

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
Direction Générale des Transports Intérieurs
Direction des Transports Terrestres

**IMAGE DE MARQUE
DES TRANSPORTS COLLECTIFS
FERROVIAIRES ET ROUTIERS**

avril 1979



L'étude de l'« image de marque des transports collectifs ferroviaires et routiers » (1) a fait l'objet d'un rapport d'étude complet (2) qu'il a paru utile de résumer en quelques pages afin d'en montrer les principaux centres d'intérêt.

Cette analyse, de nature psycho-sociologique, des transports collectifs à courte et moyenne distance, accorde une place primordiale aux situations concrètes et à leur examen détaillé (3).

Les objectifs primordiaux de cette étude visaient à l'analyse des facteurs psycho-sociologiques intervenant dans la formation des attitudes des groupes de population vis-à-vis des divers modes de transports collectifs locaux, notamment dans les réactions que l'on observe lors de mesures de modifications de services. Les analyses, thématiques et non structurales, ont été conduites à partir :

- d'entretiens individuels et de réunions de groupes de type qualitatif auprès du public sur le thème des déplacements locaux ;
- de données sur la communication existante (presse, communiqués d'associations, compte-rendu de réunions de Conseils Généraux...) ;
- d'un questionnaire quantifié auprès du grand public (images des divers modes, attitudes face au déplacement...) ;
- d'entretiens auprès de « porteurs d'opinion » (élus locaux et régionaux, personnalités influentes...) et de techniciens des transports (agents de la S.N.C.F., responsables d'entreprises de transports routiers, administration locale).

Les quelques résultats d'analyse figurant ci-après constituent des « tendances » : ces observations, de nature qualitative, ne sauraient, en effet, être représentatives quels que soient les zones géographiques et les groupes composant la population : les divers contextes locaux sont à l'origine de « représentations » (4) particulières qui peuvent être soit concordantes et reprises par une majorité de la population, soit limitées à certains groupes et contradictoires.

(1) Etude réalisée à la demande de la D.T.T. par les bureaux d'études SERETES et M.R.S.

(2) Des exemplaires de ce rapport sont disponibles à la D.T.T., bureaux d'études SERETES et M.R.S.

(3) D'autres études menées sur des thèmes plus précis, tels que l'accueil par les populations d'un nouveau type de transport collectif, viennent d'ailleurs conforter ce parti-pris méthodologique de l'analyse du déplacement effectif et de son contexte socio-économique. Etudes coordonnées par l'I.R.T. sur les zones de Gondrecourt-le-Château en Lorraine, Vassivière-en-Limousin et étude de l'AREA sur l'émergence des problèmes de transport collectif en milieu rural.

(4) Le concept de représentation doit être compris ici comme l'ensemble structuré des opinions, attitudes et comportements d'un individu ou d'un groupe ; c'est cette cohérence globale qui distingue ce terme de celui d'« image ».

avec celles décelées pour d'autres groupes. Cette absence d'image dominante pour chaque mode doit, en particulier, inciter à la prudence pour toute généralisation des résultats présentés ci-après.

Les images des modes de transport et la profondeur de l'attachement à un mode donné sont issues des conceptions de l'espace et du temps et plus particulièrement de la mobilité des individus enquêtés.

L'étude a notamment montré que le phénomène de mobilité pouvait être décrit par trois variables : l'habitude, essentiellement liée à l'expérience personnelle en matière de déplacement et au genre de vie ; l'obligation, qui dépend de la position sociale des individus dans un contexte déterminé (place dans la vie active, au sein de la famille, etc.) ; la volonté, enfin, elle-même fonction de la conception des rapports sociaux (avec les autres ou avec les institutions sociales).

Ces trois variables paraissent influencées par l'existence de modèles socio-culturels que l'on peut très grossièrement classer en deux catégories et qui rendent compte de leur présence dans certains groupes (définis par l'âge, l'origine sociale ou géographique de ses membres) :

- modèles traditionnels, d'origine et d'implantation plutôt rurales ;
- modèles modernes, plutôt urbains.

LES IMAGES DOMINANTES DES MODES DE TRANSPORT

Le train

Les raisons de l'attachement au train s'expliquent par des considérations affectives ou culturelles, économiques, techniques ou technologiques. Ces motifs interagissent naturellement, mutuellement entre eux.

– **Motifs affectifs ou culturels** : le train représente le cordon ombilical qui permet de se sentir rattaché au reste du pays. Sa présence physique spécifique (existence et matérialisation des voies et des gares, uniforme des agents) est rassurante ; elle renforce son identité, synonyme de vie ;

– **Motifs économiques** : le train représente la prospérité économique, associée à la première époque de l'industrialisation, ce qui le fait parfois considérer au passé : passé heureux et prestigieux auquel on reste attaché, ou, au contraire, passé difficile que l'on souhaite oublier. Supprimer le train, c'est, alors, voir se retirer un des éléments majeurs du développement économique d'une zone, et donc revenir à une situation antérieure, c'est-à-dire, régresser avec toutes les conséquences que cela implique : stagnation économique, enclavement, peur de l'avenir ;

– **Motifs techniques et technologiques** : le train possède en propre sa technique et sa technologie (auparavant la traction à vapeur, actuellement l'électrique, demain le Train à Grande Vitesse, etc.) qui trouve son application dans le modélisme ferroviaire. L'aspect ludique le rend alors plus familier, plus accessible.

L'ensemble de cette symbolique se trouve, de plus, renforcé par l'appréciation portée sur des critères plus objectifs : le train est fiable, non polluant.

Son principal défaut paraît être sa rigidité : une certaine inaptitude à évoluer est déplorée par certains, dénoncée par d'autres, qui en rendent responsable la S.N.C.F. Le gestionnaire du mode est perçu par la plupart des personnes interrogées comme un organisme centralisé ; pour certains, c'est la condition essentielle d'un service public de qualité, une garantie de sérieux, la possibilité d'effectuer, au niveau des tarifs tout au moins, une péréquation qui ne lèse pas les zones défavorisées. Pour d'autres, ce centralisme est synonyme de lourdeur administrative et de distance ; distance géographique : « les grandes lignes convergeant vers Paris sont privilégiées » et distance des centres de décisions par rapport aux problèmes réels : « la S.N.C.F. n'est pas à l'écoute des problèmes des usagers ».

L'autocar

Deux points essentiels se sont dégagés des diverses analyses menées au cours de l'étude :

– L'autocar est un outil, un élément fonctionnel adapté ou non, selon le dynamisme des sociétés qui le gèrent. Le discours sur l'autocar est très réaliste : on juge l'objet et sa finalité, rien de plus. N'ayant pas, comme le train, d'histoire prestigieuse induisant une image favorable, il ne soulève pas les passions, n'est pas entouré de mythes. En conséquence, l'appréciation de ses qualités se trouve très liée à l'expérience personnelle de chacun, les transports spécialisés (scolaires notamment) ou occasionnels jouant à ce propos un rôle déterminant. Cependant, les personnes enquêtées lui reconnaissent une souplesse beaucoup plus grande que celle du train, c'est-à-dire une flexibilité des données du service (horaires, itinéraires, fréquences) et constatent une meilleure réponse aux besoins des usagers de la part des transporteurs routiers que de la S.N.C.F.

– L'autocar apparaît bien souvent comme un sous-produit collectif de la voiture individuelle ; il permet de remplacer la voiture dans des cas bien particuliers où son utilisation poserait un problème (transports scolaires, par exemple). L'autocar est perçu par des nombreuses personnes comme un service social : aide aux plus défavorisés, aux personnes âgées, alors que les transports ferroviaires sont qualifiés de service public, image apparemment beaucoup plus valorisante.

La voiture particulière

La voiture est pratique, agréable ; elle convient à toute sorte de déplacements, excepté les longs trajets pour lesquels le train (s'il existe) lui est préféré et les transports scolaires pour lesquels l'autocar est jugé mieux adapté.

Cependant, on assiste à un phénomène d'érosion de cette image de marque favorable sous l'influence de trois facteurs, principalement :

- économique : le prix de revient global de la voiture devient très élevé ;
- psychologique : la voiture est peu sûre, polluante... ;
- politique : la mise en place d'une politique volontariste en faveur des transports collectifs peut inciter les gens qui ont la possibilité de choix à les utiliser au détriment de la voiture particulière.

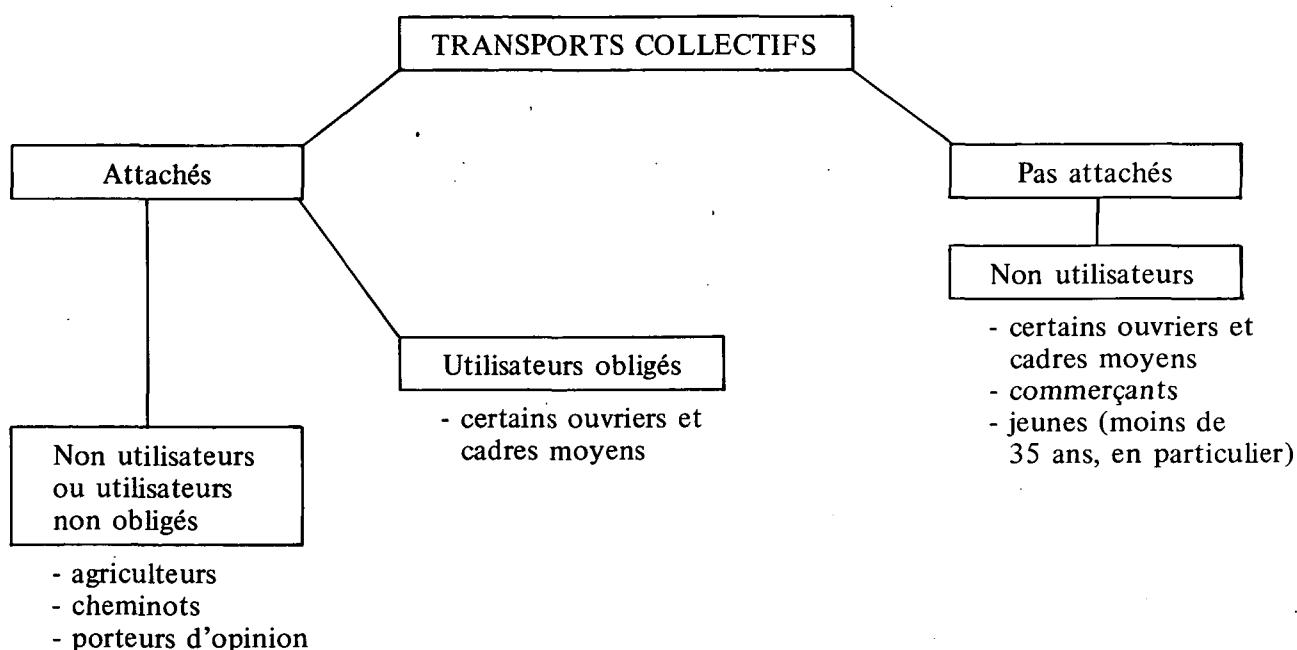
L'opposition train / autocar

Globalement, et indépendamment des images propres à chaque groupe, on observe une opposition, variable selon les groupes interrogés, entre les deux modes principalement sur les points suivants :

- rigidité du train / souplesse de l'autocar
- confort intérieur du train / exigüité de l'autocar
- présence physique du train / absence de signalétique des services routiers
- gestion centralisée des services ferroviaires / dynamisme possible de la gestion des transports routiers
- fiabilité du train / méfiance vis-à-vis du véhicule routier.

L'ATTACHEMENT AUX TRANSPORTS EN COMMUN

L'attachement à chaque mode de transport collectif varie avec le secteur géographique, l'âge, la catégorie socio-professionnelle et le mode de vie personnel. Il est néanmoins possible d'esquisser le schéma ci-dessous :



L'attachement aux transports collectifs, et en particulier au chemin de fer, est profond et durable chez les agriculteurs et les cheminots. Par contre, les utilisateurs obligés des transports en commun, qui se déclarent attachés, sont plus ou moins acquis à ces modes, selon qu'ils vivent plus ou moins difficilement leurs déplacements (fatigue, incertitude, temps perdu...).

Parmi les couches de la population peu ou pas attachées aux transports en commun, se distinguent principalement :

— les commerçants : leur position sociale, la structure et le fonctionnement de leur entreprise ne les amène pas à défendre expressément les transports collectifs ;

— les jeunes de moins de 35 ans, en particulier : l'historique et la symbolique du train n'a pas tellement d'emprise sur eux. Leurs désirs de liberté et d'évasion se trouvent satisfaits dans la voiture individuelle qui leur offre, de plus, vitesse et confort ;

— certains ouvriers et certaines classes moyennes pour lesquels la voiture est un élément essentiel du niveau de vie et de différenciation sociale.

