

Ministère de l'Équipement - Secrétariat d'État aux transports

Service des Affaires Économiques Internationales

LES DYSFONCTIONNEMENTS DANS
LE DOMAINE AUTOMOBILE

DIFFUSION DE L'AUTOMOBILE ET
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

JANVIER 1975

LABORATOIRE DE CONJONCTURE ET PROSPECTIVE
Résidence Albert 1er
71, avenue Roger Salengro

92370 - CHAVILLE

Tél. 926 17 25
926 18 50

Service d'Analyse Économique
et du Plan

DOCI

Réf. n

CDAT
2445

LABORATOIRE DE CONJONCTURE ET PROSPECTIVE

BUREAUX :

RÉSIDENCE ALBERT 1^{ER}
71. AVENUE ROGER SALENGRO
92370 CHAVILLE
TÉL. 926.17.25
926.18.50

S. A. E. I.

Ministère de l'Équipement

ESQUISSE TENDANCIELLE
DU MARCHÉ AUTOMOBILE

Janvier 1975

S O M M A I R E

	Pages
<u>Introduction</u>	1
<u>1ère partie</u>	
LES DYSFONCTIONNEMENTS DANS L'USAGE DE L'AUTOMOBILE	
A. Comment se manifestent-ils ?	
I - La démarche	4
II - Usage de l'automobile et types de déplacements	5
III - Les résultats	9
IV - Deux questions déterminantes	12
B. Que signifie ces dysfonctionnements ?	
I - L'automobile, quelques remarques initiales	13
II - Les contradictions	15
<u>2e partie</u>	
EVOLUTION DE L'ECONOMIE FRANCAISE ET AUTOMOBILE	17
A. 19..-1968 : la période d'adaptation	
I - La production de l'objet automobile	18
II - L'automobile et l'organisation de l'espace	21
B. 1968-1973 : le dérapage	
I - L'éclosion d'une crise et les problèmes de l'économie française	32
II - Le "dérapage" au niveau de la production	35
III - L'inadaptation spatiale et ses conséquences	40
<u>3e partie</u>	
LES PERSPECTIVES	42
A. Possibilités d'action au niveau de la production	43
B. L'organisation de l'espace	46
I - Modifier l'infrastructure	47
II - Freiner les déplacements	51
III - Adapter l'automobile	55
IV - Synthèse	56
<u>Conclusion</u>	58

INTRODUCTION ○

L'automobile, moyen de transport dominant dans nos sociétés, s'est trouvée confrontée par sa dynamique propre à un certain nombre de difficultés pour son utilisation. De plus en plus présente, de plus en plus indispensable, elle s'est avérée moins efficiente. Il s'agit de savoir ce que recouvre cette perte d'efficacité. Est-elle générale ? Relève-t-elle de la nature même de l'objet ou bien de son insertion dans un environnement concret ? D'autre part, conçue et développée dans le cadre de ressources énergétiques à bon marché, l'automobile se trouve aujourd'hui dans une situation de coûts qui se modifie.

Il y a donc une conjoncture de phénomènes qui aujourd'hui voilent les perspectives d'avenir du secteur automobile. A la fois d'ordre idéologique et d'ordre économique, ils ont pour le moment plus alimenté un discours qu'entraîné des modifications réelles de politique.

Dans ces conditions, dégager une esquisse tendancielle du marché automobile, ou plus modestement les fondements d'une telle esquisse suppose en premier lieu une analyse du mode d'insertion de ce domaine dans la formation sociale et économique française. Il n'y a en effet pas de "phénomène automobile" en soi.

Quels objectifs à cette analyse ?

- Tout d'abord dégager les dysfonctionnements qui se font jour dans l'utilisation de l'automobile. Ceux-ci ne sont pas indifférenciés. Cependant, même si on cherche à l'affiner, il n'est pas possible d'en rester à l'apparence des phénomènes. On peut constater certains blocages, mais il est nécessaire de les replacer dans une analyse plus large. Sinon le risque est d'en rester à une approche trop idéologique et de ne pouvoir fournir de réponses efficaces à ces blocages.

- Mais aussi éviter une analyse trop abstraite du domaine automobile et s'engager dans une approche de l'histoire de son développement dans le cadre d'une évolution structurelle précise, celle de l'économie française. Il s'agit de mettre en lumière les rapports entre la diffusion de l'automobile et le développement économique, dans un cas concret.

Ce deuxième objectif nous apparaît le plus important. C'est le point de passage indispensable à toute réflexion sur les perspectives d'évolution du secteur automobile.

Dans ce cadre, de nombreuses questions nous interpellent ; quel a été et quel est le rôle de l'automobile dans l'effort de restructuration de l'appareil industriel français ? Quelle est la nature de l'impératif industriel ? Comment a-t-il joué sur la division sociale de l'espace, et comment l'automobile - moyen de transport - est-elle intervenue à propos de cette division ?

A travers ces différentes questions nous chercherons à dégager des schémas d'évolution du secteur automobile et les ruptures qu'ils dévoilent. A cet égard, la "crise" de l'énergie ne doit pas être mystifiée. Elle n'a fait qu'accélérer des difficultés apparues auparavant. La question des coûts n'est pas apparue brusquement en 1974.

Notre démarche s'articulera donc en trois temps. Tout d'abord, une mise en évidence des dysfonctionnements dans l'utilisation de l'automobile. Nous chercherons ensuite à les

expliquer et à les situer dans le cadre des relations entre le secteur automobile et son environnement socio-économique. Enfin sur cette base, nous esquisserons les perspectives de ce secteur.

lère partie : Les dysfonctionnements dans l'usage de l'automobile

A - Comment se manifestent-ils ?

I. La démarche

Pour parvenir à répondre à la question : "Quels sont les problèmes actuels qui tiennent à l'usage de l'automobile", deux possibilités nous étaient offertes. Ou bien, nous énoncions subjectivement les problèmes qui nous semblaient les plus fondamentaux (coût, encombrement de l'espace ... etc) et nous tentions d'examiner à travers eux quels étaient leurs sens, leurs manifestations, leurs impacts ... etc. Ou bien, nous partions des fonctions de l'automobile, en considérant à travers elles les difficultés qui pouvaient rendre inadapté l'usage de l'automobile.

La première possibilité avait comme avantage de nous mettre immédiatement de plein pied avec les problèmes de l'automobile, mais elle avait l'immense inconvénient de donner une importance démesurée à l'apparence idéologique des faits. La deuxième possibilité nous a semblé éviter ce risque en ne considérant au départ l'objet automobile que comme "un moyen de transport". Nous avons donc choisi cette deuxième possibilité.

Trois fonctions nous sont apparues dans l'usage de l'automobile :

- la fonction déplacement Domicile-Travail
- la fonction déplacement dans le travail
- la fonction déplacement hors travail.

Pour chacune de ces fonctions, nous avons examiné selon les lieux géographiques quels étaient les critères d'utilisation de l'automobile et les caractéristiques de cette utilisation, pour voir si l'automobile était (ou non) adaptée à la fonction dans les différents lieux.

Le choix des critères s'est effectué de manière subjective et qualitative. Il s'est fondé sur : l'emploi de la voiture, l'emploi des autres moyens de transports, la nature des infrastructures existantes, la politique des pouvoirs publics.

Nous avons retenu trois grands lieux géographiques d'utilisation de l'automobile : grande ville, petite ville, monde rural. Nous avons subdivisé la partie grande ville en trois sous-parties : banlieue, Paris, grande ville.

Et en fonction des caractéristiques de son usage, nous en avons conclu à l'adaptation ou l'inadaptation de l'automobile.

- A partir de la constatation adaptation/inadaptation au déplacement dans les différents aires géographiques pour les différentes fonctions de l'automobile, nous avons dégagé :
 - . Les problèmes qui se posaient lorsqu'il y avait inadaptation
 - . les problèmes qui apparaissaient conduire à l'inadaptation future, lorsqu'il y avait adaptation.

II. Usage de l'automobile et types de déplacements

A quelques variantes près, il est apparu que déplacements domicile/travail et déplacements dans le travail posaient des problèmes proches.

De ce fait, sans reprendre l'ensemble de notre démarche, nous arriverons à deux tableaux récapitulatifs. Le premier pour les motifs liés au travail ; le second pour les motifs hors travail.

1. Les déplacements liés au travail

Pour mesurer le niveau d'adaptation de l'automobile, nous avons sélectionné six caractéristiques de ces déplacements : la fréquence, l'existence d'autres moyens de transports, les conditions d'infrastructure, le caractère individuel ou collectif du déplacement, la politique régionale ou municipale, les possibilités de stationnement.

Par fréquence, nous entendons le nombre des déplacements effectués dans une journée entre le domicile et le travail. Elle est simple si le déplacement aller-retour n'a lieu qu'une fois par jour, double si elle a lieu deux fois par jour, simple/double si cela est variable.

Par conditions d'infrastructure, nous entendons l'Aménagement de la ville en fonction de l'automobile.

Par politique régionale ou municipale, nous entendons la pratique que les pouvoirs publics adoptent, favorable à l'auto, ou au contraire plus différenciée.

Par possibilité de stationnement, nous entendons celles qui existent hors du stationnement pris en charge.

Le tableau croisé que nous construisons nous permet de conclure à l'adaptation ou non de l'automobile. En fait, il n'y a compte tenu du rôle que joue l'automobile, jamais inadaptation, mais seulement problèmes d'adaptation. (voir tableau n° 1)

2. Les déplacements hors travail

Nous avons retenus cinq types de déplacements hors-travail : le magasinage (achats), les activités quotidiennes des actifs, les activités quotidiennes des inactifs, les loisirs de fin de semaine, les loisirs annuels.

Tableau n° 1
DOMICILE-TRAVAIL

critères lieux	fréquence	Existence d'autres moyens de transport	condition d'infra- structure	phénomène individuel/ collectif	politique régionale ou municipale	possibilité de sta- tionnement	adaptation de l'auto
grande ville	banlieue	simple	oui/non	oui	individuel	pour l'auto	oui auto ADAPTEE
	Paris	simple	oui	oui/non	individuel	différencié	non problème d'adaptation
	grande ville	simple/ double	oui	oui/non	individuel	pour l'auto	non problème d'adaptation
petite ville	double	non	non	individuel/ collectif	pour l'auto	oui	ADAPTEE
monde rural	double	non	oui	individuel/ collectif	pour l'auto	oui	ADAPTEE

Tableau n° 2

DEPLACEMENTS HORS-TRAVAIL

critères déplacements hors travail		fréquence	Existence d'au- tres moyens de transports	condition d'infra- structure pour l'auto	individuel/ collectif	régularité dans le temps	politique de l'Etat	nécessité du dépla- cement	adaptation de l'auto
magasinage	parcs	quotidienne	oui	non	individuel	non	sans	oui	non adaptée
	en ville	quotidienne	oui	oui/non	individuel	non	sans	oui	problème d'adaptation
	hors ville	non quotidienne	non	oui	individuel/ collectif	oui	favorable	oui	adaptée
loisirs quotidiens des actifs		variable selon les catégories sociales	oui à Paris non ville et banlieue	oui	collectif	non	sans	non	adaptée
activités quotidiennes des inactifs	en ville		oui	oui/non	individuel	non		non	inadaptée?
loisirs heb- domadaires des actifs	hors ville		non	oui/non	individuel	non		non	adaptée
		hebdo- madaire	oui/non	oui	collectif	oui	favorable	non	adaptée
loisirs an- nuels des actifs		annuel	oui/non	oui	collectif	oui	favorable	non	adaptée

En ce qui concerne le magasinage, nous avons distingué selon qu'il se pratique dans Paris, dans un centre ville ou au contraire en périphérie (zone commerciale spécialisée). De même, les activités quotidiennes des inactifs (mal définies) ont été séparées en deux groupes "géographiques".

