relevant literature is not abundant in the so-called social sciences. Thus, our contribution in this reflection consists in detecting and explaining the cause on the one hand and in proposing possible solutions on the other hand.

Since transport is a globalizing phenomenon, it is crucial that it be handled by a science that can take into account the different aspects. Note, for example, that supply and demand are explained by the economics of transport; the contracts between the partners come under transport law, the road (land, air, or sea, lake, river) is the prerogative of the environment and geography. But all these sciences cannot cover the transport phenomenon in its totality and globality.

Keywords : necessity, sociology, transport, paradigm

INTRODUCTION

Le transport pris dans sa globalité est un phénomène social incontournable dans nos vies actuellement en ce temps de mondialisation. Il est considéré comme l'Alpha et l'Omega dans plusieurs domaines de la vie en société, en d'autres termes, il est fait par l'homme et pour l'homme d'une part et d'autre part, il est le début et à la fin de la quasi-totalité des

activés dans la production et la consommation (notamment dans l'agriculture, le mine, le commerce...etc.). Paradoxalement, la littérature y afférente n'est pas abondante dans les sciences dites sociales. Ainsi, notre contribution dans cette réflexion consiste à déceler et expliquer la cause d'une part et à proposer les pistes de solutions d'autre part.

Dans cette perspective, tour à tour nous voulons :

- Ressortir la démarcation entre la mobilité sociale et le transport ;
- Aborder l'interaction entre le substrat matériel (technique) et le substrat social ;
- Nous essayons d'appréhender le trinôme (REH) : ROUTE-ENGIN-HOMME comme un nouveau paradigme en sociologie de transports ;
- Démontrer la nécessité de la sociologie de transports comme une émanation de la trilogie : DROIT- ECONOMIE- ENVIRONNEMENT, en d'autres terme une science globalisante, qui prend en compte la totalité ou interdisciplinarité du phénomène transport.

I. LA MOBILITE SOCIALE ET LE TRANSPORT

Les deux concepts se confondent dans leur utilisation, car tous deux traduisent l'idée de déplacement. Ainsi, nous voulons soulever les lignes de démarcation entre eux.

1.1. La mobilité sociale

Le chercheur russe-américain Pitirim Alexandrovitch Sorokin (1927), publié aux États-Unis un ouvrage intitulé « Social Mobility », dans lequel il pose les concepts fondateurs pour l'analyse de la mobilité sociale, définie comme « le phénomène de déplacements d'individus dans l'espace social ». Il différencie ainsi deux types de mouvements :

- *la mobilité verticale*, qui implique un changement de positionnement dans l'échelle sociale, ce mouvement pouvant être ascendant ou descendant ;
- *la mobilité horizontale*, qui désigne un changement de statut ou de catégorie sociale n'impliquant aucune évolution de la position relative dans l'échelle sociale (par exemple, l'évolution de la structure familiale liée à un divorce ou à un mariage, le changement d'appartenance à un groupe religieux ou politique, ou encore un changement d'emploi à niveau de qualification et de rémunération identiques).

Dans la conception de Sorokin, le terme de mobilité suppose que certains éléments (des individus, des groupes d'individus, des institutions) sont situés dans le temps et dans l'espace. Si la mobilité peut impliquer un mouvement géographique, le déplacement dans l'espace physique n'a de signification qu'à travers le changement de statut, de position dans l'espace social qu'il révèle ou implique. Par analogie avec la mécanique, la mobilité sociale débouche sur l'analyse de trajectoires effectuées par les individus sous l'action de champs de forces sociales. L'une des caractéristiques majeures des réflexions sociologiques sur la mobilité est de privilégier la dimension sociale de l'analyse, en laissant presque totalement de côté les réflexions sur l'espace. Jusqu'à une période très récente, la mobilité en sociologie fut entendue dans le sens de mobilité sociale, en référence aux concepts fondateurs définis par Sorokin. Néanmoins, les travaux de l'École de Chicago, dans les années 1920-1930 échappent partiellement à ce cloisonnement, en situant l'analyse des mobilités urbaines (résidentielles et quotidiennes) dans un cadre d'analyse à la fois non statique et spatial.

Les mobilités, en tant que phénomène spatial, constituent un objet de recherche qui a longtemps été délaissé par les sociologues. Ce constat est particulièrement vrai pour la sociologie francophone et s'explique en large partie par le désintérêt premier des sociologues français pour les questions relatives à l'espace géographique. À son origine, la sociologie

francophone, très influencée par le positivisme des sciences dures porté par Emile Durkheim (Dominique, Morin, 2003), cherche avant tout à établir des lois générales, qui transcendent la contingence des contextes locaux. Les dimensions territorialisées des comportements humains sont ainsi reléguées au second plan.

Les mobilités constituent en revanche un objet central de la sociologie américaine, en particulier dans la tradition de l'École de Chicago. Ainsi, pour Burgess (1978, 1967, 1963, 1916), la mobilité se définit comme un déplacement qui « implique changement, expérience nouvelle, stimulation ». La mobilité s'oppose au simple déplacement routinier et répétitif qui n'affecte pas celui qui se déplace, à l'exemple des déplacements domicile-travail. La mobilité est donc, dans la conception de Burgess, un déplacement impliquant du changement car source de stimulations diverses et dont l'exemple typique est l'aventure. Pour les sociologues de l'École de Chicago des années 1920-1930, les mobilités constituent des facteurs de déstabilisation et de rupture d'équilibre.