Ces quelques éléments ne sont, toutefois, ni exhaustifs ni définitifs : des modifications importantes de l'opinion publique peuvent, notamment, être apportées par des groupes de pression plus ou moins organisés : en particulier, on peut mentionner que, contrairement à ce que pourrait laisser supposer ce résumé, le discours des femmes et des hommes ne peut être confondu ; de plus, les enquêtes n'ayant porté que sur des personnes de plus de dix-huit ans, les images propres aux plus jeunes n'ont pu être appréhendées que par l'intermédiaire de leurs parents (notamment pour les problèmes du transport scolaire). Pour une vue plus complète du sujet, il convient donc de se reporter au rapport d'étude, qui, présentant analytiquement les analyses par groupes pertinents (agriculteurs, employés, ouvriers, cheminots, retraités, commerçants, scolaires et étudiants), possède bien évidemment une richesse beaucoup plus grande.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DIRECTION GÉNÉRALE
DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

DIRECTION DES TRANSPORTS
TERRESTRES

Service des Transports
Interurbains de Voyageurs

Division des Etudes Economiques

244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII^e)
CODE POSTAL 75775 PARIS CEDEX 16
TÉLÉPHONE : 544-39-93 - TELEX 250038 F

Paris, le 25 mai 1979

L'étude de "l'image de marque des transports collectifs ferroviaires et routiers" dont vous trouverez ci-après le rapport final a été lancée par la Direction des Transports Terrestres afin d'analyser les facteurs sociologiques voire psychologiques intervenant dans la formation des attitudes des individus vis-à-vis des modes de transport-collectif local, et notamment dans les réactions que l'on constate lors de mesures de modification des dessertes.

Jusqu'à-là, les éléments à la disposition des responsables politiques, des services administratifs comme des transporteurs - études économiques, interventions de particuliers, de personnalités politiques, communiqués de presse ou articles - fournissaient sans doute quelques données, mais l'ensemble était disparate, incomplet. La nécessité d'une réelle analyse explicative des phénomènes constatés se faisait donc sentir, d'autant plus que se développaient les politiques régionales et locales de restructuration des transports.

Pour cette indispensable étude en profondeur, il s'agissait donc de rechercher les motifs de l'attachement manifesté au transport ferroviaire et routier... Il s'agissait également de suivre, d'expliquer si possible, les "processus de formation de l'opinion publique" en la matière.

On peut considérer que l'étude présentée ici fournit nombre d'éléments positifs d'explication à ces deux thèmes d'interrogation.

Comme la lecture du rapport permettra de le constater, il n'y a certes pas une "réponse" à la question "quel sera l'accueil fait par la population locale à telle ou telle modification de l'offre de transport". Mais il en ressort clairement que les divers groupes de population concernés auront chacun un ensemble de réactions profondément liées à l'histoire locale et à leur propre pratique du transport collectif.

Ces réactions sont reprises, plus ou moins partiellement, par les personnalités locales ou d'envergure nationale et par la presse en fonction de l'audience de ces groupes. Ce sont elles qui constituent, à travers un certain nombre d'intermédiaires, la base de "l'opinion publique". Elles n'étaient pas, jusqu'alors, retranscrites avec cette clarté.

Le plan du rapport est volontairement fondé sur les groupes tels qu'ils se sont peu à peu dégagés au cours des analyses.

.../...

Pour chacun d'eux, sont décrites, d'une part, leurs conditions de mobilité, d'autre part les images dominantes des modes de transport produites et transmises dans le corps social par certains relais (personnalités, techniciens, presse...).

Les considérations du rapport sont issues des analyses menées dans l'étude qui reste, avant tout, de nature qualitative. Les résultats chiffrés donnés en annexe portent sur un échantillon représentatif des zones choisies, mais non de l'ensemble France moins les grandes agglomérations.

Il faut ainsi insister sur l'emploi qui peut être fait de ce document : il s'agit, en effet, d'un ensemble de réflexions fondées sur une analyse sociologique, séparée puis comparative, de 5 zones diversifiées. C'est dire que toute généralisation hâtive à d'autres cas des indications spécifiques données ici doit être évitée. Le lecteur qui chercherait dans ce rapport une recette applicable de façon générale ne la trouverait pas, et risquerait, au contraire d'appliquer une réflexion valable dans un cas défini à une situation à laquelle elle ne peut correspondre.

En revanche, et c'est bien là l'utilité fondamentale de ce travail, l'étude met en lumière certains mécanismes, et fournit à ce titre un guide de réflexion et d'analyse, indispensable et riche, pour tous ceux qui, chargés d'étude ou décideurs finals, sont appelés à juger de l'intérêt d'une action sur l'offre de transport collectif.

Le Directeur des Transports Terrestres


C. COLLET

Cette étude a été animée par un Comité Directeur comprenant des représentants des organismes suivants :

DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES :

M. MALAURIE, Président
Mlle LECOMTE
Mme DESMAREST-PARREIL
M. RAYNALT
M. GASCON
M. KARSENTY

FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS :

M. LEBRETON
M. GARNIER

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS :

M. CHAUVINEAU
M. HENRY

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT DE CHAMPAGNE-ARDENNE :

M. CLERISSI
Mlle MILER

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT DE POITOU-CHARENTES :

M. AVRIL
Mlle GRACIEUX

DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT DE RHONE-ALPES :

M. FOURNEL
M. BRUN

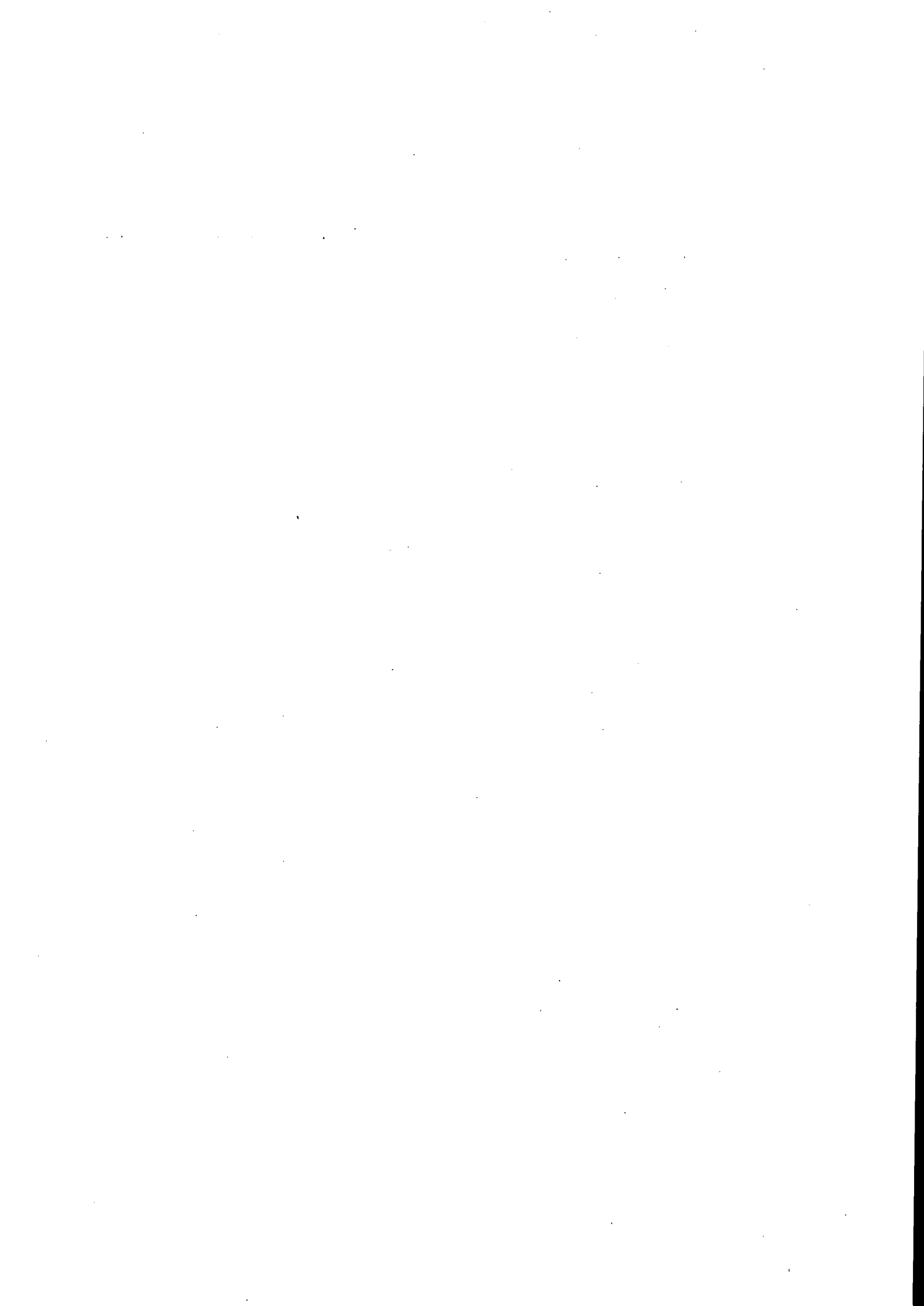
Elle a été réalisée par les bureaux d'études :

MARKETING RESEARCH SERVICES :

Mme DEPRAS
Mlle ANTOINE
M. GAUTHIER

SERETES :

M. MEYERE
M. VEYSSE



PLAN DE L'ETUDE

	Page
Préambule	3
A – LES AGRICULTEURS	5
B – LES EMPLOYES	33
C – LES OUVRIERS	51
D – LES CHEMINOTS	71
E – LES RETRAITES	81
F – LES COMMERÇANTS	89
G – LES SCOLAIRES ET ETUDIANTS	99
ANNEXES	107



A la première page de chaque chapitre figurent systématiquement le plan détaillé et la pagination internes du chapitre en question.



PRÉAMBULE

L'analyse des interviews qualitatives réalisées dans le grand public, nous a conduit à considérer le phénomène de mobilité dans son ensemble, à partir des besoins et des aspirations formulés par les populations interrogées à propos de leurs déplacements et de la manière dont ils sont ressentis.

La description des déplacements effectués par la population nous amène à considérer la mobilité à partir de 5 grands types de déplacements :

- l'activité professionnelle
- la vie domestique
- les démarches administratives et sociales
- la santé
- la vie culturelle.

Ces motifs peuvent se hiérarchiser différemment en fonction des groupes sociaux, mais l'activité professionnelle (les moyens d'existence) actuelle, passée ou future, détermine, en très grande partie, les attitudes et les comportements de la population en matière de déplacements.

Il nous est apparu souhaitable de présenter les résultats de l'étude à partir du vécu des groupes sociaux, mis en évidence à partir des analyses qualitatives et statistiques.

Les images des différents modes de transport sont issues d'une conception de l'espace et du temps ainsi que de la mobilité qui est définie par 3 variables : habitude, obligation, volonté.

L'HABITUDE est essentiellement liée au genre de vie personnel qui a permis ou non aux individus d'apprendre à se servir des modes de transport.

L'OBLIGATION, elle, semble dépendre de la place qu'occupent les individus dans la vie active ainsi que d'une répartition spatiale des pôles de déplacements.

LA VOLONTÉ est fonction de la conception des rapports sociaux avec les autres d'une part, et avec les institutions sociales d'autre part.

Ces trois variables interviennent différemment selon l'organisation de la vie sociale, les modèles socio-culturels de référence et l'expérience personnelle qui a permis ou non aux individus de faire l'apprentissage de leur mobilité. Il faut, de plus, souligner l'importance de deux critères pour mieux appréhender les phénomènes de mobilité : le contexte géographique et l'histoire économique locale.

A. LES AGRICULTEURS

	Page
1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	7
2. MOBILITE	9
2.1. Les agriculteurs traditionnels	11
2.1.1. Les attitudes face au déplacement	11
2.1.2. Les pôles de déplacement	13
2.1.3. Le choix des modes	13
2.2. Les nouveaux agriculteurs	15
2.2.1. Les attitudes face au déplacement	15
2.2.2. Les pôles de déplacement	17
2.2.3. Le choix des modes	17
3. IMAGE DOMINANTE DES MODES	17
3.1. L'autocar	17
3.1.1. Le car de marché	19
3.1.2. Le car scolaire	19
3.2. Le train	21
3.2.1. L'image du train	21
3.2.2. Le discours des élus	23
3.2.3. Le discours de la population	27
3.3. La voiture	27
4. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT	30
5. CONCLUSION	31

1. CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

A l'origine, le mode de vie du paysan est autarcique et l'incite peu à communiquer avec l'extérieur et à se déplacer. Par tradition, le paysan est sédentaire.

Or, il apparaît bien que dans certaines régions rurales, les habitudes sont particulièrement ancrées. Ainsi, dans certaines exploitations agricoles de la zone de Ceyzériat, on peut constater le poids de la tradition dans l'aménagement de l'habitation : la cuisine est l'espace familial ; toute la famille (ascendants et descendants) vit dans la maison paternelle ; les valeurs morales traditionnelles liées à la famille sont préservées ; c'est le patriarcat (le père récompense sa fille en lui donnant la permission d'apprendre à conduire à sa majorité ; l'utilisation du véhicule est réservée aux hommes de la famille).