Pour mesurer le niveau d'adaptation de l'automobile à certaines fonctions hors-travail, nous avons sélectionné sept caractéristiques des déplacements. Parmi ces sept caractéristiques, nous retrouvons cinq caractéristiques que nous avons déjà pris en considération dans l'analyse des déplacements domicile-travail : la fréquence, l'existence d'autres moyens de transport, les conditions d'infrastructure favorables à l'auto, y compris les possibilités de stationnement, le caractère individuel ou collectif (pris au sens familial ou communautaire) du déplacement, la politique de l'Etat et des pouvoirs publics. Nous avons ajouté la nécessité du déplacement et sa régularité dans le temps.

Nous obtenons un tableau croisé de même nature que celui construit pour les déplacements domicile-travail. (tableau n°2)

III. Les résultats

Cette première phase de notre démarche ne prétend pas à une rigueur absolue. Elle est bien évidemment très qualitative mais aussi approximative. Son objectif est simplement de clarifier les conditions différenciées d'usage du véhicule individuel, en particulier selon les lieux où il se déroule.

- En banlieue

Pour tous ceux qui habitent et travaillent en banlieue, la voiture est adaptée s'il y en a une par personne active. Cela pose, spécialement pour les catégories sociales à faible revenu, le problème du coût ; pour tous ceux qui habitent la banlieue

et travaillent au centre, les problèmes d'adaptation de l'automobile sont nombreux si le stationnement n'est pas possible (à distinguer cadres et employés pour l'usage de parcs d'entreprises) et si les déplacements s'effectuent aux heures de pointe.

A priori et par nature, le magasinage hors ville se prête particulièrement bien à l'utilisation de l'automobile. Les centres commerciaux et grandes surfaces ont été créés à cet effet. Cependant les possibilités de magasiner en ces lieux supposent la disponibilité d'un véhicule automobile. Cette disponibilité suppose qu'il y ait ou bien double motorisation, ou bien magasinage à heures où la voiture est disponible (hors des heures de travail) en fin de semaine ou le soir, ou bien magasinage collectif. Les deux dernières éventualités ne sont pas sans créer des contraintes.

- A Paris et dans les grandes villes.

Le problème qui apparaît comme le plus important est évidemment celui du stationnement, c'est-à-dire celui de l'utilisation de l'espace. Il y a deux aspects du stationnement :

. le problème du stationnement au domicile qui pose la question du coût de l'espace, vu sous l'angle consommation des ménages,

. le stationnement au lieu de travail qui pose la question du coût de l'espace, vu sous l'angle "consommation des entreprises" (investissement collectif).

Ce n'est évidemment pas le seul problème : celui de la rapidité du moyen de transport et de son coût d'utilisation par rapport aux autres renvoie à la question plus globale de l'encombrement.

Dans les grandes villes, deux constatations s'imposent. D'une part la distinction grande ville-banlieue est moins pertinente qu'à Paris dans la mesure où la taille de la ville conduit à considérer l'ensemble comme une zone homogène. D'autre part, l'automobile est plus utilisée qu'en région parisienne parce que

les distances sont moins grandes et que par conséquent, le "seuil de tolérance" du temps passé dans sa voiture est loin d'être atteint, parce que le service des transports en commun est en général plus faible, parce que le problème du stationnement est moins aigu.

Ceci étant, malgré une politique municipale souvent très favorable à l'automobile et tendant à créer une grande continuité dans le milieu urbain, la grande ville connaît des problèmes d'adaptation de l'auto aux heures de pointe, consécutifs à la double fréquence des déplacements domicile-travail.

Les déplacements hors travail sont beaucoup plus indépendants des phénomènes de pointe. A ce niveau, les difficultés ne tiennent pas tant à l'encombrement et à la congestion qu'à la question du stationnement.

Notons que l'évolution des structures commerciales tend à rendre l'automobile plus nécessaire pour les achats, même pour les habitants du centre ville. Rien de comparable à ce qui se passe en banlieue, mais cette nécessité croissante ne peut que renforcer l'encombrement.

- Dans les petites villes et le monde rural

Il n'y a pas de problème majeur d'utilisation de l'automobile. Les encombrements aux heures de pointe dans les petites villes sont suffisamment brefs pour que le mode d'usage du véhicule individuel ne soit pas remis en question.

Ces espaces appellent cependant deux remarques. Ils sont de moins en moins autonomes et en particulier entrent de plus en plus souvent dans la dépendance d'une grande ville. Devenant ainsi des "banlieues", la question de l'utilisation de l'automobile se modifie considérablement dans un certain nombre de cas.

. D'autre part, en tant que telles, les petites villes ou les zones rurales qui ont un rôle dans les loisirs supportent beaucoup plus mal l'automobile pendant les périodes d'affluence.

IV. Deux questions déterminantes

A l'issue de ce travail deux questions principales apparaissent à travers les problèmes d'utilisation de l'automobile et en fonction de sa place actuelle dans le système de transports.

- Il s'agit tout d'abord du mode d'utilisation de l'automobile dans l'espace. Les difficultés de stationnement, le problème des encombrements, celui du passage des banlieues au centre des villes traduisent à la fois le rôle que l'automobile a pu jouer dans l'organisation de l'espace (puisqu'elle est nécessaire) mais aussi les limites de ce modèle d'organisation. On retrouve alors le problème des rapports entre la diffusion du véhicule individuel et le développement économique en France. Le développement économique a induit une nouvelle structuration de l'espace. L'automobile a servi ce mouvement. Mais il y a un décalage entre les conditions de fonctionnement de cet outil et les besoins à satisfaire.

- Il s'agit d'autre part du coût d'utilisation de l'automobile. Elle s'est de plus en plus imposée alors qu'il était relativement faible. Or les conditions socio-économiques environnantes, les modifications du prix de l'énergie sont autant d'éléments qui augmentent le coût d'utilisation. Est-il alors possible au niveau individuel comme au niveau collectif de conserver à l'automobile le même rôle que celui qu'elle a tenu précédemment ?

B - Que signifie ces dysfonctionnements ?

Les difficultés d'utilisation de l'automobile, la possibilité qu'elle a de demeurer privilégiée posent les questions de la place de ce secteur et de la fonction de cet objet dans l'économie française. Ce sera l'objet de notre deuxième partie. Auparavant quelques remarques s'imposent.

I. L'automobile, quelques remarques initiales

1. L'automobile, moyen de transport et objet produit :

Ces deux qualifications sont à la base du phénomène automobile dans les économies capitalistes. L'aspect fonction de déplacement que remplit l'automobile apparaît comme objectif. Elle sert alors un certain nombre de besoins. En réalité, même à ce niveau le moyen a façonné sa propre nécessité. Quoiqu'il en soit et nous l'avons approché d'une certaine manière, dans le paragraphe précédent, elle est devenue à cet égard indispensable.

L'automobile comme objet produit est encore plus signifiante. Son développement est exemplaire. Il retrace les modifications et la dynamique de l'économie occidentale dans les vingt à trente dernières années.

2. De l'objet produit à l'objet approprié

Une approche de l'automobile qui tienne compte de son intégration dans des structures économiques particulières nous conduit également à introduire le qualificatif d'objet approprié. Au fur et à mesure de la place grandissante de la voiture dans le système des transports, cette appropriation est devenue synonyme d'individualisation. Disposer d'un véhicule individuel s'impose en effet à une population de plus en plus étendue, et de manière de plus en plus intensive.

Un tel mouvement s'accompagne en général d'une baisse relative du prix de la marchandise qu'il concerne. On peut se demander si cette condition est toujours remplie et s'il n'y a pas une modification des problèmes de coûts.

3. Les contradictions entre un besoin social de déplacement et les modes privés de déplacement.

L'automobile satisfait donc une part croissante de la demande de déplacements. Ceux-ci sont fonction d'une organisation sociale et économique de la production (et de la reproduction). Mais celle-ci n'est pas une création de toute pièce. Elle s'est superposée à une organisation antérieure qui réglait de manière différente la question des transports. Dans un pays comme la France, il y a donc contradiction entre la nature du mode de déplacement dominant, la division de l'espace et du temps qui lui est liée, d'une part, et l'organisation sociale qui d'autre part n'est pas totalement en adéquation avec ceux-ci (mode d'habitat, inertie urbaine, etc...). Les différentes difficultés nées de la confrontation entre la capacité des infrastructures et leurs charges (le stationnement, les encombrements...) sont d'autant d'illustrations de ce phénomène.

A partir de cette constatation, deux hypothèses sont possibles. Ou bien ces contradictions sont propres à un ensemble socio-économique donné, pour des raisons historiques qui lui sont particulières. OU bien, plus généralement elles relèvent de l'impossibilité dans une économie de marché de pousser jusqu'à son terme la généralisation de son emprise.

Selon la réponse (et elle n'est pas évidente si l'on réfléchit à la situation d'autres pays "industrialisés") les perspectives d'action des pouvoirs publics risquent d'être assez différenciées.

II. Les contradictions

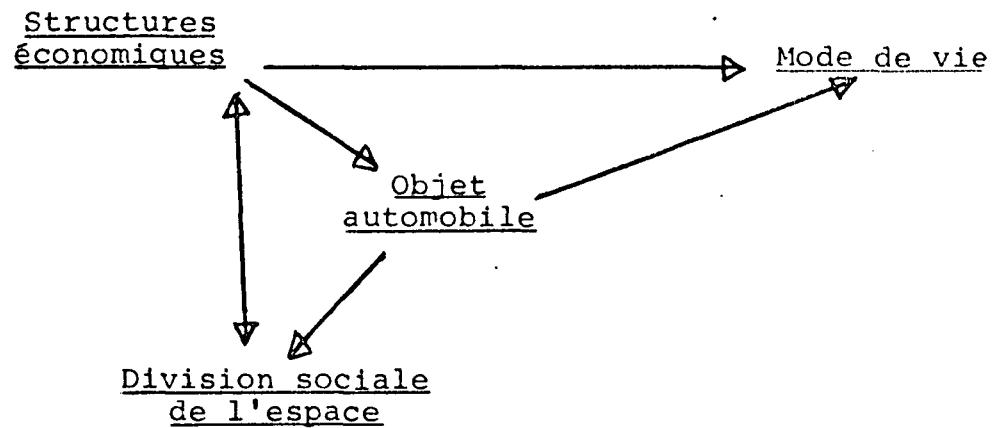
Trois types de contradictions sont à l'origine des blocages dans l'utilisation de l'automobile. Elles rendent compte des différents problèmes particuliers que nous avons recensés.