La distinction de sens entre mobilité et déplacements, c'est-à-dire entre l'acception sociale et spatiale du terme mobilité, s'accroît à la suite de la publication du livre *Social Mobility* (P. Sorokin, 1927). Dans cet ouvrage, la mobilité y est définie comme un changement social, horizontal ou vertical. La mobilité peut rendre compte de manifestations spatiales, dans la mesure où ces manifestations impliquent du changement social. Cet ouvrage constitue le fondement d'une grande tradition de recherche en sociologie : l'étude de la mobilité sociale. La définition centrale de la mobilité, en sociologie devient ainsi une définition en termes de changement social et cette définition oriente alors les intérêts sociologiques vers l'étude des mouvements dans l'espace social davantage que dans l'espace géographique. L'étude des mobilités quotidiennes, considérées comme peu porteuses de changement, deviennent donc secondaires, même dans les traditions sociologiques intéressées aux phénomènes spatiaux, telle la sociologie américaine.

L'automobile, qui fait son apparition à cette même époque, ne fera pas non plus l'objet de beaucoup d'intérêt de la part des sociologues. Ainsi, la thèse de J. H. Mueller (2010), doctorant de Park, qui porte sur *le développement de l'automobile*, ne rencontrera pas le succès. Comme l'analyse P. Lannoy (2003), ce manque de succès s'explique moins par l'objet d'étude – l'automobile – que par les méthodes utilisées par Mueller (Stéphanie, Vincent-Geslin et Jean-Yves, Authier, 2005), qui rapprochent son travail d'une autre science en voie de constitution : la science des trafics. Cette science, qui se constitue en particulier sous l'égide de M. McClintock (Remi, Lenoir, 2004), prend pour objet central les déplacements quotidiens, qu'elle analyse comme des flux de déplacements.

La définition du terme de « mobilité » amène ainsi la sociologie à se consacrer à l'analyse des déplacements, verticaux ou horizontaux, dans l'espace social et relègue au second plan les déplacements dans l'espace géographique. Plus précisément, les déplacements quotidiens dans l'espace géographique, parce qu'ils sont considérés comme insignifiants du point de vue de la mobilité sociale, font l'objet de peu d'intérêt par les sociologues. Les parcours migratoires ou résidentiels, davantage supports de stimulation et de transformation, et plus directement liés aux questions de mobilité sociale, sont en revanche davantage étudiés.

1.2. Mobilités quotidiennes et sociologie de la stratification sociale

Les mobilités spatiales influencent les positions sociales des individus et leurs trajectoires. Cette influence est traditionnellement abordée en sociologie au travers des mobilités résidentielles et des migrations. Pourtant, les mobilités quotidiennes constituent également une manière de se situer socialement.

Dans quelle mesure les mobilités quotidiennes peuvent-elles influencer les trajectoires sociales des individus ? Constituent-elles des outils de mobilité sociale ? À travers ce

questionnement, les mobilités quotidiennes permettent de réfléchir au rôle des déplacements dans l'espace géographique sur la stratification sociale. La marginalité spatiale du lieu de résidence vis-à-vis de la ville témoigne d'une marginalité sociale que viennent combler, en partie du moins, les mobilités quotidiennes. L'intégration sociale des « insulaires », populations reléguées dans des territoires de résidence éloignées du centre et mal connectées, passe par la mobilité quotidienne. L'idée d'un « droit à la mobilité » a ainsi progressivement émergé dans les recherches autour de la mobilité des populations reléguées en mettant en particulier l'accent sur la nécessité d'offrir des accès aux quartiers les plus excentrés.

Pourtant, l'intégration sociale et urbaine n'est pas seulement une question d'accès mais elle suppose également des ressources pour s'approprier ces accès d'une part et des projets à mettre en œuvre grâce à ces accès d'autre part. Ces trois éléments composent la « motilité » c'est-à-dire l'aptitude à la mobilité. En effet, disposer d'une infrastructure de transport ou d'une ligne de bus pour sortir de son quartier de résidence ne suffit pas, encore faut-il être capable de l'utiliser au profit d'une activité ou d'un projet. La mobilité serait alors devenue une nouvelle forme de capital, au sens de Bourdieu (1994, 1970). Pourtant, cette théorisation est source de controverses. Pour certains tels V. Kaufmann (2001) ou J. Levy (2000), la mobilité est bien un capital dont l'inégale répartition crée des différenciations sociales distinctes de celles produites par le capital social, économique, culturel ou symbolique ; pour d'autres, les pratiques différenciées en matière de mobilité ne sont que l'expression des inégalités de dotations dans les formes classiques de capital.

L'introduction du concept de motilité offre un nouvel éclairage sur les liens entre positions sociales et mobilités quotidiennes. En effet, la motilité montre que ce ne sont pas seulement les pratiques mais aussi le potentiel de mobilité qui peuvent être clivants socialement en donnant à voir les conditions dans lesquelles peuvent se réaliser les pratiques de mobilités quotidiennes selon les accès, les compétences personnelles et les aspirations plus ou moins fortes à se déplacer dont disposent les individus. La distinction entre mobilité et motilité permet alors de regarder les différences de ressources entre les populations vis-à-vis des mobilités quotidiennes. Ces ressources relèvent d'une part des aménités offertes par le lieu de résidence (accès) et d'autre part de socialisations à la mobilité (compétences et aspirations) c'est-à-dire de constructions sociales différenciées selon les groupes sociaux mais dont les mécanismes restent aujourd'hui encore largement méconnus. Pourtant, dans un monde où la mobilité est devenue injonction et est même considérée comme une source de pouvoir, cette construction différenciée du potentiel de mobilité n'est-elle pas source d'inégalités ? Certains auteurs avancent alors l'idée que les mobilités quotidiennes seraient devenues la « nouvelle question sociale ». Avec le développement de l'automobile, les territoires se sont profondément transformés et ont fait de la mobilité quotidienne une condition nécessaire à l'insertion professionnelle.

