

20 ans de socio-économie des transports urbains en France

Jean-Marc OFFNER
LATTS-ENPC (**)

La France se veut un pays favorable aux transports urbains. Blaise Pascal y inventa le transport collectif à Paris dès le milieu du XVII^e siècle. Dès 1900, la capitale eut son métro (après Londres, certes, mais avant Berlin). Aujourd'hui, l'industrie nationale est considérée comme pionnière dans trois secteurs prometteurs : l'automatisation des transports collectifs en site propre, la monétique (paiement par carte à mémoire), les systèmes électroniques d'aide à l'exploitation et à l'information pour les réseaux d'autobus.

- (*) Une première version de ce texte a été présentée au colloque de Rennes sur "Les raisons de l'Urbain", en Octobre 1988.
- (**) Laboratoire Techniques-Territoires-Société (unité associée CNRS, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Université de Paris-Val-de-Marne).

Une vision plus pessimiste de la réalité mettrait en avant les embouteillages de la circulation parisienne, d'une ampleur inconnue dans les autres pays industrialisés, la faible utilisation du transport collectif en comparaison avec les chiffres (par exemple le nombre de voyages par an et par habitant) de nos voisins allemands ou suisses, l'incapacité des pouvoirs publics à défendre l'usage de la bicyclette et les tristes records de l'insécurité routière.

Il faut en revanche porter au crédit de la spécificité française un important effort de recherche en matière de socio-économie des transports urbains, ayant fourni des travaux originaux par leur contenu et leur utilisation. La conjoncture historique qui a permis la valorisation par l'Etat de ressources intellectuelles non négligeables semblait malheureusement s'être achevée. Pourra-t-elle se former à nouveau ?

I - UN DOMAINE DE RECHERCHE CONJONCTUREL

1 - Un sous-produit des "crises"

Si malgré l'imprécision et l'ambiguïté du terme "socio-économie", on s'est permis de l'utiliser dans le titre, c'est par référence à une procédure administrative créée en 1973, sous la dénomination d'action thématique programmée (A.T.P.) socio-économie des transports.

Une quadruple filiation semble expliquer ce programme de recherche, qui constitue, avec la création de l'Institut de Recherche des Transports quelques années plus tard, l'élément fondateur du champ scientifique.

En premier lieu, la Commission des Villes du 6ème Plan (1971-1975) a "mis sur l'agenda" des élus locaux comme des hauts fonctionnaires du Ministère de l'Équipement la question des transports collectifs, qui connaîtront un renouveau organisationnel de taille au début des années soixante-dix.

En deuxième lieu, les dysfonctionnements techniques du système de transport dans les grandes villes européennes, à partir des années soixante (forte motorisation) font craindre pour l'harmonie du développement économique et suggèrent l'élaboration de nouvelles méthodes de planification : "L'un des problèmes urbains les plus pressants qui se pose actuellement aux pays Membres de l'OCDE consiste à maintenir un degré suffisant de mobilité dans les métropoles (...).

Le Groupe d'Experts est convaincu que nous connaissons trop mal les besoins des citoyens pour pouvoir élaborer en connaissance de cause des plans de transport à long terme (...). Le Groupe estime que ces lacunes pourraient être comblées en grande partie, si de plus amples recherches étaient consacrées à l'analyse des motivations, et si les spécialistes des sciences sociales et des sciences du comportement participaient plus largement à la planification des transports" (O.C.D.E., 1969). Le constat de la faillite des modèles de choix modal est explicite.

C'est en troisième lieu la contradiction entre des inégalités

croissantes de mobilité (opposant individus motorisés et "captifs" des transports collectifs) et un besoin croissant de mobilité pour l'appareil productif (eu égard à la division de l'espace) qui permet de comprendre cet appel à la recherche au début des années soixante-dix : "En France, ce sont les exigences du système social qui ont donc conduit le système politique et administratif à renoncer aux études techniques, au moins pour un temps, et à faire appel au système de recherche pour analyser cette nouvelle contradiction et redéfinir une méthodologie d'étude, sur la base des recherches socio-économiques" (I.U.P., 1977).

