



## La société du tramway

Leïla ELOUARDANI, Lennart GOMES,  
Réjane JEAN-BAPTISTE, Julia JORDA, Armand KIRURA  
*Université Michel de Montaigne, Bordeaux3, ISIC, L3, 2010*

**Mots clefs :** transports public, non-lieu, NTIC, génération tramway, individualisme, altruisme, gênes.

### **Problématique : En quoi le tramway provoque-t-il un comportement particulier chez l'individu ? Quelles en sont les raisons ? Par quelles attitudes se traduisent-ils ?**

*Afin d'identifier la nature de ce comportement, nous nous devons de définir cinq grands axes d'entretien, des axes regroupant les différentes perspectives de l'enquête, à savoir : les occupations, les gênes, le contact avec autrui, le civisme, et le rapport au tram. Tout ce qui est constitutif de l'espace social tram et qui traduit la manière de « vivre ensemble ».*

Véritable symbole des temps modernes, le tramway est un espace public utilisé de tous. Il y existe de ce fait une grande diversité des usagers ; une certaine mixité sociale. Si on laissait de côté un instant le caractère spécifique de ce moyen de transport, on pourrait dire que le tramway est une juste représentation de la société par le spectacle de la confrontation des individus qu'il offre. Mais son rôle principal n'étant que d'amener l'utilisateur d'un point A à un point B, le tramway constitue en tant que moyen d'accès aux lieux respectifs désirés qu'un élément de transition ; un carrefour collectif. Du fait, de cette relation de consommation à l'objet tram, car on y est que si l'on éprouve le besoin de se déplacer, on peut qualifier celui-ci de non-lieu.

Ceci fait l'exceptionnalité du tramway et de sa société, et donne naissance à des règles sociales propres à cette sphère. Car si le tram est un non-lieu, il n'en demeure pas moins un non-lieu où la problématique du « vivre ensemble » prend son sens plus que jamais. Et vu les difficultés de la cohabitation, il est intéressant d'observer ce que l'on peut appeler le « comportement tram », qui serait une adaptation des règles de la vie sociale à ce moyen de transport, au non-lieu. La micro société du tramway, ses usages, ses comportements sociaux : il s'agit là des sujets que nous aborderons, nous essaierons à l'aide de quelques questions telles que « quelles sont les pratiques sociales à l'origine du comportement tramway ? » et « que reflètent celles-ci de la micro société du tramway ? » de répondre à la problématique du comportement de l'individu dans ce non-lieu : le tramway ; entendez par là comportements individuels mais aussi comportements collectifs.

### **Échantillon : tranche d'âge : 13/19 ans et 20/30 ans :**

Pour cela, et en préparation des entretiens semi directifs que nous avons réalisé, nous avons sélectionné comme échantillon deux tranches d'âge : les 13/19 et les 20/30 ans, cela pour plusieurs raisons. Ils font partie de ceux qui utilisent le plus le transport objet de notre enquête, sont facilement identifiables, et surtout du fait de leur jeunesse et de leur utilisation précoce du moyen, ils semblent être les plus imprégnés de comportements sociaux spécifiques au tramway, et à juste titre car ils incarnent la « génération tramway », à

Bordeaux en tout cas. Cela d'autant plus qu'en vertu de leur statut d'étudiants ou de jeunes travailleurs, ils ont des habitudes de consommation différentes des autres tranches d'âge, en matière de transport entre autres. Nos interviewés sont au nombre de 18 : 9 personnes dans la catégorie 13/19, dont deux groupes : l'un de 5 personnes et l'autre de 2 personnes, puis 9 autres personnes dans la catégorie des 20/30 ans, toutes en entretien individuel.

## **Présentation des résultats**

Parlons justement des résultats, mais auparavant rappelons-nous des préoccupations objets de l'enquête avec ces questions ; « Quelles sont les pratiques sociales individuelles à l'origine du comportement tramway et que traduisent-elles ? », et « Quelles sont les origines de ces pratiques sociales ? »

### Quelles sont les pratiques sociales à l'origine du comportement tramway, que reflètent-elles de cette société?

Tout d'abord en terme de quantité il ressort de notre enquête que les catégories choisies sont de grands consommateurs de tramway, ils l'utilisent très souvent comme moyen de transport exclusif ou en complément d'autres moyens comme le vélo, surtout pour les longs trajets et notamment chez les étudiants. Les travailleurs interrogés avouant préférer éviter les transports collectifs. Cela influera nécessairement sur le comportement des utilisateurs, car vu la fréquence d'utilisation, ils ont souvent bien assimilé les usages du tramway. Cela nous conforte dans l'idée que ces deux tranches d'âge représentent une population idéale pour l'enquête.