L'accès à l'emploi s'avère ainsi limiter par les difficultés de mobilité dues à des situations de handicap, d'absence de compétences de mobilité – telles que l'absence de permis de conduire –, de contraintes familiales ou d'appartenances territoriales. Si les mobilités sont facteur d'insertion sociale (Marcel, Rafie, 1972), ces travaux montrent que les individus sont inégalement dotés en ressources, en accès, en compétences, en projets qui leur permettent de se déplacer. La mobilisation de ces ressources dans la pratique des mobilités quotidiennes permet de classer les individus socialement. Mais ce sont également leurs capacités de résistance aux injonctions à la mobilité qui s'avèrent discriminantes socialement. Dans cette perspective, les récents résultats du programme Job Mob sur les grandes mobilités liées au travail sont éloquentes. Les groupes sociaux les plus à même de sortir de situations de mobilités intensives liées au travail sont également ceux les mieux dotés en capitaux – économiques et culturels (Gilles de La Gorce, 1993). Les mobilités quotidiennes renvoient ainsi à de nouvelles formes d'inégalités entre les populations qui ne recouvrent peut-être pas complètement celles induites par le capital économique, culturel, social ou symbolique...

1.3. Le transport

Le terme « transport » recouvre des phénomènes aussi divers que variés. Il est tantôt un bien cadre (infrastructures de transport), un bien de production (moyens de transport), un bien de consommation (voiture personnelle) ou enfin un service public dont le monde peut profiter, mais sans s'en approprier (transport en commun). Le transport se définit comme étant le déplacement physique des personnes ou des biens d'un point "A" à un autre "B", sans faire subir des changements aux objets transportés. Cette définition, contient tous les éléments sous-tendant le secteur et mérite quelques réflexions.

D'abord le mot physique utilisé dans la définition est important, car il différencie l'opération transport de la télécommunication ou d'autres phénomènes analogues, les transferts des fonds, par exemple. Ainsi, le transport implique le déplacement effectif d'une certaine quantité de marchandises ou des personnes, sans faire subir des changements aux objets transportés. Les quantités transportées peuvent se caractériser :

- soit par le nombre de voyageurs,
- soit par les poids ou le volume de marchandises.

La valeur peut aussi constituer une des caractéristiques physiques de l'objet transporté. On remarque à cet effet que certains biens de faible volume ou poids, sont d'une grande valeur pour le transport. La nature physique de l'objet transporté joue aussi un grand rôle dans la définition des unités de mesures du phénomène et partant dans la tarification et le choix du matériel.

Le deuxième point qui retient l'attention dans cette définition, c'est la relation qui s'y dégage entre transport, espace et temps. Le déplacement, suivant la définition, se fait entre un point d'origine et un point de destination se trouvant dans des espaces économiques différents, il y aura des influences mutuelles et réciproques entre l'espace et les transports. L'existence des transports influence l'espace ; tandis qu'à son tour l'espace joue un rôle déterminant dans les transports. Le transport confère une rente de situation à l'espace et le bénéficie des transformations qu'il a conférées à l'espace. Ainsi, le sens ou la direction, joue un grand rôle dans le transport. Souvent ; aller de "A" vers "B" et "B" vers "A" n'est pas la même chose au niveau de transport. Un exemple concret pour illustrer cette assertion : aller du Rond-Point Ngaba au Campus Universitaire de Kinshasa, n'est pas la même chose que de prendre le sens inverse, Campus -Rond-Point Ngaba. La morphologie du terrain joue aussi bien sur l'effort que sur le temps. Pour le trafic marchandise, aller de Kinshasa vers Matadi est différent que revenir de Matadi vers Kinshasa. Les courants de trafic ne sont pas les mêmes.

Quant à la distance ; elle en ferme en elle-même les notions d'espace et de temps. Les points de départ et d'arrivée étant distincts l'un de l'autre, temps c'est la durée de l'opération. En effet, avec le développement de plus performant des moyens de transport, un nouveau concept de l'espace est en considération, la distance sur le temps. Pour bien comprendre les relations entre espace, temps et transport, on peut se référer à la physique où l'on définit l'espace comme étant la vitesse multipliée par le temps : $e = v \times t$. L'espace est représenté par un vecteur orienté, ce qui montre l'importance du sens dans le transport. On peut dire que, quantité, espace et temps sont les trois grandes caractéristiques du phénomène transport.

➤ *Objet et finalité du transport*

L'objet du transport et sa finalité diffèrent lorsqu'on parle du transport des personnes ou des biens. Le problème économique de base consiste à satisfaire les besoins multiples et insatiables par l'utilisation rationnelle et judicieuse des ressources rares. On peut ainsi, résumer le problème économique de base en deux grandes catégories :

- la consommation, multiple et variée d'une part ; et
- la production, dépendante des contraintes techniques, d'autre part.

Le transport sert de trait d'union entre les deux. Gaétan Pirou (1925) écrit : « Il (le transport) se borne à déplacer un objet sans lui faire subir aucune modification matérielle. Mais nous l'avons montré précédemment, dans le langage économique, produire signifie création de valeur et non, transformation de matière. Le transporteur prend les choses là où elles existent en quantités excédentaires par rapport aux besoins locaux, soit parce qu'on ne trouve pas sur place les moyens techniques et humains nécessaires pour leur traitement. Il les apporte là où les hommes seront en mesure de les adapter à la satisfaction de leurs besoins et de les consommer. Il donne aux choses une valeur ou augmente celle qu'initialement elles avaient ». Nous pouvons noter que le transport crée ainsi une « utilité » causée par les distances. Il faut cependant souligner le caractère accessoire du besoin de transport, c'est-à-dire, que l'origine profonde du besoin de transport réside dans une opération que l'on veut réaliser et qu'en aucun cas un transport ne comporte sa propre fin en lui-même. Le transport n'est pas lui-même une fin en soi, mais un moyen pour atteindre un objectif.