De même, dans la zone d'Arcis-sur-Aube on retrouve l'importance du patriarcat et l'influence des modèles traditionnels chez les femmes, quels que soient leur âge et leur statut ; mais l'habitat est de style urbain, la ferme proprement dite est devenue une habitation de style pavillonnaire.

Cependant, il est nécessaire de souligner qu'à l'intérieur d'un groupe social qui nous est apparu relativement homogène dans sa philosophie (si l'on excepte les spécificités régionales proprement dites), des différences existent en fonction de l'évolution économique d'une zone. A cet égard, la zone d'Arcis-sur-Aube et la zone de Ceyzériat nous permettent d'aborder deux cas de figure.

A l'origine, la zone d'Arcis-sur-Aube fait partie de la Champagne pouilleuse, terre pauvre comme le souligne le qualitatif. La majorité de la population active y est paysanne (élevage) ainsi que dans la zone de Ceyzériat.

Chaque commune de ces régions est équipée de commerces et d'artisanats nécessaires à la vie de chacun. On trouve tout sur place, on a peu de revenus et peu de besoins. On ne se déplace que pour des raisons d'importance (mariages, enterrements, foires, fêtes villageoises).

Puis vient l'époque de l'industrialisation des centres urbains qui entraîne un exode rural important, le dépeuplement des petites communes pauvres et la disparition progressive de tous les services ; seuls, quelques irréductibles attachés à leur terre subsistent tant bien que mal.

Pour la zone de Ceyzériat, cependant, l'agriculture et sa mise en valeur connaissent des changements profonds grâce à la mécanisation et au développement des cultures à haut rendement, ce qui nécessite des remembrements qui excluent les agriculteurs les moins fortunés et ceux qui vivent dans des régions dont le relief s'oppose à toute possibilité de regroupement des terres.

C'est là que l'évolution des 2 zones qui nous intéressent va se différencier dans la mesure où les méthodes de travail vont être complètement transformées par des gens extérieurs à la région et au milieu traditionnel.

Le rachat des terres par des agriculteurs d'un nouveau type, formés aux techniques modernes d'exploitation et de gestion, a permis l'implantation d'individus dont les attitudes et les comportements sont très fortement influencés par les modèles socio-culturels modernes d'origine urbaine et qui, du fait de leur poids économique entraînent bon gré, mal gré, l'ensemble de la population. Mais ceux-ci peuvent être mal perçus par la population traditionnelle : pour elle, ce sont des « colons ».

Cependant, les agriculteurs traditionnels qui accepteront de suivre l'exemple de ceux qu'ils voudraient rejeter pourront bénéficier du progrès social et devenir des notables locaux, poussés le plus souvent par des événements étrangers à leur volonté.

“Avant les vaches et tout le truc et donc c'était pénible, le soir c'était jamais fini, le dimanche non plus... il y avait toujours le bétail... vous pouvez faire tout le village, actuellement vous trouverez que 4 fermes qui ont du bétail... dans le temps on avait 8, 10 vaches et on était aussi embêté que si on en avait 25... il faut aimer ça quoi... ici d'abord, nous on est pas placé pour, attendu qu'on a la nationale on ne peut pas se permettre de sortir du bétail sur la route, se balader avec un troupeau de vaches pour la sécurité et tout on y tient pas... c'est pour ça que nous on a quitté le bétail depuis longtemps rapport à ça parce que on pouvait pas le sortir...”

(RELANCE)

Comment êtes-vous devenu Maire ?

On avait un maire ici qui a été pendant 42 ans et puis moi je suis conseiller depuis 1953, comme le maire n'avait pas de voiture, soit c'était moi qui allait avec lui à la préfecture et n'importe où il devait aller, donc j'étais un peu au courant du truc... et puis ça s'est emmanché comme ça... je vais faire ces 6 ans qui sont en route...

Maire de V... (Zone d'Arcis-sur-Aube)

L'HOMME

“J'ai fait l'achat d'un véhicule spécial et je paye un ouvrier de mon exploitation pour ramasser les enfants de 4 fermes et les miens, au total 11... enfants de la communale et du privé... 1^{er} problème puisque le privé n'est pas dédommagé... Ça me coûte cher et je n'amortis pas le temps, je mobilise un ouvrier, j'ai moins de rendement, plus mes responsabilités... l'administration ferme les yeux parce que ça l'arrange (transport du privé et public).

On a cinq fonctionnaires pour 1 personne active, on dépend trop de ces gens là, s'ils veulent bloquer un dossier, ils le mettent sous le coude, on ne le reçoit pas, mais si on a le bras long ça va, il est au-dessus de la pile. Tout est bloqué par l'administration.

En tant que conseiller municipal depuis 8 ans, j'ai fait des propositions de solution, mais c'est pas assez vite appliqué, quelquefois il y a des décisions prises trop vite, mal adaptées... on paye beaucoup d'impôts mais pour le reste débrouillez-vous... on est connu maintenant... les gens se demandaient qui on était... on a fait pas mal de choses pour la commune... j'ai rendu service... les gens s'en aperçoivent, la préfecture, l'Équipement m'a imposé un contrôle qui ne m'a jamais été remboursé...”

LA FEMME

“Je m'étais occupé du transport scolaire, j'avais été faire une enquête auprès des familles... on était arrivé à faire quelque chose d'extraordinaire avec le délégué de la Fédération Cornec alors que nous sommes Fédération Lagarde, ce qui prouve qu'à la base, quand il y a un problème on ne s'occupe pas des options de chacun, on essaye de faire quelque chose.

Au niveau des communes, je rencontre des maires, certains n'ont pas d'enfants ou alors le problème de leur petite commune marche bien, alors pourquoi aller prendre des risques pour être réélu... on connaît le transporteur, c'est l'ami ou le beau-frère de monsieur “untel”...

“quand on a une responsabilité politique, on ne se mouille pas, parce qu'il faut plaire à tout le monde... il faut être bien avec tout le monde... il y a quelques maires qui commencent à dresser l'oreille... le transporteur a écrit au Principal du CES en disant : “ça fait 17 ans que je fais le transport scolaire on a jamais eu d'histoires”, mais il n'y a que quelques mois qu'on a essayé de faire prendre conscience des problèmes et de collaborer ensemble et que chacun apporte des solutions. Moi, je me suis dit que ça valait la peine d'étudier le problème : parce que c'est dur de remuer les gens, les maires et les délégués de communes... ils ne connaissent même pas les problèmes quand ils vont aux réunions.”

A cet égard, l'histoire personnelle d'un maire d'une commune rurale de la zone d'Arcis-sur-Aube est très significative ; la route et la voiture y tiennent une place prépondérante (il s'avèrera, à l'analyse de son discours, être un défenseur inconditionnel de la voiture).

Actuellement, on peut constater que la majorité des maires des petites communes rurales est issue du milieu traditionnel.

Ceux-ci sont écoutés par l'ensemble de la population agricole la plus âgée dans la mesure où ils sont enracinés dans la région (mêmes habitudes, même langage) et ont acquis un poids économique.

Ils représentent une image sociale et économique valorisante. Il s'établit, alors, entre la population et eux, un rapport de type paternaliste.

Mais on peut observer que les couches les plus jeunes et en particulier les « nouveaux » agriculteurs (les colons) remettent de plus en plus souvent en cause le pouvoir des « traditionnels ».

Ils déploient une activité sociale et syndicale importante, et pour ce faire, ils sont très attentifs aux besoins plus ou moins diffus des différents groupes de la population et essayent de trouver des solutions satisfaisantes pour la communauté dans laquelle ils sont inscrits.

Les initiatives et les réussites sociales permettent aux « nouveaux » agriculteurs de se faire connaître des autres, de prouver leur dynamisme et d'acquérir ainsi une place reconnue parmi les notables.

Ils remettent en cause l'ensemble des structures du pouvoir actuel, mais jamais l'idéologie dominante.

Pour les nouveaux agriculteurs, le modèle économique privilégié est la libre entreprise et l'ensemble de leurs attitudes et de leurs comportements est influencé par l'idéologie libérale.

Dans ce contexte on assiste à une libéralisation du statut de la femme sur les bases de son rôle traditionnel (la maison, les enfants) et à une répartition des tâches dans l'exploitation et dans la vie locale.

Ainsi, conjointement à l'élévation du statut social de l'agriculteur, on peut observer celui de l'agricultrice qui prend une part de plus en plus importante dans l'organisation sociale au niveau de la commune (conseil municipal, conseil de parents, organisations de femmes, catéchisme, etc...), tandis que l'homme interviendra plutôt au niveau cantonal, départemental, voire régional pour les plus engagés dans la vie militante et politique.

Ils pourront aussi se relayer à tous les niveaux d'intervention, en se répartissant les tâches, ainsi qu'ils le font à l'intérieur de l'exploitation (gestion, organisation pour l'homme ; comptabilité, administration, foyer pour la femme).

On constate donc une activité de type social pour la femme, centrée sur les enfants et les autres femmes, une activité de type politique pour l'homme : syndicat, ou professionnelle : gestion commerciale....

2. MOBILITÉ

Nous traiterons dans ce chapitre les attitudes face au déplacement.

Elles se différencient en fonction des deux groupes d'agriculteurs que nous avons mis en évidence dans le chapitre précédent : les agriculteurs traditionnels, les nouveaux agriculteurs.

“Autrefois, on avait le temps de se déplacer, toute la famille vivait sur l'exploitation... on avait 3 moyens de transport : les pieds, la voiture à cheval et le train... on allait à pied à Bourg chercher les bœufs, on partait dans la nuit et on revenait dans la journée, après on allait en train au marché le mercredi à Bourg, c'était la tradition on se rencontrait dans le train... la voiture c'était les commerçants qui en avaient, on profitait de celle des autres, nous on a acheté la première en 1952... ma femme ça fait 7 fois qu'elle passe son permis, elle est trop nerveuse, elle sait conduire, mais elle a peur de l'examen...”

Agriculteur, 52 ans, syndicaliste (Zone de Ceyzériat)

2.1. LES AGRICULTEURS TRADITIONNELS

2.1.1. Les attitudes face au déplacement

Le monde paysan traditionnel est plutôt une société de type patriarcal (plusieurs générations vivent ensemble).

L'homme est le chef de famille s'il travaille et assure les relations avec l'extérieur, il se déplace par nécessité économique (marchés, foires).

La femme est « centrée » sur la vie familiale, le foyer. Elle a moins souvent l'occasion de se déplacer, et c'est alors plutôt pour satisfaire les besoins du foyer (habillement, équipement...).

Or, la désertification progressive des campagnes oblige de plus en plus la population à se déplacer vers le centre-ville le plus proche pour satisfaire les besoins de la vie quotidienne. Les modes de transports collectifs (train et autocar) ont permis de se déplacer facilement dans la mesure où les déplacements étaient peu fréquents, réglés sur les jours de marché essentiellement.

Mais les méthodes modernes de mise en valeur des terres et de production ont entraîné des déplacements de plus en plus nombreux, fréquents et éloignés (les villes d'importance étant mieux équipées qualitativement). Les transports collectifs existants ne pouvaient assurer ces déplacements dans la mesure où ils étaient adaptés à d'autres rythmes et à d'autres types de migration (par exemple, le train ouvrier et l'autocar de marché).

L'agriculteur qui avait intégré les nouveaux modèles de production s'est donc tourné vers une solution de déplacement individuel qui a coïncidé avec son besoin profond d'individualisme : la voiture, dans la mesure où il en possédait les moyens économiques.

Les plus démunis, qui n'ont pas pu « s'adapter » au mode de vie économique moderne, mais sont profondément attachés à leur terre, ont essayé de subsister en trouvant d'autres sources de revenus, en particulier, grâce au travail des femmes (filles plus scolarisées, que nous retrouverons dans les emplois de service des petites villes : cf. chapitre des employés) et grâce aux implantations industrielles proches.

La femme va donc, dans ce cas, faire l'apprentissage du déplacement par le biais des transports collectifs (le train, l'autocar).

L'homme aura eu une expérience antérieure collective et, en fonction de son statut économique, fera l'expérience d'un mode de déplacement individuel plus valorisant.

On peut constater que l'obligation de se déplacer n'est pas vécue également selon le sexe, l'âge, le statut économique, et la possibilité d'intégrer les modèles socio-culturels modernes, plutôt d'origine urbaine.

Pour les agriculteurs traditionnels, les plus favorisés et de plus de 40 ans, le déplacement n'est guère contraignant puisqu'il fait partie du droit, du devoir, de la nécessité, auxquels s'ajoute le plaisir grâce au mode de transport individuel : la voiture qui, compte tenu de sa symbolique, correspond à ses motivations profondes.

Mais l'âge de la retraite peut très sensiblement modifier l'attitude de l'homme à l'égard du déplacement, du fait de la diminution de son potentiel économique et physique. Le sentiment de frustration engendré par l'abandon de ses prérogatives sera d'autant plus vif qu'il se sentira isolé, mis à l'écart par la population active, ainsi que nous le verrons pour les retraités issus du monde rural.