Quatrième filiation, et non des moindres, les mouvements sociaux et étudiants de mai 68 : les "bagnoles" incendiées (alors que la même année l'économiste et démographe Alfred Sauvy écrit son pamphlet : "Les 4 roues de la fortune") ; le "métro-boulot-dodo" préfigurant les importants mouvements revendicatifs d'usagers en région parisienne. Le Président de la République Georges POMPIDOU alla même jusqu'à déclarer lors d'un conseil des ministres de 1970 que la situation des transports en commun pouvait déclencher un nouveau mai 68 (Ziv, Napoléon, 1987).

Enfin, l'Action Concertée "Urbanisation" (1967) de la Délégation Générale à la Recherche Scientifique avait préparé le terrain d'une investigation originale du champ des transports urbains (travaux de bureaux d'études privés sur le choix des modes de transport), accueillie parallèlement avec intérêt à la R.A.T.P. (Régie Autonome des Transports Parisiens).

Au tournant des années soixante et soixante-dix, il y a donc rupture plus que continuité dans la manière d'aborder le secteur des transports urbains, même s'il est aussi envisageable d'avancer l'idée d'un élargissement progressif des approches, du technique à l'économique, de l'économique au sociologique. "Le souci de l'administration répondait à de multiples évolutions internes aussi bien qu'externes. Le texte du Comité d'Orientation (de l'A.T.P. Socio-économie des transports) fait état d'une évolution des études économiques qui, dans un premier temps, s'étaient ouvertes avec l'analyse de systèmes et l'analyse multicritère à la prise en compte de points de vue de groupes différents, pour déboucher ensuite sur la réflexion sociologique ou l'économie politique. La question des transports urbains avait été posée de manière spectaculaire au plan symbolique en mai 1968, puis au plan politique par l'extrême gauche, la gauche ainsi que par des personnalités de tous horizons politiques" (O. Hanappe, 1976).

2 - Des équipes de recherche réduites

L'A.T.P. socio-économie des transports a réussi à mobiliser durant une dizaine d'années des équipes de recherches aux caractéristiques très diverses : laboratoires spécialisés dans les transports (Institut d'Etudes Economiques de l'Université de Lyon II, devenu Laboratoire d'Economie des Transports, en coordination avec l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat ; le Centre de Recherche d'Economie des Transports de l'Université d'Aix-Marseille) ; bureaux d'études "généralistes" (SEDES, CREDOC, SEMA, IDET-CEGOS, SOFRES) ; bureaux d'études spécialisés dans l'urbanisme (BETURE, BETEREM) ; équipes

universitaires en sciences sociales à fort enracinement local (Institut d'Urbanisme de Grenoble, CRESAL, LARU), laboratoires de sociologie urbaine (ISU, GSU, CSU, LASSAU), association de chercheurs "ad hoc" ou "généralistes" (ADA, CERFI, SERES),...

Parallèlement, se constituait à la Division Transports Urbains de l'Institut de Recherche des Transports (établissement public sous la tutelle du Ministère des Transports et du Ministère de la Recherche) - à partir de 1970 - une équipe fortement "imprégnée" de sciences sociales (malgré des profils majoritaires d'ingénieurs). On notera également les apports non négligeables, dans une optique cependant fonctionnaliste, de membres de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (aujourd'hui IAURIF) (x)

Passablement hétérogène, cet ensemble ne s'est pas véritablement constitué en milieu scientifique. Un tel objectif a-t-il d'ailleurs été à un moment quelconque à l'ordre du jour ?

Il faut bien aujourd'hui constater que la réduction des financements publics a eu raison de l'intérêt (conjuncturel ou non) des équipes travaillant totalement ou partiellement sur contrat pour les transports. La procédure d'intégration des "hors-statuts" au sein du C.N.R.S. (Centre National de la Recherche Scientifique), dans les années 1975-1980, a également participé à cette atomisation des chercheurs.