1.4. Le transport et la locomotion

Il ne faut pas non plus confondre le transport et la locomotion : par exemple, la marche, la course, le patin à roulettes, la trottinette, la raquette, la bicyclette et tant d'autres, sont des modes de locomotion, car ils servent uniquement à "se déplacer", et pas à déplacer quelque chose d'autre que soi-même. Il ne faut pas non plus confondre le mode de propulsion (ou de traction) et le mode de transport. Par exemple, la propulsion (ou la traction) peut être animale (animaux de trait), éolienne (par le vent en utilisant des voiles), motorisée (moteurs thermiques ou moteurs électriques).

Avant la révolution industrielle et l'invention de la machine à vapeur et du moteur à combustion interne, par exemple, seules ces sources d'énergie étaient généralement utilisées pour engendrer le mouvement. Par effet de mode, ces sources d'énergie renouvelables ont récemment conduit à qualifier ces énergies de "douces" ; par assimilation, lorsqu'un transport ou un déplacement est effectué au moyen d'un véhicule utilisant ce type d'énergie, il est d'usage de les dénommer "transports doux". Étymologiquement, cette dénomination n'est peut-être pas des plus pertinentes. Les différents modes de propulsion comme ceux utilisant l'homme comme moteur ou la traction animale pour mouvoir une brouette, un pousse-pousse... et tant d'autres engins, ne seront pas abordés dans cet article, car il n'a pas vocation à décrire les moteurs, les sources d'énergie ou les modes de propulsion.

1.5. Un mode de transport

Un transport est un déplacement de marchandises ou de personnes, effectué au moyen d'un certain mode de transport. Ces modes sont, de nos jours, le transport routier, ferroviaire, maritime, fluvial et aérien. Dans le domaine économique, le transport est un service, effectué la plupart du temps par une entreprise en droit d'exercer dans ce domaine. Pour son bon fonctionnement, un transport doit être organisé, géré, exploité, réglementé et contrôlé, que ce soit pour le transport de marchandises ou le transport en commun de personnes.

Un mode de transport, ou moyen de transport, ou système de transport, est une forme particulière de transport qui se distingue principalement par le véhicule utilisé, et par conséquent par l'infrastructure qu'il met en œuvre. Lorsque plusieurs modes de transport sont associés pour concourir à la réalisation d'une opération de transport, c'est le terme multi-modalité qui est utilisé.

Un mode de transport est, dans un sens plus général, un accessoire utilisé par un être humain afin de se déplacer du point A au point B. Pour posséder le statut de moyen de transport, celui-ci doit être accessible au public et posséder une instance de brevet approuvée. Il existe différents modes de transport, tel que la voiture, la motocyclette et le vélo, qui

sont des moyens de transports individuels. Il y a également les modes de transport en commun, tels que l'autocar, le métro, le train, le taxi, le monorail... et bien d'autres. Finalement, compte tenu de leur coût et du statut spécial pour lequel on les utilise, il y a également le bateau et l'avion, qui sont en général des moyens de transport de masse utilisés pour le déplacement sur de longues distances. Le mode de transport est en relation avec le milieu où évoluent les véhicules de transport : terrestre, transport routier ; maritime ; fluvial ou par canaux ; aérospatial : (transport spatial et transport aérien).

1.6. Le transport multimodal

Le transport multimodal, ou transport intermodal, ou transport combiné, consiste à assurer un transport en empruntant successivement différents modes de transport. Il concerne surtout les marchandises. Mer-Route, Rail-Route

II. LA SOCIOLOGIE ET LA MATERIALITE (LE SUBSTRAT MATERIEL)

Durkheim et Mauss (P.Boudes, 2011) ont très tôt donné une place fondamentale à la morphologie sociale. Le premier (Durkheim, 2002) propose de diviser la sociologie en deux branches complémentaires : la morphologie sociale, qui étudie le substrat matériel de la société, et la physiologie sociale, qui s'intéresse à l'activité sociale, à la vie sociale elle-même. Il définit celle-là comme *l'étude de la société dans son aspect extérieur*. Elle joue « un rôle prépondérant » dans les explications sociologiques à tel point que *« l'origine première de tout processus social de quelque importance doit être recherchée dans la constitution du milieu social interne »*.

Les propositions de Durkheim (Mauro, Piras, 2002) sur la « Morphologie Sociale » permettent de rassembler les composantes de ce domaine comme suit :

- ✓ *les aspects démographiques*, qui englobent tant la « densité matérielle », le « volume de la société » ou la « masse » des individus. Il s'agit du nombre d'habitants et de leur répartition sur le territoire, mais également du resserrement moral des populations (la « densité dynamique ») et de « la nature et de la relation des choses de toutes sortes qui affectent les relations collectives » ;
- ✓ *les aspects géographiques*, qui comprennent d'abord les apports de la géographie humaine considérée comme une sous discipline de la morphologie, l'étendue spatiale de la société, les limites des territoires, le rapport au sol des sociétés, la concentration rural/urbain ;
- ✓ *les autres aspects*, qui considèrent principalement les éléments techniques comme les formes des habitats, les voies de communications, ou les modalités d'usage des ressources naturelles.