- Tout d'abord la contradiction entre la division sociale de l'espace, induite par les exigences du développement économique, et les moyens mis à la disposition de celle-ci pour que les déplacements soient assurés. En France il n'y a pas eu de cohérence totale entre la dynamique propre à chacun de ses domaines. D'où les difficultés de fonctionnement du système de transports (donc de l'"automobile") face à des besoins croissants. C'est à notre avis la contradiction principale.

- En second lieu, il y a contradiction entre l'objet automobile, ce qu'il représente et le niveau de développement de l'économie. L'automobile a joué un rôle important dans la croissance économique. Elle s'est par là même imposée. Mais aujourd'hui elle ne représente peut-être plus un vecteur essentiel du développement.

- Enfin le développement de l'automobile a façonné un nouveau mode de vie. Mais à ce niveau également un décalage et des contradictions se font jour. C'est là un aspect plus sociologique que nous n'aborderons pas.

Le schéma suivant rend compte de ces trois types de contradiction.



Contradiction I Structure économique/utilisation de l'objet dans l'espace

Contradiction II Structure économique/objet-automobile

Contradiction III Mode de vie/objet-automobile

Au cours de cette étude, nous n'aborderons que les contradictions I et II en insistant sur la lère dont le rôle nous semble central.

2ème partie : Evolution de l'économie française et automobile.

L'automobile est devenue au cours des quinze à vingt dernières années un objet de large consommation. Cette diffusion massive, nous l'avons reliée à deux mouvements : la constitution d'une nouvelle division sociale de l'espace dans le cadre de la mise en oeuvre de l'impératif industriel.

Les difficultés de ce secteur tiennent en effet de dysfonctionnements nés des décalages entre les besoins et la logique de la D S E nouvelle et le niveau des conditions d'offre pour les satisfaire (infrastructures diverses...). Ces problèmes nous renvoient à l'utilisation du véhicule individuel.

Mais les difficultés du secteur automobile sont aussi liées à sa place dans le mouvement d'industrialisation et à l'évolution de son "efficacité" dans le cadre des nouvelles données économiques.

Celles-ci posent la question de l'adéquation (ou de l'inadéquation) de l'objet automobile au niveau de développement actuel de nos économies.

Nous avons à cet égard, distingué deux périodes : une période qui va jusqu'en 1968 et qui est marquée par l'adaptation de l'automobile aux conditions économiques et sociales de la croissance ; une période qui débute en 1968, et est caractérisée par le dérapage.

L'adaptation et le dérapage se situent toujours à deux niveaux. Au niveau de la production d'une part, ce qui renvoie au coût. Au niveau des difficultés d'utilisation, d'autre part, ce qui renvoie à l'organisation spatiale.

...

A - 19.. - 1968 : la période d'adaptation.

I - La production de l'objet automobile.

La diffusion de l'automobile s'est fondée sur une baisse relative de son prix au cours des années écoulées. Aujourd'hui, le marché automobile tend à devenir un marché de renouvellement (si l'on prend en considération les taux de motorisation des ménages) auquel on tente de greffer le phénomène de multimotorisation.

Toutes choses égales d'ailleurs, le passage à une telle situation signifie à tout le moins un ralentissement relatif de la croissance du secteur automobile.

Il y a donc aujourd'hui une nécessaire adaptation de ce secteur en raison même de sa dynamique antérieure. Mais, en même temps, cette adaptation est rendue plus difficile parce que certaines des conditions qui ont assuré son "succès" font aujourd'hui défaut à la production automobile.

Une place privilégiée ?

La diffusion massive et rapide du véhicule individuel, l'importante place relative de ce secteur dans l'économie française (alors qu'en même temps d'autres secteurs ne réussissaient pas de bonnes performances dans le cadre de l'accent mis sur l'industrialisation) sont à relier, d'une part aux conditions propres de la production automobile, d'autre part à la situation de ce secteur par rapport à l'ensemble de l'économie française.

1 - Des éléments propres au secteur.

Nous n'insisterons guère sur cet aspect assez connu. La production de masse a permis des gains de productivité importants dans le processus de fabrication et a facilité la baisse relative des prix. Il faut d'ailleurs noter que la

liaison entre ces deux éléments n'est pas univoque. Il y a une interaction qui a renforcé la dynamique du secteur.

En même temps, la part de la masse salariale pouvait être contenue en raison d'un recours croissant à une main-d'oeuvre peu qualifiée.

Enfin, la technique de la sous-traitance a permis aux grandes entreprises de rejeter sur des unités plus petites certains domaines de la production pour ne retenir alors que le montage. Dans ces conditions les "constructeurs" conservent les activités les plus susceptibles de parcellisation et de "rationalisation". C'est également un moyen de jouer sur les coûts de production, à la baisse, par la domination de ces entreprises sous traitantes. Celles-ci se montrent d'ailleurs plus aptes à contenir les coûts de main d'oeuvre (localisation adéquate par rapport aux conditions du marché du travail...).

Ces caractéristiques de l'organisation de la production dans le secteur ont facilité le double objectif des grands groupes automobiles :

- le maintien d'un taux de profit ;
- la baisse relative du prix du produit afin d'élargir constamment le marché potentiel.

Bien évidemment, de tels objectifs n'ont rien de spécifique, mais les conditions pour le remplir ont été historiquement particulièrement favorables dans ce secteur.

D'autant plus qu'une autre série de facteurs positifs ont joué. Il s'agit essentiellement du maintien à un niveau de prix faible de l'ensemble des matières premières et de l'énergie nécessaires à la production automobile. Mais aussi (et ceci mériterait une analyse plus fine) des caractéristiques de la transformation : globalement, elle demeure relativement courte.

2 - Le secteur automobile et les autres secteurs de production.

La production automobile dégageait des gains de productivité plus forts que les autres secteurs. En France, mais aussi dans d'autres pays, son "environnement" était constitué d'activités qui, face aux exigences de l'accumulation, se trouvaient dans des situations beaucoup moins confortables.

Le choix du secteur automobile comme axe essentiel de la stratégie industrielle, n'est pas alors étonnant.

Vecteur de l'industrialisation, il a profité de l'inflation qui a marqué l'économie française.

Cette inflation est pour partie liée aux défauts de notre structure de production. Pour atteindre un niveau de profits suffisant, de nombreuses entreprises et plus généralement le système économique, se sont "servis" de la hausse des prix. Celle-ci était un moyen de maintenir un rapport salaires-profits satisfaisant pour les exigences d'accumulation.

Le secteur automobile au contraire, en raison de ses gains de productivité n'était pas contraint systématiquement à une telle pratique. D'où une accélération de l'effet "baisse des prix relatifs" et un élargissement du marché potentiel.

L'inflation résiduelle a donc notablement servi la diffusion de l'automobile. Ceci explique en partie l'importance de ce secteur dans l'économie française. "Privilégié" pour entraîner une industrialisation, il s'est nourri des difficultés d'autres secteurs et a ainsi renforcé ses avantages.

D'autant plus qu'au niveau de la demande, la hausse des prix permanente ne pouvait que renforcer le système d'achat par crédit. Par ce biais, un plus grand nombre d'acheteurs potentiels ont eu accès au marché. Avec un intérêt d'autant

plus vif que l'anticipation de l'achat devient aussi un moyen de "protection" contre toute hausse des prix des biens durables.

Telle apparaît la situation du secteur automobile jusqu'à la fin des années 1960, en France.

Cette situation relève d'un processus applicable à l'ensemble des économies occidentales, mais elle présente aussi une certaine spécificité. Celle-ci tient essentiellement aux conditions d'insertion de ce secteur dans un ensemble économique particulier.

II - L'automobile et l'organisation de l'espace.

Nous ne ferons pas ici une histoire de l'automobile, mais nous voudrions cerner à quels moments dans l'histoire économique française et pour quelles raisons, les blocages sont apparus.

Dans la période d'expansion que nous avons définie comme prenant fin en 1968, on peut considérer trois sous-périodes :

- Avant 1953
- 1953 - 1960
- 1960 - 1968

Les dates sont assez approximatives. Un long travail serait nécessaire pour les circonscrire avec précision.

1 - Avant 1953.

Avant cette date qui marque à notre sens le démarrage du "boom" français de l'automobile, le fonctionnement de l'automobile comme moyen de transport est bon. Quatre éléments nous semblent explicatifs.

...

a) Le nombre de voitures est relativement réduit, parce que le coût de l'engin fait qu'il est réservé à une classe riche.

Ceci est moins vrai après 1930 quand l'automobile commence à être diffusée parmi certaines catégories professionnelles comme les représentants de commerce. Mais en règle générale, cela est encore un objet de privilégiés.

b) En fait, l'automobile se substitue à d'autres moyens de transports individuels. Elle représente une innovation technologique, mais non sociale. C'est donc au départ un substitut, réservé à une classe aisée, un objet de luxe et d'affirmation sociale. Le langage qu'a adopté l'automobile traduit bien à notre sens ce caractère. On parle de chevaux-vapeurs, de chars.. etc.

Or l'infrastructure routière était relativement bien adaptée à la circulation des moyens de transports à traction animale, depuis les bouleversements urbanistiques du second empire. Quant au stationnement, il ne posait pas de problèmes. De la sorte, l'automobile n'engendre guère de bouleversements.

c) La ville n'est pas encore en son centre, le lieu de vie de la classe riche "les beaux quartiers" se situent à la périphérie des villes, "là où il y a de l'espace". Le monde rural encore fondamentalement important a une classe riche nombreuse, faite de propriétaires, d'hommes de lois.. etc. qui ne considèrent la ville que comme un lieu de passage. Et il est à noter que les premiers encombrements, antérieurs à l'automobile, se situent autour des lieux fréquentés par les classes aisées (les bourses à Paris et en Province, les lieux de distractions).

...

d) Par ailleurs, la voiture automobile, comme transport individuel n'est pas nécessaire à la majeure partie des gens, dans la mesure où les distances Domicile-Travail sont faibles et où il existe un réseau de transports en commun (métro, tramways) qui permet de suppléer aux déplacements pédestres, si nécessaire. Les interactions entre villes et bourgs sont faibles, l'espace de déplacement limité, les loisirs et les vacances rares. Malgré cela, on doit noter l'apparition des premières difficultés juste avant et juste après la seconde guerre mondiale. Le développement de l'automobile comme base de production, comme moyen de transport individuel, son rôle pendant la guerre commencent à induire une nouvelle division économique et sociale de l'espace.