Ces sentiments de déchéance et d'abandon exprimés par les plus âgés, échappent à la grande majorité de la population active pour qui l'entraide existe toujours en milieu rural, dans les petites communes où tout le monde se connaît.

Cette notion d'entraide est une notion traditionnelle de la vie du clan ; elle est cependant démentie par le groupe de la population qui se réfère aux modèles modernistes.

“Au début du mariage, on avait pas de voiture, il n'en était pas question, j'ai eu 3 enfants, j'ai eu des occupations, alors le permis ça a passé, mais maintenant il faudrait, parce que avoir toujours besoin de quelqu'un, si mon mari est occupé, c'est pas marrant...”

Agricultrice 47 ans, Zone d'Arcis-sur-Aube

“Je n'ai pas mon permis, je profite quand mon mari va à Bourg je vais avec lui, si j'ai besoin de quelque chose... je vais toujours avec lui... une fois j'ai pris le car, il y a 10 ans (pour aller chez le coiffeur), le marché on se trouve à y aller... le crédit agricole pour chercher des sous...”

Agricultrice 50 ans, Zone de Ceyzériat

Les femmes d'agriculteurs, de plus de 40 ans, seront extrêmement dépendantes de leur mari, car dans la grande majorité des cas, elles ne possèdent pas la libre jouissance du véhicule (pas de permis de conduire).

Compte tenu de leur âge, de leurs habitudes et des modèles socio-culturels toujours en vigueur (le patriarcat), elles acceptent leur condition mais auront tendance à rejeter en bloc tous les modes de déplacement et plus particulièrement la voiture, qui symbolise pour elles ce dont elles ont été privées (indépendance, ouverture sociale et culturelle, etc...).

Par ailleurs, il faut souligner l'importance de la notion de rentabilité, introduite par les méthodes modernes de production (gestion de l'exploitation).

Ainsi que nous l'avons dit, l'homme bénéficie du privilège du déplacement mais l'agriculteur reste très attaché au concept « d'exploitation familiale » bien que son contenu se soit modifié. Les absences répétées de l'homme ou de la femme, a fortiori des deux en même temps (une seule voiture, pas de permis de conduire pour la femme) vont être directement imputables sur son temps de travail, donc sur son rendement. Il sera donc conduit à limiter le nombre et la durée de ses voyages, par souci d'efficacité ; ces comportements seront renforcés par les coûts réels des déplacements individuels en voiture (prix de l'essence).

Il regroupera donc au maximum ses motifs de déplacement et les considérera toujours comme obligés même s'ils satisfont en même temps à une fonction de loisir (cf. les courses au supermarché et un déjeuner à la cafétéria). On peut souligner, ici, que la place des grandes surfaces dans la vie de l'agriculteur est prépondérante : c'est la découverte et la possibilité de bénéficier de la vie moderne ; c'est un lieu de plaisir et d'évasion en particulier pour les femmes et un moyen d'identification aux couches urbaines.

2.1.2. Les pôles de déplacement

Le choix de la ville sera donc fonction de la présence d'une grande surface réputée et de la présence des centres administratifs de décision (préfecture et impôts), des équipements sociaux (sécurité sociale, caisse de retraite), des équipements professionnels (coopératives, banques).

L'agriculteur prendra l'habitude de se déplacer au moins une fois par mois vers le centre-ville le mieux équipé (c'est la grande ville). Mais compte tenu du mode de vie urbain, il ne parvient pas à y trouver des racines personnelles ; le fait que la ville soit désignée comme la Préfecture et la Sous Préfecture de la région le sécurisera alors et lui donnera le sentiment qu'il s'agit bien de sa ville, « de son centre ».

Par ailleurs, il effectuera de nombreux aller et retour, quotidiennement entre son domicile et le petit centre urbain plus rural qui constitue pour lui un pôle naturel de déplacement.

2.1.3. Le choix des modes

L'agriculteur a généralement la libre utilisation de son véhicule.

L'agricultrice dépend de son milieu familial et social, elle se fait accompagner par son mari, un membre de sa famille ou une voisine.

Le transport collectif est peu utilisé, car il correspond rarement à ces lieux de déplacement privilégiés (la grande surface), ou à ces besoins (la charge que représentent les achats ne permet pas d'utiliser les transports collectifs), ni aux pratiques de son milieu (utilisation intensive de la voiture).

L'autocar de grand tourisme est particulièrement apprécié pour les déplacements à longue distance, de loisirs (prise en charge complète, pas de contact avec un milieu social peu familier).

2.2. LES NOUVEAUX AGRICULTEURS

2.2.1. Les attitudes face au déplacement

Les nouveaux agriculteurs sont très influencés par les modèles socio-culturels modernes, d'origine urbaine, dans la mesure où ils vont bénéficier d'une scolarisation plus poussée et souvent acquise en milieu urbain.

Ils ont des attaches familiales et sociales en ville et ont l'habitude des contacts avec le milieu urbain.

De plus, le potentiel économique favorise l'évolution des mentalités (plus grandes possibilités de contacts, temps de loisirs, voyages, etc...) et développe les besoins qualitatifs.

On souhaitera se déplacer plus souvent et sans contrainte pour satisfaire ses aspirations ; on peut noter que, dans ce contexte, la femme acquiert une plus grande autonomie, mais toujours centrée sur la vie familiale.

On observe là une répartition des charges et des responsabilités entre l'homme et la femme qui peuvent disposer également des moyens que la vie moderne met à leur disposition, entre autres, la voiture (double équipement du foyer).

Il faut souligner l'importance du rôle des enfants dans la dynamique du groupe des nouveaux agriculteurs ; en tant qu'héritiers du patrimoine, les enfants doivent disposer de tous les moyens nécessaires à la continuité : l'éducation en est la base indispensable.

Or, les regroupements scolaires, d'une part, l'allongement de la scolarité, d'autre part, obligent l'ensemble des enfants d'agriculteurs à se déplacer de plus en plus souvent ; ceux-ci font donc très tôt l'apprentissage du déplacement, dans des conditions qui, aux dires des parents, sont loin d'être satisfaisantes, ainsi que nous le verrons plus loin (cf. image de l'autocar scolaire).

Les femmes des nouveaux agriculteurs de moins de 40 ans, revendiquent leur mobilité, justifiée par la présence des enfants, auxquels elles doivent assurer les conditions de vie et d'éducation nécessaires. Plus le niveau de vie de l'agriculteur est élevé, plus la revendication de la femme s'affirme d'abord à travers les enfants, ensuite pour elle-même. Son besoin d'autonomie passe par la prise de possession de la voiture, c'est-à-dire l'obtention du permis de conduire.

La possession d'une voiture personnelle lui permettra d'accéder à un statut plus valorisant et plus satisfaisant pour elle. D'où le profond attachement de ce groupe de femmes d'agriculteurs à la voiture.

Ainsi, en milieu rural, ces femmes sont souvent les médiatrices du transport (prise en charge des plus âgés, des femmes non motorisées, des enfants). Ceci permet d'affirmer à certains responsables d'opinion que l'entraide, valeur traditionnelle, est toujours valable ; cette notion est très souvent reprise par certains élus du monde rural qui peuvent ainsi en le développant pallier les insuffisances du transport collectif.

La femme, développant ses contacts avec le milieu urbain, sera plus perméable et plus sensible aux modèles qui circulent et aspirera à un mode de vie jugé plus valorisant pour elle, et qui lui donnera le sentiment de s'épanouir, d'être à égalité avec les femmes des autres couches sociales des milieux urbains. Ses aspirations seront bien évidemment projetées sur les enfants d'où l'activité sociale et militante déployée par certaines femmes d'agriculteurs auprès des autres femmes et mères.

Elle sera une informatrice privilégiée dans la mesure où elle sait et peut rechercher l'information, et a intérêt à la diffuser.

Elle déploie une activité intense. Sa mobilité est particulièrement développée. Actuellement, seule la voiture permet de l'assumer.

Cette catégorie d'agriculteurs a donc l'obligation de se déplacer pour les mêmes raisons que l'agriculteur traditionnel (accès aux villes), mais ses besoins qualitatifs seront plus importants.

“Les cars ont passé... il en passait tous les jours, après ça il en passait le jeudi et le samedi, après ça il n’en passait que le samedi, maintenant... personne, il n’y a plus rien, il n’y en a plus ; s’il y a deux femmes qui le prenaient, c’est tout...”

Retraité, 80 ans

“Surtout les personnes âgées qui n’ont pas de voiture ou qui ne peuvent pas conduire ou qui sont malades... Les femmes qui ont perdu leur mari prennent le car. Pas beaucoup de jeunes, sauf ceux qui n’ont pas leur permis ou qui sont en train de le passer, les gens âgés quand y vont à T...”

Ouvrière, 22 ans

“Pas depuis que j’ai quitté le lycée (j’ai pris le car)... Moi, je pense même pas au car... Je ne sais même pas à quel jour il passe et à quelle heure...”

Agricultrice, 28 ans

“Ceux qui prennent le car c’est ceux qui ne peuvent pas faire autrement et on voit ces cars avec 3 pelés et 1 tondu... avant moins de personnes qui avaient leur permis, maintenant qui voyez-vous à la descente des cars : les gens handicapés ou âgés ou certains jeunes...”

Agricultrice, 40 ans

Elle en a la volonté afin d'augmenter son capital culturel et social.

Elle commence à en avoir l'habitude dans la mesure où la recherche de son bien-être social et économique l'oblige à se déplacer. Sa demande d'information sera d'autant plus active et importante.

2.2.2. Les pôles de déplacement

On peut dire que les nouveaux agriculteurs se déplacent dans un rayon assez large qui peut s'inscrire dans le cadre du canton.

Le choix des pôles privilégiés peut-être différent selon les activités des différents membres de la famille.

Pour les hommes, les équipements administratifs et professionnels déterminent les pôles de déplacements.

Pour les femmes, les déplacements sont effectués en fonction des qualité et prix pratiqués par les commerçants, et des équipements culturels et sportifs pour les enfants.

2.2.3. Le choix des modes

Pour les déplacements locaux (dans le cadre du département), le mode de transport individuel est privilégié ; c'est la voiture, complétée par le vélomoteur (pour les adolescents et les femmes en période de beau temps pour les trajets à très courte distance) ; le vélo peut, de plus en plus souvent, se substituer au vélomoteur (pratique d'un sport).

Pour les déplacements à longue distance, le train (Paris) et l'avion (étranger) sont préférés (prise en charge, permet de bénéficier de l'attrait du voyage).

3. IMAGE DOMINANTE DES MODES

3.1. L'AUTOCAR

D'une manière générale, il apparaît que dans les zones rurales consultées, l'autocar manque d'existence ; on ne connaît pas les horaires, les points d'arrêt, les lignes régulières sont peu ou mal identifiées par la population.

L'autocar appartient au passé et seuls les plus âgés se souviennent avec plaisir des cars qui sillonnaient la région et participaient à l'animation et à la vie communale.

Actuellement, il faut être absolument obligé d'utiliser un moyen de transport et être particulièrement démuni et abandonné pour « découvrir » qu'il existe un autocar circulant à proximité de son domicile.

Les autocars ont disparu du paysage familier ; personne ne pense plus à l'autocar, il ne fait pas partie des réflexes, on ne le voit plus. Le réflexe c'est la voiture.

L'autocar est devenu le refuge des malades, des impotents, des laissés-pour-compte et pour cette raison, il est rejeté par l'ensemble de la population qui refuse, quel que soit l'âge, de s'identifier à cet univers.

En milieu rural, les images relatives à l'autocar qui circulent dans la population sont plutôt négatives, compte tenu de l'expérience acquise. C'est un sous-produit de la voiture réservé aux captifs.

La disparition quasi totale des services réguliers d'autocar dans certaines régions, a persuadé la population de son inadéquation, d'autant que les expériences mises en place en milieu urbain apparaissent peu convaincantes : les centres-villes sont toujours engorgés par les voitures et les autocars mis en place circulent le plus souvent vides ou avec des personnes âgées, ainsi que le constate la population rurale lorsqu'elle se rend en ville.

“Ça tient à ma philosophie particulière, je suis socialiste, alors j’ai tendance à penser et intervenir en faveur des plus déshérités de cette société. Vous avez des gens qui n’ont pas les moyens d’avoir une voiture d’une part, et des gens qui pour un certain nombre de raisons ne peuvent pas l’utiliser ; je pense aux enfants, aux adolescents, je pense aux handicapés âgés de nos milieux ruraux.”

Elu

“Le coût : à partir d’un bilan financier d’entreprise, le transport en commun est déficitaire, si c’est sur un plan général économique : 1) économie en matière d’infrastructure routière ; 2) économie en pénibilité : freinage des pollutions. Les conséquences sont évidentes sur l’urbanisation de la ville, s’il n’y a pas de transport en commun, pas de vie possible, les municipalités en ont conscience par certains élus, par le biais des études prospectives, mais ce n’est pas passé dans l’opinion. Pour les élus il est difficile d’aller à contre courant. Le transport des personnes âgées est gratuit. C’est un coût important pour le SIVOM, mais nécessaire au désenclavement des personnes âgées...”