Par ailleurs, alors qu'elle apparaît moribonde aujourd'hui, Durkheim et Mauss (D. Morin, 2003) donnaient à la morphologie sociale une place autant voire plus importante que celle accordée à la physiologie sociale, et affirmaient que l'origine de la vie sociale se trouvait d'abord inscrite dans le substrat matériel des sociétés. Mauss écrit par exemple que : *« C'est sur cette base solide que doit s'édifier un jour une sociologie complète. Et cette base très large, de masses et de nombres, peut être graphiquement figurée, en même temps que mathématiquement mesurée. La morphologie sociale est donc l'une des parties de la sociologie les plus compactes ; elle peut donner les conclusions les plus satisfaisantes pour l'esprit. »*

Et c'est encore Mauss qui inscrit définitivement la morphologie sociale comme partie nécessaire de la sociologie, avec sa contribution sur « Les variations saisonnières des Eskimos », sous-titré « essai de morphologie sociale ». Il la définit comme « *La science qui étudie non seulement pour le décrire, mais aussi pour l'expliquer, le substrat matériel des sociétés, c'est-à-dire la forme qu'elles affectent en s'établissant sur le sol, le volume et la densité de la population, la manière*

dont elle est distribuée ainsi que l'ensemble des choses qui servent de siège à la vie collective » (Maxime, Duviau, 2020).

Si Mauss voit la morphologie comme une moitié primordiale de la sociologie, évoquant « la grande place qu'elle occupe dans nos esprits » et faisant d'elle la base solide à partir de laquelle devait s'édifier une sociologie complète, il insiste autant sur la difficulté d'agencer entre elles les disciplines composant cette morphologie.

En somme et en s'inspirant de Lakatos (1994), on peut dire que la morphologie sociale a joué un rôle de « ceinture protectrice » : la sociologie a protégé son « noyau dur » des postulats qui la mettaient en danger. Elle s'est aménagée un espace de discussion pour répondre à la mise en question de la prédominance du social par les tenants des substrats biologique et géographique.

Ce n'est qu'en 1938 que paraît l'ouvrage de référence de ce domaine, sous la plume de Halbwachs qui embrasse et minimise tout à la fois les critiques et points faibles attribués à ce courant. Dans sa *Morphologie Sociale*, l'auteur propose d'abord une définition en quatre points des « structures ou formes de la société » :

- ✓ « la façon dont la population se distribue à la surface du sol » ;
- ✓ les différences de genre, de composition par sexe et âge, qui rappellent que « les sociétés humaines ne sont pas seulement en contact avec la matière. Elles sont elles-mêmes des masses vivantes et matérielles » ;
- ✓ la conscience que la société prend d'elle-même, la réalité de la vie psychologique ;
- ✓ les formes matérielles des organes de la société, de ses institutions.

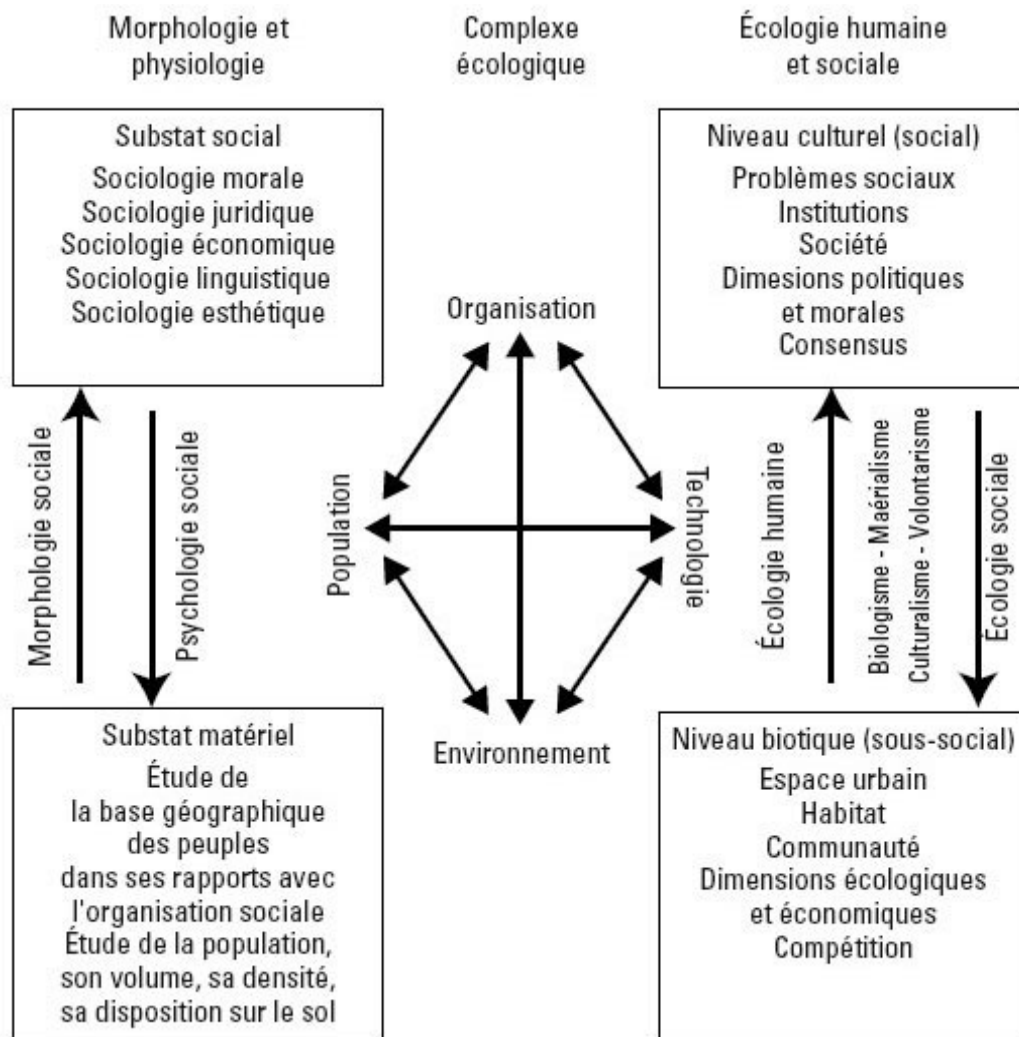
Halbwachs ajoute une seconde distinction, partageant la morphologie sociale entre morphologie « au sens large » et morphologie *stricto sensu*, distinction qui vient s'ajouter à la complexité de la définition initiale mais qui rend compte de l'ambition première de ce courant. Le « sens large » rassemble les formes matérielles des sociologies particulières et doit être rattachée à l'héritage géographique de la morphologie sociale. Halbwachs détaille ainsi la morphologie religieuse à partir des cartes des pratiquants ou de celles des institutions religieuses ; la morphologie politique, plus complexe, qu'il définit comme « l'étude des divers systèmes de gouvernement et d'administration dans leurs rapports avec les formes extérieures des groupes auxquels ils s'appliquent ; et la morphologie économique, enfin, qui a trait certes aux formes de productions et aux techniques, mais surtout à « l'étendue dans l'espace de ces entreprises du commerce, de l'industrie, de l'agriculture, avec la masse des hommes qui gravitent autour d'elles ».