Les premières difficultés de fonctionnement de l'automobile apparaissent. Elles entraînent une première adaptation de l'infrastructure par la suppression des tramways.

2 - 1953 - 1960. Première diffusion de masse de l'automobile.

Cette période est caractérisée par la diffusion de masse de l'automobile. En effet, pendant la période d'après-guerre, l'automobile se voit attribuer un rôle moteur dans l'appareil productif de la France. Comme l'écrit Nicole Julien (1) : "... il est essentiel de se rappeler que l'industrie automobile a été considérée comme stratégique dans le développement économique après la guerre. C'est une industrie de main d'oeuvre bien que d'énormes progrès de productivité par l'automatisation de la production aient été réalisés. C'est aussi une industrie capitaliste qui met en oeuvre de façon intégrée

...

(1) Nicole Julien : "Le Service Transport Automobile"
Colloque de l'AFCEP - Montpellier - octobre 1974.

pour la production d'un seul produit des masses de capital considérables, ce qui incite les producteurs à étudier de très près les performances de leurs investissements.

C'est aussi une industrie qui a permis de développer certains secteurs-clés de l'appareil industriel français : sidérurgie, industrie mécanique.

En ce sens, elle répondait aux objectifs de la phase de reconstruction, tout en bénéficiant d'un appareil de production déjà potentiellement existant. En effet les modèles de grande série qui ont été lancés après la guerre, comme la 2 CV par exemple, étaient déjà conçus et susceptibles d'être produits industriellement juste avant la guerre".

Par ailleurs, l'automobile joue de plus en plus à partir de cette date un rôle important d'affirmation sociale, d'autant plus que l'industrie automobile cherche, à travers la politique de ses gammes à atteindre le plus large public (création de la 2 CV, de la 4 CV Renault, de la Dauphine). Sur le plan national, l'automobile devient un mythe dans "le grand jeu" d'imitation de l'Amérique.

Les chiffres sont à ces propos, extrêmement révélateurs. En 1967, selon l'INSEE (2), 33 % des personnes de plus de 18 ans qui avaient leur permis de conduire l'avaient passé entre 1950 et 1960 ; et 39,6 % des personnes ayant une voiture avaient acheté leur premier véhicule entre 1949 et 1959.

Cette période se caractérise donc à notre sens par le développement et la généralisation de l'appropriation privée du véhicule automobile.

Cependant, l'utilisation de la voiture reste relativement modérée. Elle est essentiellement réservée aux déplacements de loisirs et de vacances qui commencent à se populariser suite à la généralisation des congés payés.

...

(2) André Villeneuve : l'équipement des ménages en automobile.

Mais l'automobile sert encore peu aux déplacements domicile-travail, en raison essentiellement du peu de modifications intervenues dans la localisation des activités industrielles entre 1950 et 1960. Certes, les manifestations des premières immigrations du monde rural vers les grandes villes ou vers la capitale se sont traduites par une croissance des banlieues. Mais la localisation de l'habitat des immigrants s'est en général effectuée autour du système de transport et tout spécialement des gares SNCF. Le système des transports en commun paraît encore relativement bien adapté. Il n'est pas remis en question, ni dans les faits, ni idéologiquement, même si des problèmes (essentiellement le prix et la durée du déplacement) peuvent de temps à autre se manifester dans les revendications.

Dès lors, malgré sa large diffusion, l'automobile reste fondamentalement "un objet-surplus", lié à l'enrichissement général et aux loisirs, que beaucoup plus de personnes peuvent "s'offrir", et pour quelques uns seulement un objet de travail.

3 - 1960 - 1968. Impératif industriel et automobile.

C'est à notre sens durant cette période que se développent les conditions des blocages ultérieurs. Ils sont dus à la définition et à la mise en place d'une nouvelle division sociale de l'espace, induite par une politique d'industrialisation.

Durant toute la période précédente (1953 - 1960), deux conceptions s'opposent à propos de notre économie : une fraction moderniste qui voulait mettre la France au diapason des grandes puissances économiques, une fraction retardataire, plus enclin à protéger les acquis, s'appuyant sur la propriété foncière.

A partir de 1958, s'accéléra un processus de modernisation de l'économie, inspiré par la fraction moderniste. C'est cette dernière qui amènera la France à se lancer dans d'ambitieux plans d'industrialisation.

L'ouverture du Marché Commun, les conditions nouvelles de la Division Internationale du Travail après l'époque coloniale, la sous-industrialisation de la France par rapport à son concurrent européen, l'Allemagne, conduisent à exiger et à réussir une restructuration de l'économie, appuyée jusqu'alors sur des couches sociales archaïques. Le changement de régime politique manifeste l'intention du pouvoir de favoriser l'éclosion d'une politique dite "d'impératif industriel". La création de la DATAR, la définition d'une planification souple, visant essentiellement au redéploiement de l'industrie française nous semblent à cet égard hautement significatives. Cette phase d'industrialisation et de modernisation s'est en fait appuyée sur une accumulation du capital d'un type particulier. C'est sur "la terre" qui constitue l'élément essentiel de richesse que l'on va trouver les finances nécessaires à ce redéploiement. Par conséquent la spéculation foncière va durant toute la période jouer un rôle indissociable de l'effort d'industrialisation.

Par ailleurs, la définition d'une nouvelle politique industrielle exigeait un bouleversement de la division sociale de l'espace, inadaptée au projet. Autour des problèmes financiers, s'imbriquaient donc tout à la fois les aspects financiers et les aspects industriels de l'effort économique.

Cette nouvelle division sociale de l'espace (DSE) s'est traduite par la suppression des quartiers intégrés (habitat-travail), le renvoi à la périphérie des zones d'habitat, la localisation des activités tertiaires au centre des villes, le déplacement ou la création de zones industrielles

...

dans des périphéries "spécialisées". Si on examine les dates de construction des nouvelles zones d'habitat (ZUP) dans les différentes grandes villes, on s'aperçoit qu'elles se situent toutes autour des années 1958 - 1963.

On a souvent insisté sur le caractère politique de ces déplacements (suppression des zones "rouges"). Cela est vrai, mais il serait à notre avis faux de lui donner le rôle déterminant qui revient au moteur économique.

Enfin nous voudrions noter deux aspects, nous semble-t-il, importants. D'une part le projet de restructuration est bien antérieur à sa date d'émergence, et par conséquent, il se manifeste ici ou là bien avant 1960. Mais la reconstruction d'une économie très affectée par la guerre l'avait empêché de s'exprimer pleinement. D'autre part, parallèlement à cette restructuration de l'espace, on voit apparaître avec force une urbanisation accélérée, consécutive à l'exode rural et au remodelage du secteur primaire.

Les conséquences de ce double mouvement de restructuration économique d'une part, spatiale d'autre part, sont à notre sens au nombre de trois : les distances et le temps de déplacement domicile-travail croissent énormément ; la spéculation foncière s'amplifie ; et par voie de conséquence, l'automobile devient un moyen de transport privilégié.

La création de zones d'habitat et de zones de travail sur des pôles géographiques, éloignés l'un de l'autre exigent des moyens de transports adaptés. Or l'automobile seule pouvait se prêter à de telles exigences.

En effet, l'aménagement urbain ne pouvait profiter à l'impératif industriel que s'il permettait à la spéculation foncière de fonctionner pleinement. Celle-ci ne pouvait se développer que sur des lieux privés. Au contraire sur les lieux

publics, elle était difficile, compte tenu du caractère protégé de l'espace. Ceci explique le renvoi en grande banlieue où les terrains étaient bon marché des constructions sociales, et à contrario, le développement de la construction de bureaux et de luxe au centre des villes.

Cela explique aussi le retard énorme d'aménagement des infrastructures et des transports collectifs.

Nous voulons pour preuve d'un tel fait ce que visait Monsieur Chalandon, Ministre de l'équipement à Reims en 1970 : "L'empire de l'industrialisation sur l'urbanisation ne se reflète pas seulement dans l'implantation de l'habitat. Elle se traduit par le fait que la logique de la société de production, ou société de consommation, sacrifie au bénéfice de la consommation individuelle, les équipements collectifs qui constituent la sève d'une bonne urbanisation".

On peut dire que l'aménagement infrastructural a, en général, évolué à un rythme lent, beaucoup plus lent que celui des investissements privés, parce que son caractère public constituait un protecteur, et par conséquent, un frein. Mais dialectiquement, il devait en permanence s'adapter aux nouvelles conditions, définies dans le champ privé. Ainsi, le plan d'aménagement de l'agglomération parisienne, édicté en 1965, vient, pour ainsi dire en conclusion de la restructuration, et non en moteur.

Nous pensons qu'il existe un gap d'adaptation permanent entre l'évolution de l'aménagement privé et celle des infrastructures publiques et que ce gap constitue un obstacle fondamental à la régulation de l'automobile.

Cependant ceci n'est qu'un cas général. Lorsque l'extension de la spéculation foncière nécessitait des investissements publics, et que ces investissements étaient profitables

pour les objectifs d'impératif industriel, l'aménagement infrastructurel a précédé la restructuration spatiale et pénétré dans le champ du privé. C'est le cas en particulier des grands travaux de périphériques ou d'autoroutes. Il y a dans la politique des pouvoirs publics une cohérence globale, déterminée par ces objectifs de la politique industrielle.

Lorsque les interventions publiques paraissent "non stratégiques" dans le cadre général, elles sont au mieux gelées, au pire abandonnées. Cela s'est manifesté dans la politique des transports collectifs comme dans celle de beaucoup de travaux d'infrastructure routière.

Le désintéressement vis à vis des transports collectifs dans les nouvelles zones urbanisées nous paraît répondre de cette cohérence parce que, sauf exceptions rares (ligne grande distance entre pôles industriels, TEE... etc.), le transport public ne participait plus au mouvement industriel, contrairement à ce qui s'était produit au 19e siècle pour le rail.

Ce décalage entre l'action publique et le dynamisme privé nous apparaît à l'origine de nombreuses difficultés dans les phénomènes de régulation de l'automobile et participe à l'effet d'inadaptation, au moins apparente, de ce mode de transport dans la période actuelle. Une réflexion sur l'infrastructure de stationnement nous semble pour toutes ces raisons particulièrement révélatrice, parce que l'espace de stationnement dépend à la fois du domaine public (espace endogène à l'espace de circulation) et du domaine privé (espace exogène à l'espace de circulation).

Selon notre hypothèse, l'espace de stationnement endogène à l'espace de circulation (espace public) s'intègre à la logique générale que nous avons mise en lumière dans les pages qui précèdent. La détérioration de la situation dans ce domaine débute avec

la phase d'industrialisation qui induit, comme nous l'avons vu, un développement dans l'usage du véhicule automobile. Mais contrairement à l'espace de circulation, l'espace de stationnement n'est pas réservé au domaine public. Dès lors, on peut s'interroger sur les raisons qui ont amené dans une première étape, les promoteurs à se désintéresser (en partie tout au moins) du développement des espaces de stationnement dont le champ s'intégrait à la spéculation foncière.