Si la socio-économie des transports (ou plus exactement l'économie des transports) constitue dans les pays anglo-saxons un champ scientifique autonome - avec ses laboratoires universitaires, ses revues, ses mandarins -, tel n'est pas le cas en France.

Le milieu concerné - ce qui subsiste après l'ATP (de petites équipes à l'INRETS - anciennement I.R.T. - au LET, au CRET, au LATTS ; quelques individualités ça et là) paraît trop étroit pour mériter le nom de communauté scientifique. Il existe, en revanche, un milieu technico-administratif (Corps des Ponts et Chaussées) omniprésent, la faiblesse de l'un s'expliquant partiellement par la puissance de l'autre.

- (x) Sans aller plus loin dans le petit jeu des "nominations individuelles", il convient de citer pour leur rôle dans "l'invention" de la socio-économie des transports urbains, à des titres divers : Odile HANAPPE (en tant que responsable de l'A.T.P.); Alain BIEBER (en tant que chef de la Division Transports Urbains); Louis GUIEYSSE (en tant que Président du Comité Scientifique de l'A.T.P.) ; Jean-Jacques CHAPOUTOT, Monique et Raymond FICHELET, Antoine HAUMONT et Henry RAYMOND (pour leurs travaux pionniers).

3 - Des problématiques d'emprunt

A l'origine, cinq sous-programmes constituaient l'A.T.P. : production des transports ; transports et systèmes économiques ; transports, groupes sociaux et conditions de vie ; transport et environnement sociétal ; techniques de planification et de décision (quelques années plus tard, les dénominations évolueront).

Pour sa part, l'I.R.T. affichait lors de sa création un vaste programme en matière de sciences sociales : "l'économie, la sociologie et la politique des transports, en particulier les critères de choix des investissements, la tarification, le comportement des agents économiques, l'organisation et le fonctionnement du marché des transports" (Equipement-Logement-Transport, 1970).

Les aléas de la gestion du personnel, les ambiguïtés jamais levées de la division du travail entre l'A.T.P., l'I.R.T. et le S.A.E.I. (Service des affaires économiques et internationales) ont finalement cantonné la socio-économie effectuée à l'I.R.T. au sein de la seule division Transports Urbains, initialement chargée de : "la promotion des moyens d'amélioration et d'innovation des systèmes de transports ; l'amélioration des méthodes d'élaboration et de contrôle de la planification ; l'amélioration de la qualité de service des transports collectifs ; l'étude des problèmes touchant la coordination entre modes et l'intégration des transports à l'aménagement urbain" (Equipement-Logement-Transport, 1970). La création en 1976 du CETUR (Centre d'Etudes des Transports Urbains), récupérant l'essentiel de ces missions, a contribué à "tirer vers l'amont" les travaux de cette division, se spécialisant pour partie dans "l'étude du comportement (analyse de la demande)".

Au-delà de ces différents intitulés, trois familles principales de travaux se distinguent (Benwell, 1982) :

- recherches sur les comportements de déplacement, la mobilité;
- recherches sur les relations entre transport et développement socio-économique;
- recherches sur la planification, les institutions (correspondant à l'appellation actuelle d'analyse des politiques publiques).

Cette dernière catégorie a concerné des économistes ou politologues ne s'intéressant que très marginalement aux transports mais y trouvant des terrains propices à l'application de théories sur la décision, sur l'organisation, sur l'innovation,...

Le deuxième groupe s'inscrit dans la multitude des travaux d'inspiration marxiste des années soixante-dix, qui mettent en évidence l'inscription spatiale de la production et le rôle du transport dans la mobilisation de la main d'oeuvre.

Seuls les travaux sur la mobilité sont véritablement originaux, en ce

qu'ils introduisent des méthodes et des concepts spécifiques au champ des transports urbains. Trois courants sont à distinguer (Bonnet, 1983):

- S'inspirant d'économistes anglo-saxons et scandinaves des équipes de l'A.T.P. et de l'I.R.T. tentent de dépasser les méthodes traditionnelles de modélisation des déplacements, à travers la notion centrale de programme d'activité.
- Se référant à la notion de mode de vie, d'autres équipes de l'A.T.P. (plus proches de sociologues comme Henri LEFEBVRE ou Pierre BOURDIEU que des structuralo-marxistes) mettent en avant les divisions sociales des temps et des espaces, donc des mobilités.
- D'autres équipes de l'A.T.P., encore, approchent la mobilité par la dimension du "vécu", avec la psychologie ou la psychanalyse pour toile de fond.