Halbwachs conclut sur l'importance des réalités matérielles des sociétés et de leurs institutions, et insiste sur la nécessité de lier l'analyse morphologique à l'analyse physiologique : « Puisqu'il n'est aucune des sociétés qui n'ait une forme matérielle, la morphologie sociale les embrasse toutes, et on pouvait en entreprendre l'étude en passant en revue toutes les sections principales de la sociologie ».

Par ailleurs, Schorre et Duncan (P. Pourdieu et J.C. Passeron, 1970) reviennent tous deux sur une définition de la sociologie donnant un rôle important aux facteurs que mettait déjà en avant la morphologie sociale halbwachsienne. Il s'agit des composantes de leur « complexe écologique » qui schématise l'interaction des facteurs organisationnels (O), démographiques (P pour population), technologiques (T) et environnementaux (E) des sociétés et qui sont au fondement des premières approches sociologiques de l'environnement. Ils insistent sur l'ambition explicative de la mobilisation des facteurs démographiques, technologiques et environnementaux pour rendre compte de l'organisation sociale. Halbwachs (P. Bourdieu, 2004) avait justement orienté la morphologie sociale vers cette voie : elle devait expliquer l'organisation et l'activité sociale, la nature physiologique de la société, à travers les facteurs démographiques, spatiaux et matériels et les logiques non strictement

sociales. La particularité du complexe écologique est de nommer les variables intermédiaires entre le substrat social et la société, ce qui conduit à réfléchir ici à la manière dont la morphologie sociale et Halbwachs les ont eux aussi envisagées.

Schema Mise en relation des phénomènes matériels, environnementaux et biotiques avec les phénomènes sociaux, organisationnels et culturels par la sociologie française classique, l'écologie néo-orthodoxe et l'écologie humaine et sociale



Ces schémas rappellent que la dialectique à l'œuvre dans chacune des approches prend forme dans le même jeu d'opposition/attraction entre les aspects strictement sociaux de la sociologie et ceux non strictement sociaux, qu'ils soient nommés matériels, biotiques ou environnementaux. D'ailleurs, l'écologie néo-orthodoxe a dû puiser autant dans son héritage américain que dans la morphologie sociale pour porter l'étendard de l'interaction entre l'organisation sociale, la population, la technique et l'environnement.

III. LE TRINOME DE TRANSPORTS

Paraphrasant Philippe Boudes (2010, 2011) qui affirmait que : « Puisque la sociologie s'est définie comme la science des phénomènes sociaux ciblant l'analyse des ressorts des systèmes sociaux en tant que réalité sui generis, elle s'est désintéressée des phénomènes naturels. Aujourd'hui encore, on a tendance à séparer les sciences de la nature et les sciences de la société, en leur attribuant à chacune un domaine propre, la nature et la société. Mais c'est faire peu de cas des questions d'environnement contemporains que de continuer dans cette voie : d'abord, de plus en plus de sciences et de scientifiques envisagent les interactions entre

phénomènes sociaux et naturels, et les sociologues eux-mêmes n'ont pu négliger complètement les réalités biophysiques au sein desquelles les sociétés évoluent.

Cette communication vise à réfléchir à l'apport du transport pour la sociologie. Cette réflexion nous paraît nécessaire parce que si le transport veut être adopté définitivement par les sociologues, il doit aussi bénéficier à celle-ci. Il nous semble que des travaux portant sur la sociologie de transports ont montré l'ouverture du paradigme sociologique que permet la prise en compte de cet objet, principalement en faisant accepter l'étude des conséquences sociales des phénomènes technique (matériel). D'autre part, le transport permet à cette discipline de redéfinir sa place dans l'ensemble du système scientifique. Nous pensons en effet qu'il est possible d'exposer, simplement, comment la dualité du découpage classique des sciences entre nature et société masque un autre ensemble de science : les sciences des interrelations nature-société (REH, Route-Engin-Homme) auxquelles la sociologie de transports, tout comme l'Environnement, appartient. Nous concluons sur la mise en œuvre de ce paradigme REH, du trinome de transports (Homme-Engin- Route).

Il est banal de dire que la sociologie s'est constituée, et peut-être imposée, par un rejet, hors de son champ d'investigation, des réalités matérielles et biologiques ; c'est qu'il s'agissait d'éviter toutes les explications par des facteurs biologiques, climatiques, génétiques ou autres : en d'autres termes la sociologie s'est constituée par cette rupture avec des explications par des facteurs qui sont désormais extra-sociaux, non pertinents pour constituer ou rendre compte des réalités « sociales ». Le social a alors été constitué de différentes manières, par

Durkheim comme contrainte (la règle, la norme), par Weber comme signification (est social ce qui a un sens intersubjectif), etc.