Et cette interrogation est d'autant plus importante que la création de parcs privés a été très largement développée dans les autres pays.

Il nous semble qu'il faut trouver l'explication de cette situation dans l'histoire du rôle de l'automobile en France.

Dans la phase d'industrialisation, l'automobile est à la fois conséquence de la division sociale de l'espace en cours et motrice de celle-ci. Elle est motrice en ce sens qu'elle apparaît objet nécessaire à chacun et que son utilisation faisant reculer les zones périphériques d'habitat élargit le champ de la spéculation foncière. De fait, tout abandon de ce caractère de moteur, compte tenu du décalage permanent et croissant qui s'instaurait entre le développement infrastructural des transports publics et l'extension dynamique de l'urbanisation, condamnait la DSE, et par conséquent à terme les objectifs industriels.

Mais s'appuyer sur l'automobile supposait qu'elle apparaisse comme "rentable" pour le consommateur, c'est-à-dire que son coût d'utilisation reste modéré. En conséquence, il n'était pas question d'envisager le paiement d'une redevance de stationnement qui aurait contrarié les possibilités d'usage. Le développement des parcs ne s'est fait que dans trois cas : lorsqu'ils s'intégraient au dynamisme de l'urbanisation (cas des résidences privées), lorsqu'ils étaient justifiés par l'augmentation de la productivité (parcs intégrés aux ateliers ou aux bureaux), lorsqu'ils facilitaient le commerce (grands magasins).

Dans les autres cas, on laisse reposer le stationnement sur les possibilités du domaine public. Par ailleurs, les modifications de l'espace interviennent plus pendant cette période comme une extension des zones d'habitat dans la périphérie que comme un bouleversement radical intra-muros. Il y a donc une inadaptation de fait qui tient à la mutation du rôle tenu par le centre-ville.

La politique menée par les pouvoirs publics peut se définir comme un mouvement vers la privatisation. Dans un premier temps, devant les difficultés engendrées par la multiplication des véhicules en stationnement, les pouvoirs publics ont mené une politique que l'on peut qualifier de répressive en inventant des zones à limitation de stationnement (zone bleue), ou de stationnement alternatif. Cette politique traduisait bien le désir de l'Etat de montrer que l'usage du véhicule était possible à condition de ne pas abuser des droits que le domaine public accordait. Politique cohérente avec l'idée qu'il ne fallait pas mettre de frein à l'utilisation du véhicule.

Mais ce premier élément permet de favoriser l'introduction dans le champ du privé des actions publiques. Lorsque l'automobile devient, intra-muros, un obstacle au développement, on crée sur la voie publique un stationnement payant qui sert à la fois de dissuasion et permet au marché de pénétrer ce domaine. Le coût du stationnement passe d'une sanction pour abus à une taxe pour usage, ouvrant la perspective d'un prix pour utilisation.

Ce n'est qu'à partir du moment où le coût de stationnement apparaît comme quelque chose de "normal" et est présenté comme le moyen de résoudre les problèmes, que les promoteurs s'emparent de ce domaine, instrument de régulation dont

il faut prévoir l'intégration dans le fonctionnement général du véhicule automobile. La prise en main par le privé du stationnement permet de définir une politique quant au dégagement de l'espace public de circulation et autorise de nouveaux types de régulation (couloirs pour autobus, tramways... etc.).

De ce fait, il apparaissait bien que la construction par le privé de domaines de stationnement pouvait constituer un remède aux problèmes engendrés par le développement de l'automobile.

Mais le coût constituant un élément non négligeable de dissuasion pouvait entraîner une remise en question de l'utilisation quotidienne de l'auto, ce qui exigeait l'édification de transports publics efficaces dont on a vu qu'ils ne répondaient pas aux objectifs économiques, ce qui surtout pouvait remettre en cause l'industrie automobile. Dès lors, cette construction ne constituait en rien un élément important de régulation.

Le transport en commun, dans cette perspective, apparaissait, et apparaît encore comme "un remède au blocage", non un élément de bouleversement. Des évènements extérieurs remettant en cause les objectifs de la politique industrielle et économique étaient seuls en mesure de bloquer l'évolution générale. La crise ouverte en mai 1968, en France, la remise en question des équilibres stables internationaux en octobre 1973 apparaissent à cet égard comme particulièrement importants.

B - 1968 - 1973 : le dérapage.

I - L'éclosion d'une crise, et les problèmes de l'économie française.

Cette présentation de l'histoire de l'émergence des problèmes automobiles, en permanente référence à l'évolution du mode de production et à l'aménagement de l'espace qu'il engendre

avait seulement pour but de montrer que les problèmes apparents de l'automobile ne sont nullement autonomes, mais liés à la dynamique et aux contradictions générales de l'économie française. C'est donc à travers les possibilités de résolution de ces contradictions que l'on peut analyser les solutions à ces problèmes.

Nous pensons que les contradictions de l'économie française, consécutives au choix d'une politique de développement industriel ont connu un moment particulièrement intense d'éclosion lors de la crise de 1968. C'est dans cette optique que nous fixons le début de cette période en 1968, tout en sachant que les problèmes étaient antérieurs.

En effet cet effort de restructuration de l'économie française s'est effectué en sacrifiant délibérément le cadre de vie de la majorité des français. La crise de 1968 vient pour rappeler que l'on ne peut tout imposer à une population, même pour des objectifs de politique industrielle. La paix sociale, base indispensable à l'évolution du capitalisme français exige une remise en question de la politique sociale. L'accent mis par les syndicats et la classe ouvrière sur les revendications qualitatives manifeste le refus de la détérioration croissante du mode de vie. Le développement, dans les années 1970, 1971, de mouvements d'usagers des transports, de consommateurs, d'écologie... etc. confirmera cette remise en question plus globale. Le problème qui se pose à l'Etat a été décrit par Alain Lipietz : "... il faut financer et l'industrialisation, et le cadre de vie. Une seule solution : la liquidation accélérée des secteurs parasites, et plus particulièrement, en ce qui nous concerne, de la propriété foncière et des formes arriérées de promotion immobilière. Or les tenants de ces secteurs et de l'idéologie qui s'y rattache constituent précisément les classes appuis du régime, celles qui viennent de porter à l'Assemblée Nationale une majorité, fondée sur "la peur des partageux".

Le pouvoir politique a donc à résoudre la quadrature du cercle :

1) Promouvoir l'impératif industriel que Lionel Stoleru définit ainsi : "il s'agit de sacrifier dans l'immédiat bien des désirs légitimes, de mieux canaliser l'épargne existante vers l'industrie, ce qui suppose l'abandon temporaire de certains équipements collectifs. La réduction des capitaux consacrés au logement" ;

2) Maintenir la classe ouvrière dans la paix sociale en améliorant son cadre de vie.

Cet objectif est illustré par la conclusion de l'enquête de J.P Rouleau dans l'Expansion : "on ne peut imaginer que les classes populaires françaises se soumettent à toutes les contraintes de l'activité industrielle sans en tirer, au moins, les bénéfices d'un logement décent (...). Il faudra qu'un nombre croissant change d'activités et de région. Cela ne sera pas possible si les conditions de logement, notamment dans les grandes agglomérations, ne sont pas fondamentalement améliorées. (...) On ne pourra pas indéfiniment entasser de tels explosifs sans que se produise une conflagration sociale (...)".

3) Et pourtant ne pas heurter de front le droit de propriété et les forces sociales qui le défendent.

Les divers gouvernements qui se sont succédés se sont efforcés de résoudre cette quadrature. Ils n'y sont guère parvenus : le gouvernement de Monsieur Chaban-Delmas parce qu'il a trop exclusivement prêté son attention aux objectifs 1 et 2 ; ceux de Monsieur Messmer parce qu'il s'est appuyé sur les objectifs 1 et 3. A l'appui de notre thèse, nous citerons d'une part le projet de loi sur l'impôt foncier, de Monsieur Chalandon, rejeté parce qu'il mécontentait trop les petits propriétaires, et les projets sur la participation, la loi sur les petits commerçants et les grandes surfaces d'autre part.

Il reste cependant que, au travers de ces diverses contradictions l'objectif d'impératif industriel reste immuablement solide parce qu'il est lié aux buts de la France en matière d'indépendance et de souveraineté nationale.

II - Le "dérapage" au niveau de la production.

Après 1968, un certain retournement de la situation se précise pour l'industrie automobile.

Même si cette période a vu une forte activité jusqu'en 1973, plusieurs éléments de dérapage sont apparus pour ce secteur.

Remarquons tout d'abord qu'il y a au cours de ces années une accélération progressive de l'inflation. Celle-ci est une traduction de difficultés nouvelles qui touchent l'ensemble de la production, mais aussi une contrainte supplémentaire pour la diffusion de l'automobile. Deux séries de phénomènes sont à relever.

1 - L'attitude des travailleurs.

La forte hausse des salaires en 1968, les grèves des O.S. sont significatives des problèmes qui apparaissent à ce niveau. L'industrie automobile a été favorisée par une certaine organisation du travail et le recours à une main d'oeuvre peu qualifiée.

Dans la dernière période les exigences des travailleurs quant à leur niveau de vie mais aussi quant à leurs conditions de travail ont rendu plus difficile le passage "hausse des salaires - gains de productivité" qui, traditionnellement, permettait aux entreprises de s'y "retrouver".

De ce fait, l'industrie automobile a été contrainte, comme d'autres secteurs, de pratiquer des hausses de prix importantes pour récupérer l'augmentation des coûts de production et maintenir un taux de profit suffisant.

L'objectif a été plus difficile à atteindre. On s'en rend compte avec les restructurations et les concentrations passées ou en cours.

Les freins au niveau des gains de productivité ne sont certes pas absolus et par exemple les fortes hausses de salaire en 1968 ont été pour partie couvertes par un tel procédé. Mais dans les décisions d'investissement des entreprises, dans leur stratégie, cette contrainte joue un rôle de plus en plus important. Alléger la part salariale, maintenir les coûts de production impliquent des immobilisations très fortes (Citroën à Aulnay ; Renault, Peugeot, Volvo dans le nord...) ou un élargissement de la sous-traitance. L'organisation traditionnelle de la production automobile est en voie de désadaptation.

2 - Energie et matières premières.

Dans la dernière période également, les conditions d'approvisionnement en matières premières ont évolué pour les constructeurs automobiles.

La hausse des prix et le contrôle de la production ne permettent pas d'"espérer" à l'avenir un maintien durable de la sous-évaluation de ces produits.

Le mouvement déclenché à partir de 1970 constitue également une remise en cause des modalités de production dans ce secteur. Etant entendu, qu'à cela, s'ajoute la question de l'utilisation liée à la hausse des carburants.