Nous avons par le biais des questions posés aux interviewés, tenter de définir en quoi nous pouvons parler d'un comportement spécifique au tramway, il ressort deux causes à ces comportements : le fait que le tram soit un non-lieu où l'attente, la patience et l'ennui sont les traits dominants, et ensuite le fait que le moyen de transport soit le théâtre d'une grande proximité avec les usagers , une sorte de lieu de rencontre non désiré avec d'autres individus. Du fait de l'attente, « comme dans la salle d'attente du médecin » comme l'a à juste titre souligné l'un des sujets interrogés, de l'ennui, et de la sensation de perdre son temps à ne rien faire, les usagers éprouvent le besoin de rentabiliser leur temps, d'où l'utilisation massive des NTIC (téléphones, baladeurs), mais aussi la lecture fréquente, de quotidiens gratuits ou de livres la plupart du temps. Rentabiliser le temps, se distraire pendant un long trajet, oui, mais ces occupations ont un second facteur ; ils sont le fait de la confrontation des individus dans un espace restreint.

Bien que l'absence d'occupation ou le fait de simplement regarder ses compères, soit largement admis dans l'enceinte du tram contrairement à d'autres lieux publics, les réponses aux entretiens démontrent que face à la froideur ressentie dans le tramway, au repli sur soi, au renfermement, à la méfiance des uns vis-à-vis des autres, les usagers ont tendance à fuir le moment présent et cherchent automatiquement des occupations. Il est d'ailleurs aisé de constater que dans le cas où ils en ont le choix, les usagers notamment seuls, vont instinctivement vers les fenêtres et les portes, comme pour fuir et/ou s'isoler du reste des individus. Une certaine passivité, une oisiveté de circonstance du propre aveu des interrogés s'installe alors comme règle principale, certains parlent de nostalgie, de non présence et lorsqu'on en vient aux choses qui peuvent interpeler, tels que les disputes ou autre, ils parlent carrément d'impuissance, d'absence de liberté de mouvement. Comme si du fait qu'ils ne comptent pas rester dans le tramway indéfiniment et qu'ils ne se l'approprient pas comme objet, tout ce qui s'y passe n'atteint pas les individus. En donnant l'impression qu'ils laissent tomber la casquette de l'individualité, de la personne pour devenir l'usager le

temps du trajet. Le fait du renoncement à la « bulle personnelle » ou à la sphère personnelle en entrant dans l'espace du tramway est aussi un élément de renoncement à l'individualité, pour ne plus être qu'un anonyme.

D'après les sondés les gênes occasionnées sont alors conséquentes (odeurs, bruits, proximité qui serait gênante dans d'autres endroits), et largement dénoncées dans les entretiens, mais jamais ou très rarement exprimées dans le tramway sauf dans des cas extrêmes. Il est très intéressant de noter un paradoxe troublant de la société du tramway, d'un côté les gens s'ignorent et se fuient, d'un autre lorsque nous questionnons sur les gênes occasionnées, les interrogés se soucient beaucoup plus du fait que d'autres personnes puissent être gênées que de leur propre gêne. Peut-être pour justifier le fait qu'ils ne réagissent pas à certains événements, auxquels ils réagiraient en dehors du tramway ou par vrai altruisme. Il en va de même pour l'assomption de changement de comportement à l'intérieur du transport ; peu de gens assument qu'effectivement ils n'agissent pas de la même manière dans le tramway que dans d'autres endroits publics, même si dans leurs explications on se rend bien compte que oui. Peut-être car selon des interviewés, dès que les usagers sortent du tramway, ils oublient tout ce qui les embêtait à l'intérieur de celui-ci, comme s'ils retiraient le masque qui les préserve.

#### Quelles sont les origines de ces pratiques sociales ?

Il est aisé de dire que des comportements individuels ont toujours une origine, notamment quand ils sont si communs aux voyageurs, que l'on ne parle plus de comportements individuels mais de pratiques sociales. Alors d'où viennent les comportements décrits ci-dessus ? Deux réponses s'offrent à nous, d'abord si ces comportements sont si démocratisés, on peut légitimement dire que c'est le lieu commun qui fait la nature du comportement et ses caractéristiques, dans notre cas le tramway, qui par les situations qu'il offre modèle les usages admis dans le transport. On peut aussi dire que ce sont les personnes constitutives de cette société du tramway, au moment où les usagers s'y confrontent, qui modèlent les usages admis, pour exemple : beaucoup d'interrogés, admettent des différences dans les us selon le moment et le public présent. Boire et fumer est assez bien admis en certains créneaux horaires, le soir tard notamment.

On assiste à une très grande différence des pratiques sociales entre le jour et la nuit. L'environnement direct est donc tributaire des caractéristiques du comportement tramway, mais pas seulement, la société en générale et ses usages sont aussi à l'origine de beaucoup de comportements. Nous en parlions précédemment, le tramway fait figure de mini société à l'intérieur même de la société. Les travers et les bons côtés y sont reproduits en échelle moindre et cristallisés de manière plus visible, c'est le cas pour des caractères tels que l'individualisme (chacun s'isole face à l'autre) mais aussi pour l'altruisme (préoccupation du bien-être de l'autre, souligné à plusieurs reprises dans les entretiens).

Après tout, il est facilement observable que les mœurs et coutumes dans les transports en commun varient beaucoup d'un pays à l'autre, prenons l'exemple des asiatiques avec la présence de « pousseurs » qui entassent le plus de personnes possibles ou, celui des Africains. Cela prouve que si les usages dans le tram ne traduisent pas les usages à l'échelle nationale, ils traduisent tout du moins les usages à l'échelle Bordelaise...