Le nombre désormais réduit de chercheurs travaillant sur des problématiques adéquates met probablement fin à la tentative pourtant significative de constitution d'un véritable corpus scientifique autour de ce thème de la mobilité, par ailleurs empoisonné par la querelle ambiguë (mais vigoureuse !) entre démarches quantitatives et qualitatives. L'accumulation du savoir s'est heurtée aux discontinuités de la commande politique.

4 - Feu l'urbain ?

Il faut, dans le même sens, souligner que l'urbain, dominant dans les préoccupations initiales de l'A.T.P., s'est vu dès le VIIème Plan (1976-80) délaissé au profit du thème des transports de marchandises et de celui des conditions de travail (Secrétariat d'Etat aux Transports, 1977).

Cette tendance sera amplifiée au début des années 80, "cette transformation de la demande politique en matière de recherche (correspondant) du côté du ministère des transports à la constatation que les conséquences de la croissance urbaine ne constituent plus un enjeu politique, économique et social majeur" (Bonnet, 1983). Les divers gouvernements de gauche assureront la continuité de cette position, privilégiant la recherche technologique et les transports interurbains.

D'où un "redéploiement" de nombreux chercheurs venus à la socio-économie des transports urbains dans les années soixante-dix vers la recherche sur les services et réseaux urbains, sur le Génie Urbain, sur l'habitat, voire sur les télécommunications. C'est aussi dans "l'opérationnel" qu'une partie des chercheurs a trouvé son reclassement.

Il est aujourd'hui de bon ton de souligner un renouveau des préoccupations urbaines : souci de la quotidienneté de la part du gouvernement Rocard, exacerbation de la concurrence entre métropoles compte tenu de l'ouverture proche du grand marché européen. Cette

redécouverte du caractère éminemment urbain de nos sociétés n'a cependant eu jusqu'à présent que peu d'effets sur les milieux de recherche.

II - DES FONCTIONS THERAPEUTIQUES

Deux objectifs étaient en fait dévolus à la socio-économie des transports urbains, à l'origine : "ingénierie sociale" et "animation sociale". Il s'agissait d'une part de mettre un peu d'huile dans les rouages grippés des techniques de planification, d'autre part d'accompagner les innovations organisationnelles et de les évaluer.

Le "contrat" n'a été que partiellement rempli. Faut-il incriminer les logiques propres de la recherche, l'imprécision du rythme de pilotage ou, plutôt, l'évolution même du contexte rendant caduque ces finalités premières ? L'interrogation paraît, somme toute, de peu d'intérêt. Car la recherche a bel et bien rempli des fonctions, plus ou moins implicitement.

1 - Le chercheur, relais de la "société civile"

A une époque où l'on ne parlait pas encore de "médiation", les travaux de recherche ont d'abord participé à l'ouverture du dialogue entre les partenaires du transport urbain : administration centrale, entreprises, élus locaux.

Car l'Etat, le centre, ignorait à peu près tout et de sa périphérie (les systèmes locaux de production du transport urbain) et des "usagers", (les acteurs de la "demande" de transport). Or, par leur insertion locale, par leurs liens avec les mouvements politiques et associatifs, de nombreux chercheurs représentaient de parfaits "indicateurs" de la société civile locale. En matière de transports urbains, il n'y a certes pas eu ces dérapages parfois dénoncés à propos des mouvements sociaux urbains, d'un détournement d'une connaissance "de l'intérieur" au profit d'un discours sociologique se voulant extérieur. En revanche, les réseaux de relation des chercheurs ont souvent grandement facilité le recueil des données.

On a pu s'étonner que des gouvernements de droite financent des recherches de gauche. Mais à l'évidence, chacun y trouvait son compte.