A travers ces deux mouvements se dessine une disparition progressive des éléments qui ont fait du secteur automobile, un secteur dominant (ou prépondérant) dans les économies occidentales, à un moment donné de leur développement et dans le cadre d'une structure particulière des échanges internationaux.

3 - La production automobile depuis 1968.

Les deux points que nous venons d'évoquer, et qui se sont manifestés avant octobre 1973, n'ont pas été particulièrement ressentis avant cette année.

En France, en particulier, la période a été très favorable pour les constructeurs jusqu'à cette année. En tout cas au niveau des ventes.

Il n'y a pas eu, parallèlement aux fortes hausses du prix de l'automobile (qui se traduit par un renversement dans l'évolution de son prix relatif), de ralentissement significatif de la demande. L'accélération de l'inflation n'a en effet pas remis en cause globalement la progression des salaires réels. Mais la poursuite de l'expansion dans le secteur automobile ne doit pas cacher le tassement relatif des profits.

En 1974, avec le doublement de la hausse des prix, le ralentissement attendu de la production s'est amplifié. Et avec cette chute, les points faibles du secteur automobile se sont révélés, même si on ne peut affirmer que les solutions mises en oeuvre répondent réellement aux besoins de restructuration.

4 - Production et utilisation de l'automobile.

Si l'automobile, comme objet produit, apparaît de moins en moins stratégique au stade actuel de développement

des pays industrialisés, les contradictions se situent également au niveau de l'objet consommé, c'est-à-dire approprié et utilisé.

a) Tout d'abord, et nous l'avons signalé précédemment, la fin de la baisse du prix relatif de l'automobile remet en question les caractéristiques de sa diffusion. La multitorisation ne peut sans doute plus jouer le même rôle pour dynamiser un marché où par ailleurs la demande de renouvellement risque de s'espacer. Dans ces conditions, la saturation est peut-être plus proche que prévue.

b) Et ceci d'autant plus qu'à côté de la hausse du prix d'achat se développe en même temps une hausse des coûts d'utilisation.

Celle-ci tient tout d'abord à l'évolution des prix des carburants. C'est l'élément le plus directement ressenti par l'automobiliste. De plus, les pouvoirs publics, les médias insistent énormément sur l'aspect "économie d'énergie". C'est à ce niveau que s'effectue une réelle mise en condition des consommateurs. On rattache aussi à cette question l'évolution de la demande et les différents glissements dans les gammes. En fait, ces différents comportements sont également reliés à une hausse plus générale des coûts d'utilisation (sans oublier non plus la question du prix d'achat).

En effet, à côté de l'énergie, d'autres éléments fondamentaux conduisent à l'augmentation de ces coûts d'utilisation. Au fur et à mesure de la diffusion de l'automobile, la multiplication des contradictions entre le recours à un moyen individuel et la satisfaction d'un besoin social de déplacements implique une "régulation" de ce mode. Celle-ci se traduit par une tarification appliquée aux différents aspects de l'utilisation de l'automobile. Que ce soit le stationnement ou encore l'utilisation de certaines infrastructures.

Cette pratique est usuelle en raison de l'insuffisance des aménagements fondés sur le recours aux capitaux publics et de l'exigence de mobilisation des capitaux privés. Celle-ci ne peut se faire hors d'une certaine rentabilité. Elle conduit à distinguer entre une demande solvable et une demande potentiellement plus large. De ce fait, elle perpétue la différenciation dans les conditions d'accès au "système automobile". D'abord fondée sur la possession du véhicule individuel, celle-ci se retrouve au niveau des conditions d'utilisation. La généralisation de l'automobile s'accompagne donc de mécanismes qui permettent de sectionner des catégories de la demande. A ce propos, il faut remarquer que le mouvement s'est développé le plus souvent à l'intérieur même du système automobile (infrastructures publiques - infrastructures privées avec péage...), mais aussi que dans certains cas, il peut impliquer une sortie de ce système. Et ceci de différentes manières. Par exemple, le train autos-couchettes, ou encore les locations de voiture. Dans ces deux cas, il y a une remise en cause des rapports traditionnels au véhicule individuel et à un mode d'usage.

c) La hausse du prix et des coûts d'utilisation de la voiture remet en cause les conditions du mouvement diffusion-banalisation-différenciation.

Tout d'abord, au niveau diffusion-banalisation, les difficultés proviennent du changement de tendance au niveau des prix relatifs. Un accès plus problématique à la motorisation ou à des conditions de service satisfaisantes retardent d'autant pour certaines catégories sociales la fin du "mythe" automobile. Celle-ci se maintient alors comme un objet ayant une signification sociale.

D'autre part, les perspectives de différenciation du produit sont également remises en question. La création de

véhicules très spécialisés qui apparaissait comme une relance possible du marché risque d'être plus difficile en fonction de certaines directions prises par les pouvoirs publics. C'est le cas notamment en milieu urbain avec un certain accent mis sur les transports collectifs. A travers cette direction, il y a une certaine prise en considération de problème d'énergie, mais aussi de l'augmentation du coût de l'automobile, aussi bien pour la collectivité (investissements indispensables) que pour les particuliers.

D'une certaine manière, les constructeurs intègrent dans leur projet ces données nouvelles. L'accent est mis sur la nécessaire diversification de leurs activités. La voiture individuelle, à elle seule, n'est plus à même de leur assurer un taux de croissance suffisant. Même s'il est affirmé que ce n'est pas la fin de l'automobile.

Les conditions d'utilisation, les coûts de développement du système, les appréhensions sur ses conséquences logiques (pour la ville par exemple) rejoignent donc les nouvelles caractéristiques de la production et renforcent les besoins de réorientation du secteur automobile. Pour les différents agents concernés (Etat, constructeurs) il apparaîtrait que les solutions à mettre en oeuvre ne sauraient relever uniquement de ce domaine.

III - L'inadaptation spatiale et ses conséquences.

Les problèmes, engendrés par le développement de l'automobile doivent donc être envisagés selon une triple perspective : développer l'industrialisation et la restructuration de l'économie française, tout en maintenant la paix sociale, sans toucher au droit de propriété.

Trouver de nouveaux moyens de régulation du fonctionnement de l'automobile qui répondent à ces trois objectifs

est une tâche particulièrement difficile. Maintenir l'objectif industriel suppose que l'on maintienne et que l'on renforce la division sociale de l'espace qui le sert. Développer la paix sociale en améliorant le cadre de vie suppose qu'on offre des moyens de transports adaptés. Protéger le droit de propriété suppose qu'on ne touche que peu à la propriété foncière.

Une question préalable doit être posée : l'automobile est-elle toujours en mesure d'être un instrument privilégié de l'impératif industriel ?

Elle l'a été dans la période précédente pour trois raisons : elle s'intégrait à et servait la restructuration de l'économie (production), elle permettait une division de l'espace mieux adaptée (aménagement et urbanisme), elle devenait un réel moyen de transport (consommation). Or aujourd'hui du fait de l'augmentation du prix de l'énergie et des matières premières d'une part, de l'émergence d'une nouvelle division internationale du travail d'autre part, il n'est pas évident qu'elle puisse encore jouer les rôles liés à la production et à la consommation. Il nous semble qu'apparaît à ce niveau un autre type de contradiction auquel nous tenterons de répondre par la suite. Quoiqu'il en soit, il faut à ce point de l'étude avoir présent à l'esprit que l'une des solutions que les pouvoirs publics pourraient mettre en place serait de freiner la production d'automobiles. Cette politique qui ne pourrait avoir d'effets qu'à moyen terme nous semble cependant incompatible avec l'objectif de paix sociale, dans la mesure où les conséquences sur l'emploi seraient désastreuses. Cependant à long terme, et en préparant une reconversion dont on verra par la suite les difficultés, une telle solution peut et doit être envisagée comme axe d'une politique.

3ème partie : Les perspectives.

L'avenir de l'industrie automobile, induit par les mesures que les pouvoirs publics seront amenés à décider est -comme son passé- dépendant de l'évolution générale de l'économie française. Il n'est pas question ici d'esquisser des scénarios contrastés, mais de se situer dans une logique tendancielle.

Cette logique conduit à estimer que l'évolution de l'économie française sera marquée par, d'une part l'évolution internationale, compte tenu de la crise économique, et d'autre part la ou les possibilités que les classes dirigeantes auront de combiner les trois données que nous mentionnions précédemment (impératif industriel, paix sociale, maintien des classes moyennes).

Ces deux exigences réagissent l'une sur l'autre ; et en tendance, il semble que "la crise" permette d'accélérer le mouvement de restructuration de l'appareil industriel.

Mais par ailleurs, cette résolution moderniste des problèmes de l'économie française à l'occasion d'une crise économique grave pose le problème de la nouvelle définition des rapports économiques internationaux et par conséquent de la division internationale du travail.

Le pouvoir de décision est donc limité. Les mesures aptes à modifier la structure et l'organisation du secteur automobile français se situent dans une optique moderniste pour laquelle l'Europe jouerait le rôle de relai des Etats-Unis, cependant partiellement autonome. A l'heure actuelle cette direction moderniste est celle qui cadre le plus avec une évolution tendancielle.

Parce que le problème de l'automobile soulève - nous l'avons vu - , et la question de la production et celle de l'organisation et de l'adaptation de l'espace à l'automobile, nous considérerons ces deux questions de manière autonome.

La base de notre raisonnement sera le suivant :

1) compte tenu de l'organisation actuelle de l'espace, l'automobile reste et restera particulièrement adaptée. Les solutions du type suppression, création de modes nouveaux... etc. ne sauraient être une panacée.

2) Mais compte tenu des problèmes qu'elle rencontre, il est nécessaire d'envisager une nouvelle "régulation" des transports.

3) Le secteur de production automobile n'étant plus leader, son redéploiement et sa restructuration deviennent des exigences.

A - Possibilités d'action au niveau de la production.

Pour les constructeurs, il s'agit de retrouver des niveaux de profits suffisants et pour ce faire plusieurs solutions s'offrent à eux.

1 - Recherche de marchés nouveaux et diversification des activités.

C'est une première direction. La diversification des activités est un objectif affirmé par la plupart des groupes. Elle les conduit dans des domaines très éloignés de l'automobile. Mais cette diversification peut également s'appliquer à l'intérieur du domaine automobile. En prenant en compte certains changements de comportement des consommateurs. L'accentuation de l'activité de locations de voiture,

la mise sur pied de nouveaux services, un contrôle plus poussée des activités d'entretien... sont autant d'hypothèses de diversification qui peuvent suivre les changements de mode d'utilisation du véhicule individuel.

En ce qui concerne la recherche de marchés nouveaux, il s'agit de prendre une part des débouchés offerts par les pays peu motorisés.

L'hypothèse étant que l'âge d'or connu en Europe dans les années 1960 peut se retrouver sur ces nouveaux marchés. D'où un renforcement des profits sur ces marchés plus faciles.