Ce n'est pas que les réalités matérielles sont absentes, il y a en effet des objets matériels, des animaux même dans cette société, mais ces objets, ces matérialités sont là comme simples projections des rapports sociaux, parfois comme objets symboliques, parfois comme ressource, mais ce qui importe c'est qu'ils sont au fond produits socialement (par des rapports sociaux et pour des rapports sociaux). Ils n'ont aucune autonomie ; les techniques sont aussi présentes mais en tant qu'elles sont inscrites et organisées par des rapports sociaux ou symboliques. C'est-à-dire que, prioritairement voire exclusivement c'est la culture qui explique les objets, qui équipe les individus dans leurs rapports aux réalités matérielles.

IV. DE LA NECESSITE D'UNE SOCIOLOGIE DE TRANSPORT

Les déplacements ne sont pas un objectif en soi. On ne se transporte pas par plaisir ou par devoir moral mais pour satisfaire des besoins et atteindre des fins individuelles ou collectives. Il n'y a pas d'action sans mobile, de mobilité sans motif, de déplacement sans objet, de transport sans activité sociale associée. Les transports sont des facteurs de liaison, des moyens de contact et de mise en relation, des vecteurs d'échange et d'intégration sociale. Ces caractères sont encore plus marqués en milieu urbain, plus dense et actif que les autres contextes de vie.

On peut distinguer trois grands aspects dans tout déplacement individuel :

- une origine et une destination, des points qui sont reliés, chacun étant associé à une situation et une activité spécifique (les extrémités du trajet) ;
- les modes et moyens de ce déplacement, les conditions de sa réalisation et les types de véhicules utilisés (les modalités du trajet) ;
- les motivations personnelles du déplacement, sa valeur sociale, sa signification culturelle, ses finalités et son degré de nécessité (les motifs du trajet).

Si l'on généralise le propos en étendant ces variables à l'ensemble de la société, trois séries de questions peuvent être posées pour caractériser la situation actuelle des transports urbains :

- Comment les origines et les destinations des trajets évoluent-elles dans nos agglomérations et comment ces évolutions transforment-elles les motifs et les moyens de transport ? Pour répondre à ces questions, il convient d'analyser la répartition des activités socio-économiques sur les territoires, il faut voir de quelle manière les hommes structurent l'espace des villes et répartissent les fonctions urbaines.
- Comment les modes de déplacement se transforment-ils et comment interagissent-ils les uns avec les autres ? Quels nouveaux systèmes de transport apparaissent et avec quels impacts sur les mobilités constatées ? La réponse à ces interrogations passe par une analyse comparée des besoins des voyageurs et des différents vecteurs de mobilité proposés par la société.
- Comment les motifs des déplacements évoluent-ils et comment influencent-ils la mobilité et les choix en matière de transport ? Répondre à ces questions suppose d'étudier les rapports sociaux, les manières de vivre et les modèles culturels liés aux déplacements. Tous ces aspects seront abordés en deux temps. On présentera d'abord le métropolisation urbain et ses effets sur la demande de transports. On verra ensuite comment les nouveaux modes de vie transforment les besoins de mobilité.

4.1. Nouveaux modes de vie et transports urbains

La situation des transports urbains est liée au fonctionnement de la société dans laquelle ils s'insèrent. Les déplacements sont liés aux habitudes des individus, aux emplois occupés, aux caractéristiques des familles, aux valeurs et aux attitudes liées à la mobilité. Deux interrogations s'imposent donc à nous : Quelles sont les caractéristiques actuelles des modes de vie urbains ? Comment ces rapports sociaux spécifiques affectent-ils les transports et les mobilités ?

4.2. De nouvelles façons de vivre en ville

La société actuelle se caractérise d'abord par l'affirmation de nouveaux rapports entre les acteurs sociaux. Les grands groupes de référence (classes, statuts, corporations, professions) ont tendance à s'épuiser, les individus s'attachant dorénavant plus facilement à des communautés restreintes. Les institutions héritées du passé s'affaiblissent et perdent en légitimité. Du côté des organisations, l'autonomie et la flexibilité l'emportent sur l'ordre et les normes : nouvelles formes de travail, liberté au sein de la famille, moindre autorité à l'école, etc. La vie des ménages s'est enrichie, avec la multiplication des sphères d'activités de ses membres : double activité professionnelle, loisirs extra-scolaires, voyages, consommations culturelles, etc.

Dans l'ensemble, si les liens sociaux sont moins solides et moins durables qu'autrefois, ils sont plus nombreux et plus librement choisis. Entre les individus apparaissent de nouvelles interactions et de nouvelles solidarités. La nécessité de se rencontrer, d'être physiquement en face-à-face et de partager un espace de discussion s'affaiblit. L'intégration sociale résulte moins de l'appartenance à une même unité territoriale et le fondement de la solidarité est beaucoup plus dans la conscience d'intérêts ou de choix communs, et ce malgré les distances. Avec l'individualisation de la vie urbaine s'affirment de nouveaux profils d'acteurs plus modernes qui valorisent plus l'accomplissement de soi et le libre arbitre.

Notre société connaît ensuite l'émergence de nouveaux rapports à l'espace. La ville d'hier avait des caractéristiques bien connues : installations centrales d'ateliers et de fabriques,

vie polarisée par les gares, les services publics et les magasins, répartition verticale des inégalités sociales, aménités de voisinage, vie de quartier intégrée, communautés ouvrières, espaces résidentiels bourgeois, zones d'équipements collectifs, et tous les autres attributs du zonage fonctionnel. On évitait les distances en même temps qu'on recherchait une certaine proximité : on vivait proche de sa famille, on habitait près de son emploi, on se définissait comme appartenant à un lieu. Cette ville ne disparaît pas complètement mais elle est recouverte par une autre aux modes d'organisation différents. L'attache résidentielle ne suffit plus à cerner les espaces de vie et, selon les groupes sociaux, ces espaces s'étendent de quelques quartiers à l'ensemble de l'agglomération.