Cette fonction de "relais" entre l'Etat et la société civile a aujourd'hui perdu de sa nécessité. Mouvement de décentralisation aidant, c'est maintenant les élus locaux qui occupent la place centrale dans le dialogue entre partenaires. Les entreprises de transport, pour leur part, ont appris à se préoccuper de l'utilisateur, de plus en plus "élevé" d'ailleurs au rang de client.

En outre, "l'indic" paraît avoir eu un rôle surtout préventif, dans l'attente de la montée en régime - qui s'est finalement avérée rapide - des instances de régulation traditionnelles.

2 - L'acculturation du milieu technico-administratif des transports urbains aux sciences sociales

Si cette première fonction n'a pas laissé de trace, il en va tout autrement pour celle - que le chercheur en sciences sociales connaît bien - de "fou du roi" ou (plus noblement) de "conseiller du prince".

Par les colloques, par la formation (puisque la tradition française veut qu'il y ait mixage entre la recherche et l'enseignement), tant dans les écoles d'ingénieurs que dans les 3ème cycles d'urbanisme et de transport, une vulgate "sciences sociales" s'est largement diffusée dans le milieu des transports urbains (P. Lassave, J.M. Offner, 1989), l'I.R.T., le CETUR et les agences d'urbanisme se faisant à cet égard des porte-parole zélés.

Cette acculturation aux raisonnements et aux concepts des sciences sociales - acculturation efficace car la condescendance vis-à-vis du "fou" va de pair avec une réappropriation discrète de son discours - se laisse deviner derrière quelques éléments des doctrines et pratiques professionnelles construites durant les années soixante-dix :

- une vision "critique" du "système", mettant l'accent sur les dysfonctionnements, les effets pervers, l'inadaptation du calcul économique;
- la nécessité d'une démarche "globale" (voire prospective) pour appréhender les transports urbains, loin des approches sectorielles antérieures;
- la prise en compte du "social" (qui s'est de façon réductrice mais néanmoins progressiste concrétisée en particulier dans les enquêtes-ménages).

Avec le recul du temps, l'observateur contemporain pencherait plus vers l'ironie que l'admiration. Ce serait pourtant oublier la réalité des transports urbains avant le renouveau des années soixante-dix. Peut-être y a-t-il un parallèle à faire avec les activités concernant la production et la distribution d'eau. Secteur encore essentiellement technique, il semble commencer à donner des signes de "coloration sciences sociales", non pas à l'instar des transports urbains pour remédier à une quelconque crise économique ou sociale mais plutôt pour répondre aux "défis" de la compétition internationale et préparer les redéploiements dont les stratégies industrielles ont le secret.

3 - Le "facteur humain" ou la socio-économie comme supplément d'âme

Après l'indic et le fou, la danseuse... L'Etat une fois "renseigné", les institutions et le milieu professionnel "ressourcés", il paraissait peu convenable de jeter aux poubelles de l'histoire les derniers tenants de la socio-économie des transports urbains.

D'où, dans les années quatre-vingt, le retour à l'usage traditionnel des sciences sociales, l'accompagnement des évolutions techniques. La technologie (modes de transport nouveaux, systèmes électroniques d'aide à l'exploitation et à l'information dans les transports collectifs,

voiture "intelligente", régulation du trafic, automatisation) redevient le moteur du progrès, la "nouvelle frontière" des transports urbains.

Le "retard" du corps social par rapport aux avancées scientifiques nécessite une certaine dose d'humanisation de la technique et d'analyse des "résistances au changement". Antienne bien connue, qui nie l'autonomie des problématiques des sciences sociales, les asservissant non aux mutations socio-économiques propres mais aux objectifs industriels. Lorsque les moyens se confondent avec les fins, le discours sociologique n'a plus qu'à se marginaliser pour attendre des jours meilleurs.