Ces deux axes sont des bouées importantes pour les constructeurs mais ils ne résolvent pas la question centrale de l'avenir des marchés européens sur lesquels apparaissent les difficultés.

2 - L'action sur les marchés traditionnels.

A l'heure actuelle, le problème n'est pas tant de diversifier le produit pour dynamiser les marchés que de retrouver des conditions de production susceptibles de relancer le mouvement de baisse, à la limite de stabilisation, des prix relatifs. Ceci afin de faciliter le renouvellement du parc. Il s'agit donc de retrouver des gains de productivité substantiels.

Plusieurs hypothèses sont possibles, à partir de la constatation des augmentations des coûts de main d'oeuvre.

2.1 - Tout d'abord moderniser les techniques de production, renforcer encore l'intensité capitaliste. Ce n'est certes pas une direction nouvelle mais il s'agit d'accélérer le mouvement. La difficulté réside dans une conjoncture peu favorable aux gros investissements.

Deux moyens sont alors envisageables. La concentration des entreprises est une première voie. Qui plus est, elle est dans la logique d'un mouvement lourd pour ce secteur. Le cas Peugeot-Citroën illustre cette hypothèse. Cependant ce type de concentration a un défaut important, il ne résoud pas les problèmes des techniques de production puisqu'il n'y a pas de pratique nouvelle au niveau des modèles construits. Chaque entreprise, même plus grande, reste seule maître de son produit. D'où des difficultés de même nature pour rentabiliser les investissements.

Par contre, la restructuration peut également se traduire par des investissements communs pour la production d'éléments adaptables à plusieurs modèles de marques différentes. L'avantage est alors une répartition des charges d'investissements entre plusieurs groupes et des perspectives de rentabilité supérieures en raison d'une utilisation plus intensive des installations. D'une certaine manière, il s'agit d'une extension de la notion de sous-traitance, élargie à des composantes plus vastes d'un véhicule.

2.2 - Une deuxième direction pour contenir la hausse des coûts de production tient à la multiplication des lieux de production, voire à une délocalisation plus poussée de l'industrie automobile.

Par ce biais, il s'agit de profiter des zones à coût de main d'oeuvre relativement faible. Une telle pratique n'est pas exclusive des pratiques précédentes. Déjà entamée (de manière marginale) cette direction suppose que la construction automobile est une activité adaptée à un certain stade du développement. Ce stade dépassé il est alors préférable d'utiliser le potentiel de pays en voie d'industrialisation.

Cette délocalisation ne saurait être brusque ni totale (pour des questions de reconversion...) mais elle peut s'imposer à terme, comme une suite aux premières unités de production destinées à satisfaire les besoins des nouveaux marchés de la périphérie.

Une telle évolution implique une "multinationalisation" des groupes automobiles et pose à terme la question du contrôle de ce secteur.

3 - Renouveler les marchés européens.

C'est une dernière hypothèse. On pense immédiatement à la construction de véhicules spécifiques, notamment les véhicules urbains. Rien ne garantit qu'une telle voie soit fiable, bien qu'elle semble très logique dans une économie de marché. Il est sans doute possible de concevoir un tel engin dont le coût d'utilisation serait notablement plus faible. Cependant, un tel choix laisse de côté les problèmes d'insertion des infrastructures dans les villes. Diviser l'encombrement par deux ne résout pas définitivement les difficultés de circulation...

Le choix, qui semble se préciser, d'une limitation relative de l'usage de l'automobile ne rend-il pas trop marginales les perspectives de renouvellement du marché par le véhicule urbain ?

B - L'organisation de l'espace.

Dans le court terme, tenant compte des trois données fondamentales de la politique économique de l'Etat, trois types de solutions apparaissent pour résoudre les problèmes : modifier l'infrastructure, freiner les déplacements, adapter l'automobile.

I - Modifier l'infrastructure.

Sur ce point, l'Etat peut agir sur deux pôles : sur les infrastructures routières, ou sur les transports en commun.

1 - Action sur les infrastructures routières.

Il s'agit de remodeler l'infrastructure de sorte à permettre un fonctionnement "normal" de l'automobile. Cela suppose, selon la logique que nous avons présentée précédemment, un bouleversement dans le comportement de l'Etat. En effet, il s'agit de supprimer le décalage permanent entre les actions privées et les actions publiques, donc d'intégrer ce qui revient au domaine public dans le champ du secteur privé (en particulier le marché foncier), de sorte à créer un parallélisme entre la construction des infrastructures et la définition spontanée de la division sociale de l'espace.

Une telle action peut prendre deux formes : soit une forme libérale dans laquelle le privé est leader, soit une forme planificatrice dans laquelle ce sont les pouvoirs publics qui définissent une politique d'urbanisation et d'aménagement. Dans le premier cas, solution de rêve (appliquée aux USA, Canada, Japon), il apparaît que, compte tenu des aménagements effectués, elle est tardive et peut être même inadapté à la présente situation, sauf dans un cas, loin d'être négligeable, celui des parcs de stationnements. Dans le second cas, la définition d'un plan coercitif d'aménagement se heurte de front à l'opposition résolue des propriétaires pour qui elle constitue une atteinte grave au droit de propriété.

On le voit la marge de manoeuvre de l'Etat est extrêmement réduite.

Elle n'est cependant pas nulle. En particulier, l'Etat peut définir une politique de localisation des activités, tout en laissant aux institutions privées le soin de la traduire matériellement. C'est à notre sens dans cette direction qu'il semble diriger son action quand il définit une politique des villes moyennes, quand il modèle un nouveau plan d'occupation des sols en zone urbaine et spécialement en région parisienne. Une action planificatrice peut par exemple, inciter la création de quartiers résidentiels au centre, en renvoyant à la périphérie les activités tertiaires. Le risque d'une telle politique dont la conduite et l'application sont laissés aux organismes privés est de créer une nouvelle division sociale de l'espace en réservant le centre aux personnes aisées.

Compte tenu des impossibilités économiques et sociales, il semble que les pouvoirs publics peuvent édicter un ensemble de mesures qui auraient un effet de désengorgement des villes :

- Incitation à la construction privée de parcs de stationnement (en hauteur, comme en profondeur)
- Renvoi en première périphérie des activités de commerce les plus attirantes.
- Diversification et multiplication en banlieue de centres commerciaux.
- Plan d'aménagement des axes routiers et autoroutiers en construction, de sorte à éviter la spéculation foncière à leur alentour.
- Plan d'aménagement du centre des villes, axé sur l'habitat.

Ces mesures ne sont possibles que si une politique de moyens de transports est édictée qui permette de détourner le mécontentement social qui naîtrait d'une telle division sociale de l'espace. A cet égard, la modification de l'infrastructure doit donc porter sur les transports collectifs.

2 - Action sur les transports collectifs.

L'action sur les transports collectifs a pour objet de permettre une meilleure intégration des classes défavorisées dans le système économique et social. Qualitativement, cela signifie la construction d'infrastructures de transports qui permettent aux salariés de se déplacer dans tout l'ensemble de l'espace dont il a besoin pour son travail et ses loisirs, au moindre prix. Une telle action aurait pour effet de rendre inutile l'utilisation permanente de l'automobile. Un bon réseau de transport constitue indiscutablement une très grande force dissuasive. Par exemple, les parisiens qui travaillent dans Paris sont ceux qui utilisent le moins le véhicule automobile pour leurs déplacements.

L'extension du cadre urbain pose donc la question de savoir s'il est possible d'étendre le réseau des transports en commun sur l'ensemble des agglomérations d'une part, s'il est possible de favoriser la création d'un réseau plus grand entre les différentes agglomérations.

Il est clair que les problèmes que cela pose sont uniquement d'ordre économique. Dans l'état actuel des choses, l'Etat et les collectivités locales, seuls, prennent en charge les dépenses d'investissement de transports collectifs. Par ailleurs, la rentabilité d'un réseau n'est nullement assurée ; le transport collectif apparaît donc souvent comme une charge sociale. Selon l'objectif d'impératif industriel dont plus haut Lionel Stoleru disait qu'il nécessitait des sacrifices, il est clair que le coût élevé de construction d'une part, de fonctionnement d'autre part, rend impossible la généralisation par l'Etat d'un réseau qui effectivement permettrait de diminuer l'utilisation du véhicule individuel.

Aujourd'hui donc, il faut considérer que l'extension efficace du réseau est strictement impossible pour un état qui tient à la fois à son objectif économique et à son objectif social.

L'unique solution possible serait d'augmenter les prix des transports de manière à "rentabiliser" totalement le réseau. Dans cette hypothèse, on peut se demander quel pourrait être l'intérêt de l'Etat. Toute rentabilisation d'un service public n'est que le premier pas vers une "dénationalisation" du service dans la mesure où les pouvoirs publics peuvent se décharger d'un poids, et favoriser le secteur privé (et par conséquent les objectifs économiques). Ainsi la création d'un réseau efficace de transports en commun passe-t-elle, à notre avis, par la dénationalisation et l'augmentation des prix d'usage.

Mais une telle hypothèse n'est que "théorique". Une augmentation des prix telle qu'elle rende rentable un réseau, est totalement inacceptable pour les classes les plus défavorisées et menacerait l'objectif de paix sociale.

Là encore donc la marge de manoeuvre des pouvoirs publics est extrêmement étroite. A la fois ils se doivent de favoriser la création de réseaux urbains, et ils ne peuvent le faire ou inciter à le faire sans remettre en question un équilibre social dont ils sont tributaires. En conséquence, les possibilités des pouvoirs publics se restreignent à envisager un système mixte (privé-public) qui permettrait de créer un réseau général, sans trop mettre en danger l'équilibre social.

Concrètement, quelles formes pourraient revêtir un tel réseau ? L'action des pouvoirs publics pourrait se résumer dans la création, l'entretien et la régulation de grandes lignes de préférence en site propre : (train, métro, tramway) couvrant l'ensemble des agglomérations. Une telle politique est déjà mise en place (RER, métro marseillais... etc.). Mais ils délègueraient à des compagnies privées le soin d'effectuer les rabattages soit par autobus, minibus, taxi... etc.

Nous n'insisterons pas sur ce point, considérant qu'il n'est pas du ressort d'une étude sur l'automobile. Mais nous voudrions insister sur le fait que, compte tenu de la DSE actuelle, le ralentissement dans l'utilisation de l'automobile repose en partie sur la mise en service d'un réseau de transport en commun qui ne peut s'édifier que par une coopération entre les instances publiques et les entreprises privées. Il y a là une logique à laquelle peut difficilement échapper un état qui s'est choisi les objectifs que nous avons précédemment montrés.

II - Freiner les déplacements.

Pour remédier à l'engorgement des espaces urbains, et par conséquent pour freiner les déplacements automobiles, sans pour autant construire les coûteuses infrastructures nécessaires à la circulation des personnes, les pouvoirs publics peuvent être tentés de pratiquer une politique qui assure une limitation des déplacements.