Directeur Compagnie de Transport Routier

“En milieu urbain, le transport a une vitesse commerciale inférieure. En milieu rural alors ça pose problème ; par contre, en milieu urbain, il est plus rentable, il y a plus d’usagers. Alors ça pose un problème de rentabilité des transports et du nombre de services qui sont affectés à ces transports.”

“Demandes d’amélioration de service en fonction des jours de marché. Création d’un comité pour l’amélioration des transports urbains dans la région lyonnaise. Etude transport en commun en fonction des créations de quartiers nouveaux et de zones industrielles. Expérience de car arrêt à la demande —, car services ponctuels, cars mis à la disposition d’associations en milieu rural, expérience en cours dans la région pour des besoins très précis.”

Agent de l’Etat - D.D.E.

“Les transports privés ont fait de très grandes pressions quand j’ai créé ce minibus, parce qu’au fur et à mesure que je créais cette affaire, la législation croissait en même temps et se transformait, je ne dirais pas au jour le jour mais presque, et lorsque nous voulons aller à plus de 10 kms avec des handicapés, nous devons demander une dérogation spéciale, un bon moment auparavant...”

Cependant, il faut souligner qu'une image valorisée de l'autocar « grand tourisme » émerge, grâce au développement des voyages touristiques en groupe qui permettent à l'agriculteur de retrouver un univers familial traditionnel et amical : le clan.

Surtout, deux images du car dominant le monde rural : le car de marché et le car scolaire.

3.1.1. Le car de marché

L'image du car de marché reste malgré tout très vivace chez les couches les plus âgées de la population rurale ; dans les régions les moins avancées économiquement, en particulier, c'est souvent le seul lien réel avec la vie et avec la ville. Il est utilisé par les plus âgés et les femmes sans permis de conduire qui profitent du jour de marché pour cumuler différentes activités, en particulier, les démarches ayant trait à la santé (dentiste, médecin, oculiste) et aux administrations (sécurité sociale, caisses de retraites, etc...). Les usagers réguliers de l'autocar ont le sentiment d'être tributaires d'un transport collectif contraignant au regard de la population se déplaçant « librement » en voiture.

La population urbaine commerçante et libérale est particulièrement consciente des avantages économiques qu'elle peut tirer de cet afflux de clientèle puisqu'elle adapte ses activités en fonction du jour de marché.

Cependant, ce transport doit rester à la charge des sociétés privées ou des municipalités rurales et ne doit pas s'inscrire dans une politique dite « sociale » prenant en compte les intérêts et les besoins de chacun.

L'autocar, transport collectif local, peut devenir alors un enjeu important pour les élus locaux.

Dans la mesure où les modèles privilégiés émanent de la ville, l'autocar tend à se transformer en autobus de type urbain (minibus).

La rentabilité, thème dominant du discours, est toujours mise en avant, mais elle est interprétée différemment selon les options politiques.

Les élus se situant dans l'opposition parlent plus souvent de rentabilité sociale sans exclure la rentabilité intrinsèque.

Les élus de la majorité auront plutôt tendance à évoquer la rentabilité en termes de gestion technocratique (calcul de bilan, coût et densité de population, etc...).

Ce discours rejoint d'ailleurs celui de certains agents de l'Etat qui estiment que « *ce qui est intéressant dans ce genre de discussion, c'est de savoir ce qu'on veut faire et combien ça va coûter, voir la clientèle potentielle et calculer le prix du transport de la clientèle* » (cf. préfecture). Arguments qui sont parfaitement développés par les transporteurs routiers eux-mêmes, ceux-ci y ajoutant des dimensions humaines et sociales.

Compte-tenu des mentalités de la population rurale et de l'enjeu politique que représente le transport des personnes, de nombreux élus de petites villes, conscients de l'apport des populations rurales, essayent donc de mettre en place des solutions originales et rentables pour ces populations, aidés par les techniciens du transport (administrations et transporteurs locaux), sensibles au problème du transport collectif dans certaines régions enclavées du fait de leur structure géographique essentiellement.

Cependant, dans d'autres régions, les élus décidés à mettre en œuvre une politique sociale et volontariste, compte-tenu des besoins exprimés par la population (qualité de vie, accès aux structures sociales, égalité face au déplacement) estiment être gênés dans leur démarche par la législation et rencontrer un certain nombre d'obstacles qui vont à l'encontre des déclarations de certains élus à parole nationale desquels ils s'inspirent directement.

3.1.2. Le car scolaire

C'est une création beaucoup plus récente et il ne repose pas sur une tradition très ancrée comme celle du car de marché.

Son besoin a été le fait d'une nécessité objective : les regroupements scolaires. Il apparaît davantage comme un produit de l'administration qui le réglemente et l'orga-

“C’était une protection des transporteurs privés... j’avais entendu M. X... exposer ses points de vue : le transport ne doit pas être gratuit, mais dégressif pour que les gens se rendent compte et participent ; on ne doit pas faire de charité aux gens... et au fur et à mesure que je créais ce service, des décrets sortaient qui faisaient que le personnel municipal était mieux rémunéré qu’un autre, que le transport en commun recevait une gratification et je me suis trouvé quasiment court-circuité par les décisions qui naissaient au fur et à mesure localement. Pas assez de concurrence parce que nous sommes obligés d’en passer par les prix pratiqués et les charges de la municipalité sont très lourdes”.

Elu

“Mais il n’y a qu’à faire comme aux U.S.A., les cars sont conduits par les femmes, c’est des cars spéciaux pour les écoles exclusivement ; les enfants sont mieux même, chahutent moins ; elles (les femmes) comprennent mieux les enfants... on limite les véhicules, mais le transport scolaire devrait être gratuit puisqu’on les oblige à aller plus loin...”

Tout est bloqué par l’administration... on prend le Maire pour qui ? il doit toujours en référer à la préfecture... on est coincé par l’administration et les papiers ; ça devrait être pris au stade municipal ; par exemple, le transport scolaire il faut attendre les décisions de Paris. L’administration, elle vient jamais sur place pour voir ce qui est fait ou pas fait. Moi je pense déjà à l’hélicoptère... on est pas tout seul, il faut se discipliner ; il faut penser aux autres... il faut tenir compte des personnes âgées, des femmes, des enfants...”

Agriculteur

“Le train je le prenais quand j’étais gamin... quand on est gamin, on aime bien les trains... Tout le monde le prenait, les ouvriers qui allaient travailler à T... tous les matins...”

Agriculteur

“Le train, des fois on reparle du train, on dit qu’avant y avait ci, y avait ça... c’était un horaire juste... les anciens qui l’ont connu... les jeunes n’en parlent pas, ils ont pas connu...”

Agriculteur, 50 ans

nise, mais en fait, la majorité de la population ignore généralement ses origines et qui est responsable de sa création.

Le seul point de repère dont on dispose est le transporteur qui assure le transport des scolaires, et c'est d'abord vers lui que se tourne la population pour lui manifester, en général, son mécontentement ; ceci explique l'agressivité qui règne entre les transporteurs et la population, en particulier, les parents d'élèves qui vont jouer un rôle prépondérant dans la diffusion des images liées à l'autocar.

Dans toutes les régions rurales, quels que soient l'âge, le sexe, les responsabilités familiales, le transport scolaire est le centre du discours dès qu'on aborde le problème du transport collectif. Chacun se sent concerné, car la perception de l'avenir passe par les enfants.

Les associations de parents d'élèves popularisent au maximum leur action en diffusant les images négatives liées au transport scolaire (les horaires difficiles, les trajets longs, la surcharge des autocars, le manque de surveillance, le manque de sécurité générale) ; ceci, afin de sensibiliser l'ensemble de la population, et d'organiser, ainsi, un rapport de force suffisant pour obtenir l'écoute nécessaire de la part des pouvoirs publics.

Une recherche active de l'information est alors nécessaire pour constituer un dossier crédible qui permettra d'engager la discussion avec les autorités compétentes.

Les thèmes développés sont : le droit au déplacement et au transport pour tous, la suppression de la dépendance, de la charité, de l'entraide pour les moins favorisés. Cependant, le terme même de service public n'est pas toujours formulé, en particulier dans les régions agricoles riches qui s'inspirent directement de l'idéologie libérale.

Jusqu'à présent, l'agriculteur riche a préféré prendre en main le transport des captifs, invoquant l'entraide, la difficulté géographique (habitat dispersé), les horaires irréguliers, les contraintes professionnelles, etc... Ainsi, certains transports pour compte propre ont été mis en place avec l'accord de l'administration.

Compte-tenu du modèle économique privilégié, la libre entreprise, certains agriculteurs aisés rejettent la structure administrative (jugée bloquante) et s'arrangent pour obtenir un cautionnement des administrations par le biais de démarches individuelles, ce qui sert leur prestige personnel.

Mais la prise en charge du transport présente des inconvénients financiers qui commencent à peser sur la gestion et la rentabilité de l'exploitation.

En fait, il apparaît une contradiction, encore mal maîtrisée, entre l'idéologie choisie et l'expérience personnelle qui oblige les agriculteurs parents d'élèves à mettre en cause publiquement certaines institutions.

Ils intègrent différents concepts idéologiques qui peuvent être développés à la fois par la majorité et l'opposition : rentabilité sociale (rôle et place des enfants dans l'avenir de l'économie de la nation), rentabilité financière : assurer un maximum de remplissage et d'utilisation (combinaison du transport des enfants et des plus âgés), utilisation de la main d'œuvre féminine (qui aime conduire et sait s'occuper des enfants, rôle traditionnel et moderne de la femme), autogestion et concertation démocratique : seules les municipalités sont à même d'organiser le transport parce qu'elles sont sur le terrain (trouver des solutions ensemble), subvention de l'Etat : les décisions sont prises d'en haut, en fonction d'intérêts supérieurs qu'on veut bien accepter si l'Etat en prend en partie la responsabilité financière.

3.2. LE TRAIN

3.2.1. L'image du train

En ce qui concerne le déplacement en train, il semble que, dans le passé, le train ait permis à l'agriculteur traditionnel de se rendre en ville, en groupe, dans des conditions agréables et de faire chaque semaine, en quelque sorte, un voyage d'agrément. Le train était ludique. De plus, pour l'agriculteur, ce n'est pas le train qui est responsable de la désertification des campagnes. C'est la ville qui a représenté, à un certain moment, une grande tentation pour certaines couches sociales (industrialisation et mode

“Dans le temps on la voyait (la locomotive), on l’entendait, elle a été supprimée depuis 10 ans au moins ; il n’y avait plus personne qui la prenait, c’était quand même des frais de faire des voyages pour rien ; c’est comme les cars, il y en a eu de supprimés parce qu’il y en a qui roulent pour rien...”

Agricultrice, 45 ans

“Elle devait pas être rentable, faut dire qu’on payait pas souvent quand il y avait très peu de monde, mais quand on arrivait à C..., on passait directement par un café dans la gare, du quai on passait directement au café, on prenait une consommation et on sortait... AA ..., on prenait pas de ticket, c’était dans la Micheline... donc on montait et on payait à l’arrivée alors... quand on a trouvé la combine... et quand il y avait trop de monde le contrôleur passait pas...”

Agriculteur, 32 ans

de vie) ; mais, s'il avait su s'adapter et assurer le flux entre les campagnes et les villes, le train aurait contribué à l'harmonisation des deux groupes de population.

Les agriculteurs ont alors constaté que le train, concurrencé par la voiture, n'a pas su évoluer et proposer des services, des horaires, des fréquences qui correspondaient aux nouvelles habitudes que commençait à acquérir le monde rural ; ainsi, les trains se sont dépeuplés (image des trains vides très vivace) ou bien roulaient avec quelques « *militaires et employés de la SNCF qui ne payaient pas* ».

Ce sont là les images marquantes du discours des plus jeunes qui n'ont pas d'expérience du train (région où le train local n'existe plus) transmise par les plus âgés.

Il est alors apparu évident à l'agriculteur (quel que soit l'âge) que le train qu'il voyait passer plusieurs fois par jour presque vide, c'était bien, en quelque sorte, un peu « abusif », c'était du « gaspillage ».

D'autant que dans le même temps, il découvrait et se familiarisait, d'une part, avec la voiture et, d'autre part, avec le concept de rentabilité (gestion de l'entreprise).

A ces images se superposait celle de la SNCF, à travers le cheminot qui voyageait aux « *frais de la princesse* » et n'assurait pas correctement son travail de gestionnaire.

L'administration lointaine (image du centralisme) ne pouvait pas contrôler ce qui se passait sur place et ne faisait que constater et enregistrer le déficit des lignes (« *ça revenait trop cher... ça rapportait plus assez... les suppressions ils en parlent longtemps en avance et puis finalement ça arrive...* »).

Dans ce contexte, la suppression de certaines lignes est apparue parfaitement justifiée, d'autant que dans le même temps, l'agriculteur avait pris d'autres habitudes de déplacement avec d'autres modes.