Par conséquent, il est rare que nos amis soient nos voisins, que les voisins soient des collègues, que nos collègues soient des amis et que l'on voisine avec sa famille. Il faut donc recourir aux transports pour retrouver ceux qui n'habitent plus près de chez nous et la moindre volonté de rencontre déclenche un besoin de mobilité. L'identité du citadin d'hier reposait sur la récurrence des fréquentations locales ; celle du citadin d'aujourd'hui s'enrichit de la concurrence des pérégrinations spatiales. Il ne perd pas complètement le sentiment d'habiter « quelque part », d'être d'un lieu particulier, mais il sait que son statut et sa vie dépendent aussi des possibilités de joindre souvent et facilement tous les autres lieux de la ville.

CONCLUSION

Comme signalé à l'introduction de notre réflexion sociologique, le transport pris dans sa globalité est un phénomène social incontournable dans nos vies actuellement en ce temps de mondialisation. Il est considéré comme l'Alpha et l'Omega dans plusieurs domaines de la vie en société. En d'autres termes, il est fait par l'homme et pour l'homme d'une part et d'autre part, il est le début et la fin de la quasi-totalité des activités dans la production et la consommation notamment dans l'agriculture, le mine, le commerce...etc. Paradoxalement, la littérature y afférente n'est pas abondante dans les sciences dites sociales. Ainsi, notre contribution dans cette réflexion consiste à déceler et expliquer la cause d'une part et à proposer les pistes de solutions d'autre part.

Le transport étant un phénomène globalisant, il s'avère capital qu'il soit pris en charge par une science qui peut prendre en compte les différents aspects. Notons par exemple que l'offre et la demande sont expliquées par l'économie du transport; les contrats entre les partenaires relèvent du droit de transport, la route (terre, l'air, ou mer, lac, fleuve) est de l'apanage de l'environnement et la géographie. Mais toutes ces sciences ne peuvent pas couvrir le phénomène transport dans sa totalité et globalité.

BIBLIOGRAPHIE

- BOUDES P., « Morphologie sociale et sociologie de l'environnement : l'apport de Halbwachs à l'étude des relations entre les sociétés et leur milieu naturel ». *L'année sociologique*. Vol. 61. n°1, (2001)..
- BOURDIEU P. et Passeron J.C. *La reproduction : Eléments pour une théorie du système d'enseignement*. Paris. Ed. de Minuit, 1970.
- BOURDIEU P., *Esquisse pour une auto-analyse*. Paris. Raison d'agir, (2004)..
- BOURDIEU P., *Raisons pratiques : sur la théorie de l'action*. Paris. Seuil, 1994.
- BURGESS E., « La croissance de la ville ; introduction à un projet de recherche ». In Grafmeyer, Yves et Joseph, Isaac (dir). *L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Paris. Aubier, 2005.
- BURGESS E., *Aging in western societies : A survey of social Gero*. University of Chicago Press, (1978)..
- BURGESS E., *Contributions to urban sociology*. University of Chicago Press, 1963.
- BURGESS E., *The function of socialization in social evolution*. University of Chicago Press,

- 1916.
- BURGESS E., *Urban sociology*. University of Chicago Press, 1967.
 - DUVIAU M., *La jeunesse et la route (socio-anthropologie de la conduite automobile)*. Thèse de doctorat en sociologie. Université de Strasbourg, 2020.
 - GILLES DE LA GORCE, *Mobilité sociale et trajectoires individuelles : l'histoire d'une spécialité de la sociologie et l'étude du cas d'une génération de parisiens*. Thèse de doctorat en sociologie. Université de Paris, 1993.
 - KAUFMANN V., « La mobilité : une notion clé pour révisiter l'urbain ? ». In M. Bassand ; V. Kaufmann et D. Joyed (dir). *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne. Presses Polytechniques et universitaires romande, 2001.
 - KAUFMANN V., « Bi-résidence et pendularité de longue distance en Suisse ». In J.-Y. Authier, C. Bonvalet et J.-P. Levy. *Actes des entretiens Jacques Cartier*, 2006, 2008.
 - LAKATOS I., *Histoire et méthodologie des sciences. Programmes de recherche et reconstruction rationnelle*. Paris. PUF, 1994.
 - LANNOY P. « L'automobile comme objet de recherche, Chicago 1917-1940 ». In *Revue française de sociologie*. Vol.44. n°3, 2003.
 - LENOIR R., « Halbwachs : démographie ou morphologie sociale ? ». In *Revue européenne des Sciences sociales*. XLII-129.199-218, 2004.
 - LEVY J., « Les nouveaux espaces de la mobilité ». In *Les territoires de la mobilité*. www.cairn.info, 2000.
 - MORIN D., *Emile Durkheim et Marcel Mauss. Etude d'épistémologie historique sur l'émergence de la tradition de recherche des sciences contemporaines*. Mémoire de Maitrise en sociologie. Université Laval, 2003.
 - MUELLER J.H. *Expérience double chooz : simulation des spectres antineutrinos issus de réacteurs*. Thèse de doctorat en Physique des Neutrinos. Université de Paris 11, (2010).
 - PIRAS M., « Les fondements sociaux de l'agir normatif chez Durkheim et Weber : le rôle du sacré ». *Archives des sciences sociales des Religions*. 49^{ème} Année. N°127. Max, Weber, La Religion et la construction du social (juil-sep.), 2004.
 - PIROU G. *Les doctrines économiques en France depuis 1870*. Paris. Armand Colin, 1925.
 - RAFIE M., « Positivism chez Emile Durkheim ». In *Sociologie et Société*. Vol.4. N°2, 1972..
 - VINCENT-GESLIN St. et AUTHIER J.-Y. « Les mobilités quotidiennes comme objet sociologique ». In *Cahiers de recherche sociologique* (59-60). 79-97, 2015.