Les divers textes émanant du PRD3T (Programme de Recherche et Développement Technologique Transports Terrestres) sont révélateurs à cet égard, quel que soit le jugement que l'on puisse porter sur la réelle volonté de certains segments de l'appareil d'Etat à promouvoir les travaux en sciences sociales, au-delà des conflits internes à l'administration, des "marquages" entre secteurs des études et de la recherche, etc. Au nom d'une division du travail bien comprise, la pluralité des approches se voit déconseillée ; les chercheurs n'ont pas à se préoccuper de ce qui est traité par d'autres (entreprises, administrations,...) "opérateurs".

Au nom d'une "demande sociale" réduite aux évolutions techniques et institutionnelles, les objets de recherche (les technologies nouvelles, l'Europe,...) se voient imposés au chercheur, dans une parfaite négation de la démarche scientifique, participerait-elle à la recherche "appliquée" !

Les recherches en sciences sociales ont reçu environ 1% du budget total de ce programme (Savy, 1988)...

UNE PARENTHÈSE DE DEUX DÉCENNIES ?

Le constat sera probablement jugé pessimiste. La socio-économie française des transports urbains, façon années soixante-dix, a vécu. Au mieux, l'on dira qu'elle est en sommeil. Si, çà et là, des chercheurs travaillent sur la mobilité, les relations entre transport et urbanisme, les processus de décision et les méthodes de planification, leur atomisation est telle que le dialogue tant avec les "pairs" (français et, a fortiori, étrangers) qu'avec les utilisateurs potentiels s'avère inexistant.

La disparition des grands référents théoriques (la "crise" des sciences sociales) oblige les hommes de la recherche appliquée à travailler sans filet épistémologique solide.

La technologie (le discours sur la technique) règne sans partage. Tentative passionnante, la démarche de recherche de la R.A.T.P. s'essoufle, faute de reconnaissance interne suffisante.

Pourtant, les travaux menés en socio-économie des transports urbains durant les vingt dernières années sont d'une originalité sans précédent. Nulle part ailleurs dans le monde, sans doute, s'est effectuée une recherche sachant s'écarter des problématiques

traditionnelles de l'économie des transports sans pour autant tomber dans la pure spéculation sociologique. Il y a bien eu progrès des connaissances, et récupération partielle par les gestionnaires du système des transports urbains.

On doit donc conclure sur un paradoxe : le bilan est positif, mais il n'y a pas de perspectives. Faute de la légitimité que leur conférerait une appartenance à la sphère académique, les travaux de recherche en socio-économie des transports urbains ont sans cesse à renégocier leur utilité sociale vis-à-vis des pouvoirs publics.

Manifestement, le nouveau "Programme de recherche et de développement pour l'innovation et la technologie dans les transports terrestres" (PREDIT) est riche de potentialités. La commission présidée par Jean-Jacques Payan, Directeur de la Recherche de Renault, qui a préparé les grandes lignes du PREDIT, a reconnu que le secteur des transports urbains "a été insuffisamment exploré ces dernières années". Elle a également pris acte de l'incapacité de la procédure traditionnelle de l'appel d'offres à mobiliser les équipes de recherches en sciences sociales. Présidé par Louis Guieysse, le thème V du PREDIT - "organisation des transports et systèmes de mobilité" - doit avant tout se donner les moyens financiers et intellectuels de susciter l'intérêt de la communauté scientifique pour ces questions (arides !) de déplacements.