D'une manière générale, les images liées au train et à la SNCF sont particulièrement négatives : lenteur, inconfort, surcharge, mauvais entretien, manque de fréquence, mauvaise adaptation des horaires sont les traits dominants du train local. La SNCF, administration centralisée et lointaine, ne tient pas compte des besoins et des aspirations de la population locale.

Cette image est renforcée par le discours des élus locaux et des cheminots qui déclarent n'avoir aucun contact direct avec l'administration centrale. Celle-ci les tient dans une ignorance complète des décisions et les met devant le fait accompli sans aucune explication.

Il est, cependant, intéressant de noter que dans les régions où le train local circule, on peut constater un attachement sentimental au train, en particulier dans les couches les plus jeunes (– de 30 ans) qui ont pu utiliser le train pour avoir “accès à la culture” (écoles, lycées, etc...).

Malgré la mauvaise image du mode, le train reste un lieu de rencontre, ludique, sécurisant, animé par des acteurs différents qui vont de la machine au personnel, à la gare, aux usagers.

Dans les régions où le train a disparu, les images négatives liées au personnel SNCF sont très atténuées. Dans les régions où le train local circule encore, le personnel apparaît serviable, conscient de sa responsabilité, à l'écoute de la population, impliqué dans la vie locale.

L'image de la SNCF est essentiellement véhiculée par le personnel, pour cette catégorie de population.

3.2.2. Le discours des élus

Certains élus estiment nécessaire de respecter les décisions administratives prises en fonction de l'intérêt général, sans tenir compte des intérêts particuliers qu'ils estiment souvent être des intérêts corporatistes ou des privilèges de personnes. Mais ils déclarent manquer d'éléments pour étayer leur démonstration.

Ils reprochent à l'administration d'être trop distante et sibylline; eux-mêmes subissent cet état de chose et ils observent que « l'esprit » qui règne dans les différentes administrations ne facilite pas les relations et la compréhension.

Ils regrettent la distance entre l'administration et l'administré et souhaitent des structures de dialogue qui permettraient de mieux faire comprendre et faire admettre les options fondamentales.

Ils demandent aux représentants régionaux des différentes administrations d'intervenir de concert avec eux, car seule l'administration est capable de fournir un dossier suffisamment étayé, et eux-mêmes peuvent se mettre à la portée de la population qu'ils connaissent bien.

Le sénateur est particulièrement sensible au rôle du train et de la SNCF dans la vie collective.

En effet, le discours du sénateur est centré sur le double thème de la non désertification et du civisme.

Sa sensibilité au monde rural l'amène à considérer le transport collectif sous l'angle de l'aménagement du territoire. En effet, le transport collectif est avec l'école et la poste l'un des grands services publics nécessaires à la vie de chacun. Ce sont des moyens qui permettent de fixer les populations rurales, en particulier dans les zones difficiles, où l'on enregistre régulièrement un exode important qui met en péril l'équilibre régional, et par là même, l'équilibre national.

Il se fait l'écho d'un groupe social (les agriculteurs traditionnels) dont la parole est faible, du fait de son petit nombre, d'un esprit revendicatif peu développé. Il se fait aussi le garant du patrimoine national : la terre.

Ceci le conduit donc tout naturellement à défendre le rail, élément de la tradition et patrimoine national, alors que la route joue un rôle particulier en ce qui concerne le désenclavement de la région (autoroutes et nationales).

La nationalisation du rail lui confère ce rôle spécifique de service public, qui est de se mettre à la disposition de toute la population sans exclusive.

De plus, le train, compte-tenu de certains contextes géographiques (la montagne), apparaît le mode de transport le plus fiable et le plus sécurisant.

Le sénateur a été et est encore un fervent utilisateur de ce mode de transport, en particulier dans les régions bénéficiant d'un service de qualité, puisque ses fonctions l'obligent à de fréquents voyages à Paris : il est donc à même d'en apprécier les qualités et l'efficacité.

Son expérience, liée à son âge et à ses fonctions, l'incite à dire que l'utilisation abusive de la voiture devient un risque de plus en plus important, aussi bien au niveau des mentalités (elle développe l'égoïsme et l'individualisme) que des personnes physiques (risques d'accidents).

Compte-tenu de sa philosophie, de sa maîtrise et de son expérience, il estime donc que le chemin de fer doit rester un des moyens de transport de base du pays, mais pas à n'importe quel prix.

En effet, il admet que le train n'est pas toujours la bonne formule à adopter ; un transfert sur route peut apporter des améliorations certaines, telles que : souplesse, porte-à-porte, un maillage plus serré qui n'exclut pas les petites communes les plus éloignées. Un transport par autocar peut souvent améliorer le service pour les personnes âgées.

De plus, les charges pesant sur un transport collectif routier peuvent être moins lourdes pour la collectivité puisque l'infrastructure est déjà en grande partie amortie.

Mais il insiste sur le fait que le transport sur route doit se faire avec un certain nombre de garanties et doit être justifié par des études sérieuses et une analyse objective et réelle de la situation.

Le nouveau service doit bénéficier de tous les avantages de service SNCF : subventions, cartes de réductions, qualité du matériel, confort, etc...

“C’est indispensable maintenant on se déplace plus que dans le temps... c’est indispensable, on s’en va quand on veut, on revient quand on veut... pour l’agriculteur c’est un outil de travail... c’est sûr que les achats on n’a pas à les faire transporter non plus”

Agriculteur, 50 ans

“Il n’y a pas de réclamation (cf. les transports collectifs)... tout le monde voyage en voiture avec une autonomie parfaite, et un homme de 80 ans n’a pas besoin de se déplacer sauf pour rencontrer des copains... pour ceux qui contribuent à l’économie du pays, il faut des moyens de transport expéditifs.”

Elu, Zone d’Arcis sur Aube

En ce qui concerne les suppressions de lignes SNCF, certains sénateurs affirment très nettement leur position et déclarent que : « *le combat pour les lignes secondaires en milieu rural avec une population disséminée est un combat perdu d'avance et qu'en aucun cas ils ne peuvent le prendre en charge, dans la mesure où ils n'ont pas à créer eux-mêmes les conditions du déficit national* ».

D'autres restent plus réservés car ils estiment ne pas posséder tous les éléments nécessaires à une juste analyse de la situation, par manque d'informations émanant des pouvoirs publics.

3.2.3. Le discours de la population

L'exemple des communes rurales qui ont pu préserver leur patrimoine dont l'école, la gare, la poste, apparaît à cet égard significatif.

En effet, la population rurale observe un regain d'activité économique dans les communes (implantation de petites usines près de la voie de chemin de fer) et un retour des couches urbaines qui accèdent à la propriété privée (retraités, ouvriers, employés) ; l'élue local ne manque pas alors de mettre en évidence la réussite de sa commune auprès des autres élus et de la population des autres communes proches.

Dans ce contexte, le rail apparaît la solution d'avenir, à condition de faire bénéficier le train local de la technologie du train grandes lignes. Pour la population concernée « *il n'est pas question de regarder passer les beaux trains de la ville* » (cf. le turbo-train).

Ceci peut expliquer l'attitude hostile de certains agriculteurs à l'égard du train, dans des régions plutôt favorisées par le transport ferroviaire (existence d'une desserte locale en train). Ils mettent alors en cause la société de gestion, la SNCF, qui nie leur existence, en ne faisant circuler que « *des beaux trains rapides qui ne s'arrêtent pas* » et qui abandonne les unes après les autres les lignes locales (cf. les fermetures de gare, l'absence de personnel, le vieux matériel, le mauvais entretien des lignes, etc...). La ville seule et sa population apparaissent les bénéficiaires du modernisme.

3.3. LA VOITURE

Pour les agriculteurs, la voiture, compte-tenu du contexte est avant tout « outil de travail » qu'il faut rentabiliser au même titre que le matériel mécanique nécessaire à l'exploitation.

La voiture est d'abord mise au service de l'exploitation, ce qui signifie qu'elle est au service de tous ceux qui y travaillent ; la femme possède donc un rôle dynamique et producteur, elle va devenir utilisatrice de la voiture, d'où un double équipement et dans les régions agricoles riches un taux de motorisation élevé par foyer.

Dans le même temps la voiture, symbole de réussite sociale et d'indépendance va devenir un enjeu qui permettra à la femme d'affirmer son autonomie. L'homme, au contraire, étant dépouillé d'une partie de son pouvoir (cf. patriarcat) aura tendance à dévaloriser la voiture en tant qu'objet ludique et à affirmer et prouver son « utilité » en tenant un discours raisonné et raisonnable : le calcul de l'amortissement, le rapport entre les services rendus et les coûts, l'économie des déplacements, les regroupements des différentes activités (démarches administratives, équipement, achats professionnels, etc...) et en limitant les déplacements liés au loisir, au plaisir.

Actuellement, la voiture semble être jugée par la majorité de la population rurale comme le mode de transport le mieux adapté car « *ceux qui contribuent à l'économie du pays se déplacent avec une parfaite autonomie, avec une absence presque totale de contraintes* » ainsi que le soulignent de nombreux élus à parole nationale (députés, essentiellement) qui constatent le développement du parc automobile dans leur région et l'utilisation qui en est faite. Les déclarations des représentants locaux et régionaux ne peuvent que renforcer leur conviction.

Cependant, on assiste à une remise en question de la voiture de la part de certains agriculteurs influencés par divers modèles écologiques, auxquels s'ajoutent les

“Les parcmètres à T... ils disent que ça fait marcher le commerce de T..., c'est faux, parce que je fais plus marcher celui d'A..., parce que j'en ai ras le bol des parcmètres... quand je vais à T... je mets ma voiture place du 14 Juillet et je fais tout à pied... je pose ma voiture, mais je suis exaspérée par les parcmètres. Je vais à A... pour faire tout ce qui est courant et surtout le marché du vendredi parce qu'il y a de plus en plus de commerçants et de commerçants valables... on se connaît... on se retrouve au marché...”

Je vois tous les trucs que je fais pour l'association des parents d'élèves, les transports scolaires que je fais, les deux cantons que je fais d'ici à M..., à N... seule dans ma voiture, mais je ne peux pas y aller à pied... Avec 6 enfants on a toujours quelque chose à transporter... il y a une femme qui s'est installée là haut, elle passe son permis de conduire pour l'école, le catéchisme... se déplacer pour une femme c'est nécessaire, sinon elle devient neurasthénique...

Certaines travaillent sur T... il y a un effort culturel important, des spectacles, mais nos enfants ne peuvent pas en profiter parce que les parents sont des campagnes et qu'ils n'ont pas le temps, ou la femme ne conduit pas, et ils ne trouvent pas normal d'aller jusqu'à T... pour aller à un concert... ces transports scolaires devraient servir à autre chose et obtenir d'autres autorisations...”

Agricultrice, 45 ans

“Devant les établissements scolaires, des caravanes de voitures avec des femmes au volant, maman qui vient chercher son petit qui peut pas faire plus de 80 m à pied ! Certaines personnes habitent à 30 m à vol d'oiseau de l'école et viennent en voiture ! C'est un état de vie de la société moderne, les gens voudraient tout avoir et ne rien donner, du point de vue contrainte personnelle ; vous n'avez pas constaté cet égoïsme ? Il appartient au responsable d'aller à l'encontre de ça... et qu'il n'y ait pas cette injustice qu'il y ait les uns qui soient satisfaits et les autres pas du tout. Il appartient au Maire et aux conseillers municipaux d'équilibrer les avantages de chacun des habitants de nos cités...”

Elu

“Ils ont leur voiture (cf. les agriculteurs) ; les personnes âgées, à la campagne, on a gardé les vieilles traditions, on se connaît bien, c'est le voisin qui emmène, les taxis dans les petites communes ne font pas grand'chose... le transport sur route ne donne pas satisfaction aux usagers... qu'on le veuille ou non, c'est le pays de cocagne : le secteur agricole, l'élevage de qualité est propre et toutes les personnes ont leur voiture...”

Elu, Zone de Bressuire

contraintes financières (coût du carburant, déperdition de temps liée à la fréquence des déplacements) et les conditions de circulation en milieu urbain (parkings payants, encombrements, etc...).

Pour les hommes, un trop grand laxisme en matière d'utilisation de véhicule individuel est jugé nuisible à la bonne marche de l'exploitation. Ce thème est repris et reformulé par les « élus à parole nationale » (maires des grandes villes et députés; en l'occurrence) qui sont davantage préoccupés par le transport urbain.

Pour les femmes qui ont dépassé le stade de l'autonomie physique et qui aspirent à l'autonomie effective complète (intellectuelle et physique), elles estiment de plus en plus perdre beaucoup trop de temps dans des déplacements liés au statut de mère de famille et au foyer ; elles éprouvent moins le besoin de se « rendre à la ville », d'autant que la vie urbaine est remise en cause par la population des villes elle-même. Elles vont avoir tendance à choisir des petits centres urbains et à y organiser une vie associative de type culturel, sportif etc... (cf. zone d'Arcis-sur-Aube qui va être préférée à Troyes).