Toute une fraction des dirigeants économiques est tentée par une telle solution qui rejoint les perspectives économiques de croissance zéro. La conscience de l'impossibilité d'échapper à une crise grave qui tiendrait à l'accélération des contradictions à l'échelle mondiale, aux déséquilibres trop marqués, à l'asphyxie par le surplus et au gaspillage entretient ce mythe "qu'il faut en rester là" et envisager une situation stationnaire. Cette tentation, encouragée par tous ceux qui ont intérêt à ce que tout reste dans l'ordre-désordre établi (puissances internationales, catégories sociales), peut conduire certains à préconiser une solution de suppression catégorique des déplacements.

Freiner le besoin de déplacement, cela suppose au moins trois choses :

- 1) Modification du rapport travail/habitat.
- 2) Modification du mode de vie.
- 3) Remodelage de l'espace.

1 - La modification du rapport travail/habitat signifie en premier lieu le raccourcissement du déplacement domicile-travail, et par conséquent la création et le développement de zones intégrées sur lesquelles les travailleurs pourraient à la fois "travailler et vivre".

De telles zones peuvent être envisagées dans certains cas, mais ne peuvent absolument pas être généralisées, dans la mesure où remettant en cause les principes de concentration économique et industrielle, elles portent atteinte à l'objectif de l'impératif industriel.

En menant une politique "villes moyennes", l'Etat manifeste cette intention. Mais une politique ne devrait pas seulement être défensive (éviter l'exode vers les grandes cités), mais offensive (en favorisant l'installation d'entreprises et de bureaux). Par ailleurs, il serait peut-être possible d'envisager une action en faveur de la décentralisation du tertiaire de bureaux dans les villes résidentielles de la périphérie.

Cependant, ces deux mesures ne manquent pas de poser de nombreux problèmes, dans la mesure où elles sont un obstacle à la structure de base du développement industriel et économique. Il ne faut pas non plus se masquer les difficultés qu'elles peuvent engendrer en particulier sur le comportement des ménages. Il n'est pas, en effet, aisé à un ménage de trouver du travail pour deux personnes dans la même zone résidentielle.

Quoiqu'il en soit, une telle mesure pourrait permettre, si elle était conduite avec doigté pour ne pas déséquilibrer la croissance industrielle, de dégager des résultats sur les problèmes d'encombrement, en attendant que des progrès technologiques permettent de briser la concentration industrielle, sans pour autant bloquer la nécessaire concentration économique.

2 - Modifier le mode de vie. L'automobile a, on le sait, forgé un nouveau mode de vie. Il n'est pas évident cependant qu'elle en soit la seule responsable. La croissance industrielle, l'augmentation du niveau de vie, la généralisation des congés payés, la diminution de la durée du travail ont largement contribué à la transformation du mode de vie. L'automobile a, dans ce cadre, joué un rôle prépondérant. Elle en a aussi été le révélateur. Nous voudrions montrer que l'automobile n'est pas inéluctablement l'instrument d'une politique sociale en matière de loisirs.

Les problèmes liés à l'utilisation de l'automobile dans les temps de loisirs ne peuvent être résolus que par une rigoureuse action en faveur des transports collectifs. Cette action ne doit pas prendre la forme seulement d'une augmentation quantitative du trafic, mais elle doit revêtir un aspect qualitatif de modification du type de transport. Il n'est pas question de nier les immenses qualités de l'automobile en matière de tourisme. Elle permet un déplacement libre que le transport collectif ne peut absolument pas satisfaire. On ne peut bloquer un tel processus, mais il s'agit d'adapter les transports collectifs à cette généralisation des loisirs.

Un effort dans ce sens a déjà été réalisé par la SNCF par la création des services train-auto-couchettes et train + auto.

Il nous apparaît que c'est dans cette voie qu'il faudrait poursuivre, en particulier par la généralisation de systèmes de ce type et par l'adaptation des prix à une clientèle populaire. Si, à la sortie d'une gare, une famille pouvait trouver une voiture disponible, louée à un prix relativement faible, il est évident que l'effet dissuasif vis à vis de l'utilisation permanente de l'automobile serait extrêmement fort. De telles mesures supposent au moins deux choses. D'une part, il est indispensable que les conditions de transports soient améliorées. D'autre part, il est nécessaire de "comprendre l'automobile", non plus seulement comme un moyen de transport individuel, mais aussi comme un moyen intégré au service public. On pourrait généraliser ces propositions à l'utilisation des transports aériens. Toute autre solution qui aurait pour effet de freiner l'usage de l'automobile, sans substituer d'autres moyens ne pourrait être considéré que comme une mesure de régression socialement inacceptable .

De telles mesures ne peuvent être prises que si elles ne paraissent pas être un obstacle dirimant à l'objectif de croissance industrielle, et par conséquent si des substituts à la construction automobile deviennent un moteur de cette croissance. Elles signifient, par ailleurs, que des efforts importants doivent être consacrés à l'édification et à la généralisation d'une politique en matière de loisirs, adaptée au cadre de vie engendré par de tels bouleversements.

3 - Remodeler l'espace. Freiner les déplacements, et plus particulièrement les déplacements automobiles, ne peut s'intégrer que dans une politique de croissance, différente qualitativement de celle envisagée jusqu'à aujourd'hui.

Les conséquences sur un remodelage de l'espace en seraient particulièrement importantes et conduiraient à une nouvelle division sociale de l'espace.

III - Adapter l'automobile

La manifestation de contradictions entre l'évolution du mode de production et l'utilisation de l'objet dans l'espace est à l'origine des difficultés de l'automobile. Le rapport entre l'évolution du MPC et l'organisation de l'espace étant direct, on a tenté de résoudre ces problèmes par des mesures de régulation dans le cadre de l'organisation de l'espace. Nous pensons que ce type de mesures n'est pas suffisant dans la mesure où elles obscurcissent les possibilités de réguler l'objet lui-même.

L'appréhension de ce problème complexe commence seulement à être perçue. Lui réservant par ailleurs une étude, nous n'y consacrerons ici que peu de place. Nous voudrions simplement en expliquer la portée pour une recherche sur les esquisses tendanciennes du marché automobile et indiquer dans quel sens l'Etat a déjà agi selon cette perspective.

Lorsque l'Etat prend des mesures sur les limitations de vitesse, il semble orienter son action dans une perspective de régulation de l'objet. La limitation de vitesse apparaît donc comme une intervention publique, visant à freiner et à intégrer l'usage de l'automobile dans une dynamique de régulation à mobiles économiques.

L'automobile, moyen de transport généralisé souffre d'une contradiction grave. Elle est une nécessité publique pour les déplacements, et à ce titre peut être assimilée à un "moyen de transports de collectivité", mais reste approprié individuellement. Cette contradiction devrait être levée par une action en faveur du passage de l'appropriation privée de l'objet à une appropriation plus collective. Sans envisager des mesures radicales, utopiques dans les conditions actuelles de la production, mais en tenant compte de l'usage automobile, des mesures peuvent être prises dans ce sens :

- incitation à la location des voitures
- incitation à l'emploi du véhicule à pleine capacité
- développement et accord de facilités pour la promotion des véhicules uni-personne (motocyclette, vélo)
création de voies réservées aux usages de ces véhicules.

Là encore, nous pensons que l'action des pouvoirs publics ne peut être répressive (séries d'interdits, augmentation dissuasive des prix, etc...), mais doit s'orienter vers une reconversion.

IV- Synthèse

A partir de cette contradiction MPC utilisation de l'objet, nous avons donc tenté de définir des mesures, compatibles avec les objectifs réels du système économique.

On peut les résumer :

Action sur les infrastructures routières

- incitation à la construction privée de parcs de stationnement,
- renvoi à la première périphérie des activités de commerce les plus attirantes,
- diversification et multiplication en banlieue de centres commerciaux,
- plan d'aménagement des alentours des axes routiers et autoroutiers nouveaux,
- plan d'aménagement du centre des villes, axé sur l'habitat.

Action sur les transports

- développement public de lignes en site propre,
- incitation à la création de compagnies privées de transports collectifs divers,

Action sur les rapports habitat-travail

- développer les villes moyennes,
- réintégration du travail dans les zones d'habitat (tertiaire en particulier).

Action sur le mode de vie

- réadaptation des transports en commun, et modification des structures pour longue distance,
- développement du système de location de véhicules, jumelés avec les transports en commun,
- définition d'une politique des loisirs.

Action sur l'automobile

- incitation à la location des voitures,
- incitation à l'emploi du véhicule à pleine capacité,
- promotion du véhicule uni-personne.

Toutes ces mesures nous paraissent s'intégrer à une politique visant à freiner le développement du véhicule automobile.

CONCLUSION

Les perspectives que nous avons ébauchées pour résoudre les contradictions du domaine automobile, au niveau de la production comme au niveau de l'utilisation, signifient une normalisation de ce secteur.

Celle-ci n'est pas nouvelle mais la dernière période n'a fait que renforcer cette tendance.

Normalisation ne veut pas dire déclin rapide. L'automobile est et demeurera un moyen de transports indispensable. On n'effacera pas en quelques années les effets d'une structuration antérieure de l'espace.

La normalisation est en fait plus réellement la fixation de l'automobile dans le champ des moyens de transport. Ainsi fonctionnalisée, elle n'est plus un vecteur premier du développement économique. Elle n'est plus "l'outil" privilégié, voire unique, pour satisfaire des besoins de déplacement croissants.

- Que signifie cette normalisation pour le marché automobile ? Tout d'abord un ralentissement de sa dynamique. Les taux de croissance antérieurs ne pourront plus être durablement atteints. Cette tendance n'est assimilable que dans le cadre d'une modernisation de notre économie. Elle seule ouvre d'autres solutions aux entreprises, en particulier sur les marchés extérieurs.

D'autre part, sur un plan qualitatif, cette normalisation créera de plus grandes difficultés pour assurer un relai à une demande plus stable par la diversification poussée du produit.

- Inclure de telles perspectives dans le cadre de la modernisation de notre économie signifie que celle-ci trouve d'autres secteurs propres à maintenir sa dynamique. Sinon brutalement, du moins progressivement. Mais pour autant cela ne conduit pas nécessairement à la fin de la pénétration du marché dans le domaine des

transports. Le contrôle de l'automobile n'est pas équivalent d'une plus grande socialisation dans ce domaine.

- La découverte de secteurs relais et la normalisation de l'automobile induisent peut-être une nouvelle forme d'utilisation de l'espace. La division sociale de l'espace serait alors fondée sur autre chose que sur le principe de l'accélération des besoins de déplacements (en particulier des déplacements quotidiens).

En fait, cette esquisse tendancielle du marché automobile porte peut-être en elle-même la trace de changements économiques plus profonds. C'est en ce sens qu'il ne peut y avoir qu'une esquisse.