QUELQUES SIGLES

- A.T.P. "Action thématique programmée". Procédure administrative de financements de recherche.
- CETUR "Centre d'Etudes des Transports Urbains". Organisme dépendant du Ministère de l'Equipement et du Ministère des Transports.
- CNRS "Centre National de la Recherche Scientifique". Etablissement public sous tutelle du Ministère de la Recherche, regroupant l'essentiel des chercheurs non universitaires de la fonction publique.
- CRET "Centre de Recherche en Economie des Transports". Equipe de recherche de l'Université d'Aix-Marseille.
- DGRST "Délégation Générale à la Recherche Scientifique et Technique". Structure ministérielle de coordination.
- ENPC "Ecole Nationale des Ponts et Chaussées". Grande école d'ingénieurs formant les hauts fonctionnaires du Ministère de l'Equipement.
- ENTPE "Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat". Grande école formant les ingénieurs du Ministère de l'Equipement en position généralement subalternes par rapport aux ingénieurs des Ponts et Chaussées.
- IAURIF "Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France". Organisme d'étude et de planification pour la Région Parisienne.
- INRETS "Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité". Etablissement public de recherche né en 1985 de la fusion de l'I.R.T. et de l'ONSER.
- I.R.T. "Institut de Recherche des Transports". Etablissement public de recherche créé en 1970, sous double tutelle du Ministère de la Recherche et du Ministère des Transports.
- I.U.P. "Institut d'Urbanisme de Paris". Formation universitaire supérieure de l'Université de Paris XII.
- LÄTTS "Laboratoire Techniques-Territoires-Sociétés". Associé au CNRS, dépendant de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et de l'Institut d'Urbanisme de Paris.
- L.E.T. "Laboratoire d'Economie des Transports". Associé au CNRS, dépendant de l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat et de l'Université de Lyon II.

- OCDE "Organisation de Coopération et de Développement Economique".
- OEST "Observatoire Economique et Statistique des Transports". Nouvelle dénomination du SAEI.
- ONSER "Organisme National de Sécurité Routière". Association financée par l'Etat, intégré depuis 1985 dans l'INRETS.
- PRDTT "Programme de Recherche et Développement Technologique sur les Transports Terrestres". Procédure administrative de financement de la recherche.
- RATP "Régie Autonome des Transports Parisiens".
- SAEI "Service d'Analyse et d'Etudes Internationales". Organisme dépendant du Ministère des Transports, chargé d'études économiques.
- SERT "Service des Etudes et de la Recherche en Transport". Cellule ministérielle de coordination de la recherche.
- UTP "Union des Transports Publics". Association professionnelle des entreprises exploitantes de transport collectif.

QUELQUES DATES

- 1967 : Appel d'offres "Urbanisation" de la D.G.R.S.T.
- 1968 : Mai...
- 1970 : Mouvements revendicatifs d'usagers ; livre noir des transports parisiens
- 1970 : Création de l'Institut de Recherche des Transports (I.R.T.)
- 1970 : Colloque de Tours, mobilisant élus locaux, administration centrale et gestionnaires de réseaux en faveur de la promotion des transports collectifs
- 1971 : VIème plan (1971-75), programme de développement de technologies nouvelles de transport en commun
- 1971 : Action thématique programmée socio-économie des transports- D.G.R.S.T. - Mission de la recherche du Ministère de l'Équipement et du Secrétariat d'Etat aux Transports
- 1974 : Elaboration du plan d'entreprise de la R.A.T.P. 1975-1980
- 1976 : VIIème plan (1976-80), réhabilitation des transports collectifs traditionnels
- 1976 : Création du Centre d'Etudes des Transports Urbains (CETUR)
- 1978 : Colloque de Royaumont "Transports et Société"
- 1981 : Appel d'offres du Comité "Développement spatial, cadre de vie et mobilité" (Comité Carrère)
- 1982 : Initiatives R.A.T.P. : programme de recherche Réseau 2000 et Séminaire "Crise de l'urbain, futur de la ville"
- 1982 : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)
- 1983 : Rapport de la mission Transports Terrestres (rapport Lagasse)
- 1984 : PRDTT (Programme de Recherche et Développement Technologique Transports Terrestres)
- 1985 : Création de l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité), établissement public à caractère scientifique et technologique, par fusion de l'ONSER (Organisme national de la sécurité routière) et de l'I.R.T.
- 1986 : Rapport Martinand sur le Génie Urbain

- 1989 : Commission Payan : bilan du PRDTT (1984-1988) et proposition pour un nouveau programme.
- 1990 : Lancement du PREDIT (Programme de recherche et de développement pour l'innovation et la technologie dans les transports terrestres).