Afin de préserver l'autonomie acquise et la qualité de vie, elles envisagent la mise en place de transports collectifs qui les déchargeraient d'une partie de leurs contraintes en matière de déplacement, ce qui concorde avec le point de vue développé par les hommes : utilisation de la main-d'œuvre et répartition des charges au mieux des aptitudes de chacun.

La voiture reste le mode de transport privilégié des agriculteurs, car objectivement il existe peu de contraintes matérielles à son utilisation ; seul actuellement, le critère financier (calcul de rentabilité) peut modifier un certain nombre de comportements, dans des proportions qu'il est difficile d'évaluer, compte-tenu de l'évolution économique générale, d'une part, et de l'évolution des modes de transport, d'autre part.

D'une manière générale, il semble bien que l'ensemble des élus soit unanime à dire et à penser que « la voiture est un élément fondamental de la liberté » et que la mentalité individualiste du Français, en général, et du paysan, en particulier, ne fait que confirmer ce concept.

Les élus influents sur le plan national (les députés maires des grandes villes essentiellement) estiment qu'il est peu souhaitable de laisser se développer à outrance l'utilisation « monomaniaque » de la voiture, d'une part pour des raisons de qualité de vie des centres urbains (problèmes de pollution et d'engorgement des centres villes) et, d'autre part, pour des raisons morales (égoïsme).

Ils estiment nécessaire une politique volontariste prenant en compte l'intérêt général, allant contre l'égoïsme et l'individualisme de la population, et s'appuyant sur les couches sociales qui constituent leur électorat (les urbains de milieu modeste) sans heurter profondément les mentalités traditionnelles (les hommes issus du milieu paysan) et les mentalités en mutation (les femmes des agriculteurs riches).

En effet, le thème le plus souvent développé par les élus à parole nationale en matière de politique générale des transports est : des transports collectifs rapides, fréquents et confortables pour la population urbaine en accord avec les transporteurs routiers qui axent leurs efforts sur cette clientèle.

La voiture pour la population des zones rurales, complétée par un transport spécialisé pour les enfants, cela semble la solution souhaitable, pour ces élus qui déclarent qu'il est nécessaire de combattre la voiture en milieu urbain, mais que plus de tolérance est nécessaire en milieu rural et semi-rural (petites villes).

Certains élus influents sur le plan régional (sénateur et conseiller général) peuvent être favorables à la voiture dans la mesure où elle permet de pallier individuellement les insuffisances du transport collectif, ce qui permet à certains d'entre eux d'affirmer que : « l'entraide joue à plein » en milieu rural.

En fait, il semble que cette notion soit démentie par les discours de la population la plus âgée (cf. les retraités du monde rural) et par les nouveaux agriculteurs qui constatent que les rapports de voisinage sont loin d'être satisfaisants (jalousie, qu'en dira-t-on, sectarisme, etc...). Pour ces derniers, la voiture a plutôt tendance à renforcer

l'individualisme et l'égoïsme ; le transport collectif apparaît la solution souhaitable à condition qu'il soit organisé et pris en main par les intéressés eux-mêmes.

4. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF

Le service public dans le monde rural est le plus souvent associé au train et à la SNCF.

En effet, il est intéressant de noter que dans une des régions où le train local ne circule plus (zone d'Arcis-sur-Aube), le terme même de service public n'est jamais apparu dans le discours des interviewés (grand public) ; au contraire, il est un des thèmes privilégiés du discours des élus à audience régionale et nationale, quelle que soit la tendance politique.

Pour l'agriculteur, en général, c'est un concept qu'il semble mal maîtriser dans la mesure où tout regroupement, toute action collective est perçue comme une démarche collectiviste qui vise à supprimer la liberté individuelle.

Compte-tenu de son passé (la liberté, être maître sur sa terre) et des modèles idéologiques privilégiés (la libre entreprise), il aura tendance à s'opposer fondamentalement à toute tentative de regroupement organisée et structurée.

Cependant, dans les zones rurales où coexistent agriculteurs et salariés (prolétarianisation des zones rurales pauvres, plus urbanisation), il semble bien que le concept de Service Public soit beaucoup mieux analysé : on estime que le déficit de la SNCF ne justifie pas les suppressions de lignes de voyageurs, qu'un transport nécessaire à la vie et au bon fonctionnement d'un pays ne doit pas être forcément rentable financièrement (cf. la RATP pour Paris) ; le « mode de calcul » de la SNCF, dévoilé par les chemins eux-mêmes, ne fait que renforcer les convictions et on pense que si les lignes locales ne sont pas rentables, les grandes lignes peuvent compenser. Là encore, les habitants des zones rurales se réfèrent à ce qu'ils constatent lorsqu'ils ont l'occasion de prendre les trains des grandes lignes qui sont « *toujours bondés* » (les trains supplémentaires pour les vacances, etc...).

Pour certains agriculteurs, le service public, c'est le droit au déplacement pour tous, dans des conditions rapides et confortables (cf. la région parisienne : la RATP).

Le transport doit être pris en charge par la collectivité afin d'équilibrer la rentabilité globale du service ; chaque région possédant ses caractéristiques propres, il apparaît souhaitable d'adapter le mode aux besoins exprimés par la population.

De plus, l'évolution économique et culturelle favorisant l'épanouissement des mentalités (scolarisation, plus grandes possibilités de contact, temps de loisirs, voyages, media, etc...), il apparaît une prise de conscience globale au niveau des transports collectifs liée à l'émergence d'un problème de transport en milieu rural qui passe par les enfants scolarisés.

La tendance est alors de penser que le train et la SNCF existant déjà, il serait préférable de tirer partie des structures existantes et de les adapter aux besoins, compte-tenu des progrès de la technique ; cependant, l'autocar leur apparaît plus facile à adapter à court terme. De plus, la proximité du transporteur routier leur permet d'intervenir plus directement et d'obtenir quelques améliorations au niveau du transport local par la démarche individuelle directe ou par le biais du maire.

5. CONCLUSION

Il semblerait que la plupart des agriculteurs aient découvert la mobilité grâce au progrès technique apporté par la mécanisation des moyens de production qui leur a permis, dans les régions où le relief était favorable, d'augmenter leur rendement ou de se reconvertir ; la voiture s'inscrit naturellement dans ce contexte.

Les nouveaux besoins qui se manifestent pour accomplir leur travail dans de bonnes conditions et l'amélioration de leur potentiel économique ont entraîné des modifications profondes dans leurs comportements. Leur attachement à la tradition et aux valeurs patriarcales les rend moins perméables, en particulier les hommes, aux modèles idéologiques modernes, d'autant que la ville a toujours représenté, dans leur esprit, un danger : c'est l'inconnu, et c'est aussi la ville qui est pour eux responsable de la désertification des campagnes.

L'écart entre les styles de vie peut aller en s'accroissant ou en s'estompant, dans la mesure où les modes de vie modernes pourront être ou non intégrés, en fonction de la tradition profonde d'une région, de la structure géographique, de l'évolution économique et des moyens de communication dont dispose la population.

Compte-tenu des profondes mutations que subit le monde rural, tant sur le plan des pratiques sociales, que de l'urbanisation, le transport sous toutes ses formes devient un enjeu d'importance pour la population qui veut satisfaire ses besoins, et pour les élus qui, veulent soit conserver leur pouvoir, soit accéder au pouvoir.

Par ailleurs, les images qui circulent sur chacun des modes considérés sont souvent ambivalentes et contradictoires, mais elles sont reliées à un thème central : la rentabilité qui, pour les agriculteurs, signifie le plus souvent le moindre gaspillage, l'utilisation de ce qui existe déjà, en améliorant et en tirant parti (expérience de la terre). La coordination rail-route leur paraît d'autant plus possible que, pour eux, elle a déjà existé : les autocars relayaient les trains dans la période précédant la guerre.

Dans les zones rurales les moins développées, la population constate le mauvais fonctionnement des transports collectifs, et l'on a plutôt tendance à accuser en bloc le gouvernement, les administrations, les élus, les responsables de la désertification des campagnes et de la mise à l'écart du monde agricole (« *on est délaissé* »).

Dans les zones rurales riches, on a plutôt tendance à rechercher des solutions en dehors des structures administratives établies.

Dans le contexte des conflits sociaux qui agitent la société (action des femmes, des associations, des partis, des syndicats, etc...), l'agriculteur peu entraîné à la lutte sociale organisée est soucieux de défendre ses intérêts et ceux de son groupe, d'où le caractère systématiquement contestataire de certains agriculteurs qui estiment non seulement avoir été des laissés pour compte, mais être souvent abusés ; cet état d'esprit est particulièrement développé chez les maires des petites communes rurales qui subissent directement la pression de la population, le « diktat » des administrations, la mise en cause de leur pouvoir par les nouveaux agriculteurs.

Mais la plupart d'entre eux connaissent plus ou moins la limite de leurs moyens d'action, ils savent qu'ils sont très dépendants de ces « Messieurs » des administrations qui décident « en haut lieu ». Leurs interlocuteurs privilégiés sont : le sénateur, le conseiller général pour toucher le député qui est l'homme de Paris, celui qui a l'oreille du pouvoir et qui peut favorablement influencer un dossier (la croyance est très fortement ancrée).

Le principal souci des maires des petites communes rurales est de ménager les susceptibilités des uns et des autres, afin d'obtenir les subventions nécessaires et indispensables à la survie de la commune (objectif essentiel : la « manne »).

Mais, d'une manière générale, ils ont le sentiment d'être très isolés et tenus en état de dépendance, état d'esprit qu'ils ne manquent pas de répercuter sur leur population, afin de se déculpabiliser et de justifier les échecs, ou leur non-intervention.

Actuellement, dans la société rurale la plus avancée, la pénétration des modèles urbains véhicule trois modes de transport nécessaires à l'économie nationale :

- la voiture
- le train
- l'avion.

Ces thèmes sont parfaitement bien mis en exergue et popularisés par l'élu à influence nationale dans le cadre du développement de la régionalisation et des métropoles d'équilibre.

La voiture : l'agriculteur la possède et la maîtrise assez bien dans son univers, mais il est beaucoup moins à l'aise pour assurer des déplacements plus lointains à moyenne et longue distance, la circulation en ville renforçant sa crainte ancestrale de la ville, à laquelle s'ajoutent les problèmes objectifs de circulation ; la voiture est donc réservée aux déplacements locaux.

Le train : il en a eu l'expérience, c'était un passé heureux ; mais le train a disparu en partie de son univers, il reste l'infrastructure, et dans la mesure où il faut répartir les charges, rentabiliser les structures, pourquoi ne pas réutiliser le rail ? , d'autant que l'agriculteur « nouveau » est de plus en plus enclin à effectuer des déplacements d'agrément, ainsi qu'il l'a toujours fait ; mais ses pôles de déplacements se sont modifiés, et il recherchera plutôt les contacts avec les capitales (métropoles régionales et PARIS) ; de plus, son activité professionnelle et militante l'amène de plus en plus souvent à se déplacer vers les centres administratifs de décision importants.

Aussi, certains élus à parole régionale popularisent l'image du « Métro rural », diffusant des expériences régionales telles que Stélyrail et Métrolor, en faisant la démonstration de la rentabilité. Rentabilité sociale : les enfants proches des parents, sécurité, moins de consommation de carburant (économie d'énergie), limitation de la pollution, économie sur l'infrastructure routière (économie pour les municipalités), pour le transport local.

Il est le complément naturel du train grandes lignes. Pour les élus à parole régionale, le rail apparaît la solution d'avenir.

L'avion : excepté quelques agriculteurs « tête de file » et très privilégiés, l'avion est encore hors de ses préoccupations quotidiennes, mais certains d'entre eux ont déjà effectué des voyages d'agrément en avion.

B. LES EMPLOYÉS

	Page
1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	35
1.1. Les employés des petites villes	35
1.2. Les employés des grandes villes et villes moyennes	35
2. MOBILITE	37
2.1. Les attitudes face au déplacement dans les petites villes	37
2.2. Les attitudes face au déplacement dans les grandes villes et villes moyennes	37
2.3. Les pôles de déplacement	37
2.4. Le choix des modes	39
3. IMAGE DOMINANTE DES MODES	39
3.1. L'autocar	39
3.1.1. Pour les employés des petites villes	39
a) L'autocar traditionnel	39
b) L'autobus	39
3.1.2. Pour les employés des grandes villes et villes moyennes	39
3.1.3. Le rôle des élus	41
3.2. Le train	41
3.2.1. L'image du train "grandes lignes"	41
3.2.2. L'image du train local	41
3.3. La voiture	43
4. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF	45
4.1. Pour le groupe des employés	45
4.2. Pour les élus	47
4.2.1. Dans les villes à vocation rurale	47
4.2.2. Dans les villes à vocation industrielle	47
5. CONCLUSION	49

“Dans les agglomérations de 1500 à 3000 habitants, l’entraide joue moins, donc on a une prise de conscience de la population... Ici à N... le secteur tertiaire est très développé et emploie beaucoup de femmes, on a un taux de motorisation très élevé et des problèmes de parking... La construction individuelle s’est énormément développée à cause de la plus-value du Centre Ville et des terrains moins chers aux périphéries, mais à terme ça revient plus cher, puisque ça nécessite de la part des familles une motorisation (cf. absence de transport en commun) la politique de logement et de transport en commun sont liées... nous envisageons un retour à la construction en ville pour trouver du travail sur place pour éviter le coût du transport qui entraîne des charges intolérables pour les familles... Les communes nouvelles ont des charges et pas de ressources, il faut les aider par les transports en commun... C’est dans la mesure où vous offrez des prestations qu’elles seront utilisées et qu’elles correspondent aux besoins. L’essentiel est que l’infrastructure existe...”