BIBLIOGRAPHIE

- . Mary BENWELL 1982, "Social research in transport - the French experience as seen from the UK", TRRL Supplementary Report 689, Transport and Road Research Laboratory, pp. 63-73.
- . Alain BIEBER, Alain BONNAFOUS, Xavier GODARD, 1982, "Apport des sciences sociales au domaine des transports urbains", TEC n° 51, mars-avril, pp.33-37.
- . Michel BONNET, 1983, Evolutions thématiques et théoriques des recherches "mobilité" financées dans le cadre du programme socio-économie des transports, conférence internationale de La Haye, 19 p.
- . "Colloque U.T.P. : "La recherche dans les transports publics", 1984, Paris, 23-26 janvier 1984, Transport public, mars, pp.10-21.
- . Commissariat Général du Plan, 1971, Rapport de la Commission des Villes du 6ème Plan (1971-1975), La Documentation française, 297 p.
- . Georges DOBIAS, 1978, "Transports urbains et recherche", Revue de l'Union des Transports Publics, novembre, pp.17-20.
- . Daniel DUMONT, 1987, "La recherche en actions (PRDTT)", Transport public, mars, pp.17-23.
- . Gabriel DUPUY, 1985, "Etat de la recherche en sciences sociales sur les réseaux physiques urbains", in Etats des lieux, thèmes émergents. Milieux et réseaux urbains, CNRS, pp. 215-246.
- . Raymond FICHELET, 1975, L'intervention des sciences de l'homme dans le domaine des transports urbains, Ministère de l'Equipement.
- . Michel FRYBOURG, 1982, "L'expérience d'un organisme de recherche appliquée", TEC n° 51, mars-avril, pp. 14-18.
- . Odile HANAPPE, 1976, "Avant-propos", La vie urbaine n° 2/3/4, pp.5-8.
- . Institut de Recherche des Transports, 1975, Les transports publics et l'usager, colloque international, Paris, 271 p.
- . "L'Institut de Recherche des Transports", 1970, Equipement-Logement-Transport, n° 50, mai, pp.70-74.
- . Institut d'Urbanisme de Paris (Université de Paris-Val-de-Marne), 1977, Journées d'études enseignement-recherches-pratiques-études-transports urbains, 28 p.
- . Laboratoire d'Economie des Transports, 1985, "La mobilité dans les espaces urbains et péri-urbains", in Etat des lieux, thèmes émergents. Milieux et réseaux urbains, C.N.R.S., pp. 267-286.

- . Pierre LASSAVE et Jean-Marc OFFNER, 1989, Transport Reviews, vol. 9.
- . Claude MARTINAND, 1986, Le génie urbain, rapport au ministre de l'Équipement, La Documentation française, 304 p.
- . Laboratoire d'Économie des Transports, 1986, Revue des recherches sur les comportements de mobilité quotidienne, SERT, 71 p.
- . Pierre MERLIN, 1985, "Thèmes émergents dans la planification des transports urbains", in État des lieux, thèmes émergents. Milieux et réseaux urbains, CNRS, pp. 247-266.
- . Ministère des Transports, Ministère de l'Industrie et de la Recherche, 1983, Rapport de la mission transports terrestres, La Documentation française, 106 p.
- . O.C.D.E., 1969, Orientation future des recherches sur les transports urbains, 166 p.
- . J.C. PARRIAUD, mai 1988, Rapport d'évaluation du PRDTT.
- . Jean-Jacques PAYAN, Les transports terrestres, recherche et développement 1990-1994 (rapport de la commission), La Documentation française, 1990.
- . François PERRIN-PELLETIER, 1967, "La recherche dans les transports", Transport n° 121, pp. 296-304.
- . Michel SAVY, septembre 1988, Propositions sur la recherche incitative en socio-économie des transports, 11 p.
- . Secrétariat d'État aux Transports, 1977, Rapport sur les orientations des recherches socio-économiques dans le domaine des transports terrestres pour le VIIème Plan, 47 p.
- . Transports et société, 1980, Colloque de Royaumont, 26-27 avril 1978, éd. Economica, 731 p.
- . Jean-Claude ZIV et Charles NAPOLEON, 1981, Le transport urbain, un enjeu pour les villes, éd. Dunod, 236 p.