Elu

“Nous on était habitué à cette navette de trolleybus en ville, d’accord ici c’est la campagne, mais il y a des choses à faire, il y a des femmes qui travaillent et qui n’ont pas les horaires qui s’accordent avec le mari, vous voyez pas les familles partir ensemble. En vélo, en car, en vélo pour aller prendre le car. Mon mari s’il n’avait pas de permis et pas de voiture, il ne pourrait pas travailler. On aime la campagne, ici ça demande moins de sortie on est déjà à la campagne, on est là depuis un an... la ville c’était plus commode pour le travail. Pour moi, la garde d’enfants c’est plus difficile... c’est pas une commodité... ici on fait la route pour le travail... mais pour les enfants, c’est mieux c’est plus familial, une petite école, les enfants peuvent sortir, en ville, c’est pratiquement impossible si on veut les surveiller... il faut les accompagner... On ne se sent pas tellement isolé malgré les problèmes de circulation... mais on n’est pas tellement isolé, c’est un lotissement... c’est bien pour les enfants...”

Moi si je voulais prendre un poste à l’hôpital, je ne pourrais pas et je ne veux pas apprendre à conduire, j’ai peur en voiture ; j’ai échoué une fois pour des bêtises de ce genre, j’ai pas du tout envie bien que ça me manque ici, j’ai peur de l’accident...”

Femme d’employé, Région stéphanoise

1. CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

L'analyse du discours de ce groupe social nous a conduit à distinguer deux groupes :

- les employés vivant et travaillant dans les petites villes
- les employés travaillant dans les villes moyennes et les grandes villes.

1.1. LES EMPLOYÉS DES PETITES VILLES

D'une manière générale, les salariés du secteur tertiaire sont plutôt sédentaires. Ils ont peu l'occasion de se déplacer pour des raisons professionnelles, mais il semble que la mobilité des salariés se différencie, en particulier en fonction de la zone d'habitat.

Les salariés du secteur tertiaire qui vivent dans les petites villes (domicile et travail) apparaissent très influencés par les modèles urbains émanant des classes privilégiées, les notables, auxquels ils souhaitent s'identifier.

La petite ville forme plutôt une entité en soi, et l'évolution des différents groupes sociaux y est assez homogène. Le groupe social est moins éclaté et les classes sociales ne sont pas encore représentées en nombre suffisamment important pour introduire des clivages très marqués au niveau de l'habitat. Il n'apparaît pas de comportements spécifiques à un groupe social en particulier, et la population adopte en général les mêmes comportements en matière de déplacements.

1.2. LES EMPLOYÉS DES GRANDES VILLES ET VILLES MOYENNES

Au contraire, les déplacements des employés des grandes villes et villes moyennes sont les mêmes que ceux des ouvriers, mais les attitudes à l'égard du déplacement sont différentes compte-tenu des origines et des modèles socio-culturels.

En effet, les employés travaillant dans les grandes villes et villes moyennes sont, à l'origine, des urbains qui ont été contraints de quitter le centre ville (plus-value immobilière) pour satisfaire leurs aspirations au niveau de l'image du statut social (accès à la propriété) et de la revendication de la qualité de vie (habitat individuel). C'est rarement l'activité professionnelle qui a motivé leur changement de résidence.

Or, s'ils ont pu satisfaire une partie de leurs aspirations, grâce à certaines facilités d'accès à la propriété privée, ils sont le plus souvent pénalisés au niveau des transports dans la mesure où les nouvelles zones d'habitat sont peu ou pas équipées en transports collectifs.

De leur passé récent d'urbains, ils conservent les habitudes par les contacts permanents avec le centre-ville où ils effectuent leurs achats, où ils satisfont leurs besoins en matière d'activités culturelle et sociale (amis, famille, cinéma, théâtre, sport), où ils exercent encore leur activité professionnelle.

Compte-tenu de l'influence des modèles urbains sur ce groupe social, on assiste à une remise en cause idéologique de la voiture individuelle en milieu urbain, renforcée par les contraintes économiques (achat d'une seconde voiture) et par le besoin d'autonomie réclamé par les femmes et les enfants. La stratégie de ce groupe peut donc évoluer de manière spécifique, dans la mesure où va se poser le choix d'un mode de déplacement pour la femme et pour les enfants.

On peut noter que les comportements en matière de déplacements des employés des villes moyennes et des grandes villes sont proches de ceux des ouvriers dont ils partagent de plus en plus souvent les conditions de vie.

Cependant, leurs attitudes à l'égard du déplacement et des modes restent marquées par le milieu et son idéologie : s'identifier au groupe social le plus valorisant, en prenant possession des différents attributs sociaux déterminants de l'image (dont la voiture et la maison individuelle) et en intégrant les pratiques sociales (temps de loisir, lieux de vacances, etc...).

On peut donc penser que la demande en matière de transport collectif pourra être soumise à l'évolution des modèles sociaux urbains très valorisés et aux besoins effectifs, compte-tenu des contraintes économiques (augmentation du prix des voitures, du carburant) et des contraintes sociales (scolarité prolongée, manque d'équipements sur place, etc...).

2. MOBILITÉ

2.1. LES ATTITUDES FACE AU DÉPLACEMENT DANS LES PETITES VILLES

Les déplacements liés à l'activité professionnelle des employés dans une petite ville sont spatialement réduits dans la mesure où une grande partie des activités professionnelles du secteur tertiaire sont traditionnellement regroupées au centre ville et où la main-d'œuvre est plutôt recrutée sur place.

En fait, on peut dire que, dans une petite ville, la population active se déplace souvent à l'intérieur du tissu urbain, quotidiennement (4 fois par jour, la plupart des salariés rentrant chez eux pour déjeuner).

On peut donc observer chez les ouvriers et les employés des petites villes une mobilité différente, qui tient à leurs origines et à leur lieu d'habitat : l'ouvrier est plutôt d'origine rurale et vit à l'extérieur du centre ville ; l'employé est plutôt urbain et vit au centre-ville, mais on peut noter que compte-tenu de l'allongement de la scolarité et de la volonté d'accès à un niveau de vie comparable aux autres catégories sociales, un nombre croissant de filles d'agriculteurs sont employées dans le secteur tertiaire.

Pour ces groupes, l'accès aux pôles d'activité nécessite souvent un déplacement relativement important en distance, et entraîne un équipement individuel compte-tenu de la dispersion de l'habitat (petites communes rurales, exploitations agricoles) et de la mauvaise adéquation des horaires du transport collectif (rythme des marchés).

2.2. LES ATTITUDES FACE AU DÉPLACEMENT DANS LES GRANDES VILLES ET VILLES MOYENNES

Il ne nous est pas apparu nécessaire de développer ce chapitre dans la mesure où nous avons pu constater :

- l'homogénéité des conditions de vie entre les ouvriers et les employés
- l'unification de l'idéologie entraînée par la remise en cause du pouvoir économique de ces deux groupes.

De ce fait, nous n'avons traité ces attitudes que dans le chapitre réservé aux ouvriers, qui nous semble davantage avoir valeur d'exemple.

2.3. LES POLES DE DÉPLACEMENT

Ce sont les villes proches, où l'on possède des attaches familiales et amicales :

- les lieux réputés pour leur attrait touristique

“Je vais à mon travail à pied, c’est pas loin... au supermarché on y va en voiture une fois par semaine avec ma femme... c’est à 800 m mais on a beaucoup de choses à transporter, le week-end je circule pas mal par suite de mon activité de président du club de bouliste de B... Une très grande partie de l’année il y a des compétitions régionales... Ce sont des déplacements saisonniers de mars à octobre, à peu près 3 week-ends par mois... En vacances cette année je vais aller à D... pour les championnats de boules lyonnaises ! ”

Employé de banque, 50 ans, Zone de Bressuire

“Moi je me déplace à pied... ça fait du bien ! Les loisirs ? on va avec notre fille qui a une maison aux Sables d’Olonne... on va avec eux en voiture... plusieurs fois par mois, surtout en été... et puis dans les environs de B... tous les petits bleds où on fait les courses on y va en voiture, c’est pas la peine de mettre 5-6 voitures... on complète une voiture et c’est tout...”

Employé abattoir, 59 ans, Zone de Bressuire

“Je prends ma voiture à midi, parce qu’on n’a qu’une heure pour manger et ça monte ; en ce qui concerne les loisirs, je vais à des matchs de football et à des fêtes dans un rayon de 50 kms du côté de N... en voiture.”

Employé de banque, 23 ans, Zone de Bressuire

– les capitales (métropoles régionales et Paris) sont peu fréquentées, bien qu'elles apparaissent fréquemment dans le discours du groupe.

Les déplacements les plus importants effectués par ce groupe sont ceux liés au loisir, les courses du samedi (en famille, dans les grandes surfaces), les week-ends à la campagne (fréquentation des petits restaurants et lieux d'excursions proches réputés, etc.) les vacances annuelles qui donnent lieu à des migrations lointaines, en famille, toujours en voiture (rentabiliser le mode).

2.4. LE CHOIX DES MODES

Le mode de transport adopté sera fonction de l'âge et des habitudes acquises :
– à pied pour les plus âgés, arguant qu'il n'y a « rien de meilleur pour la santé » pour les déplacements intra-muros,

– en voiture pour les jeunes quelle que soit l'appréciation de la distance domicile-travail, justifiant ce choix par la nécessité de ne pas perdre de temps (cf. la rentabilité). La voiture est le seul mode de transport existant pour eux, elle est investie de toutes les qualités et de tous les pouvoirs.

Il apparaît que le groupe des employés est peu enclin à se déplacer quotidiennement. Il accepte mal les contraintes liées au déplacement, excepté lorsqu'elles recouvrent des pratiques valorisantes (utilisation de sa voiture personnelle).

Sa mobilité se situe dans un contexte ludique dans lequel la voiture s'inscrit particulièrement bien.

Sa volonté de déplacement se situe dans un univers de plaisir uniquement. Cependant, compte-tenu des contraintes économiques, l'obligation de déplacement apparaît dans les couches urbaines excentrées.

L'habitude du déplacement est plutôt récente, et acquise grâce au développement du concept « temps de loisirs - voyages ».

3. IMAGE DOMINANTE DES MODES

3.1. L'AUTOCAR

3.1.1. Pour les employés des petites villes

a) l'autocar traditionnel

Il apparaît que l'autocar traditionnel ne bénéficie pas d'une image très positive :

- il est en régression (on en voit peu)
- il est fréquenté par les « vieux de la campagne »
- il ne correspond ni aux besoins, ni aux aspirations de ce groupe social.

b) l'autobus

C'est un mode urbain, il bénéficie d'une image très valorisée. Il fait partie des représentations liées à l'image de la « grande ville » ; il élève donc chaque ville possédant un réseau d'autobus urbain au statut de « grande ville ».

Cependant, la mise en service d'un « minibus » dans une petite ville déclenche souvent l'agressivité de la majorité de la population dans la mesure où sa charge est dénoncée par la majorité des notables (commerçants, professions libérales, chefs d'entreprises) qui justifient leur attitude en constatant le manque de clientèle et propagent l'image des autobus vides, gaspillant de l'énergie.

3.1.2. Pour les employés des grandes villes et villes moyennes

L'autobus et l'autocar interurbain recouvrent de plus en plus souvent un besoin effectif pour les femmes, les enfants et les adolescents. Leur pression au niveau des élus

“Franchement, c’est normal... je ne pense pas qu’ils avaient une raison vraiment suffisante, importante pour perdre de l’argent. Parce que ça se chiffre sûrement très rapidement ... Je donne entièrement raison à la SNCF ... entièrement raison ... Franchement les pertes qu’ils devaient effectuer étaient certainement très importantes, une exploitation des trains et le payement du personnel ? Surtout du personnel qui travaillait comme ça... enfin à les voir comme ça, c’était pas extraordinaire... Ça représentait quand même de l’argent suffisamment...”

Employé commerce, 25 ans

“La SNCF préférait utiliser les capitaux qu’elle avait pour électrifier certaines grandes lignes, les conseils d’administration préféraient faciliter les relations entre PARIS et BORDEAUX ou PARIS et MARSEILLE... On a préféré les grandes lignes et ils ont donné à prétexte que cette ligne il fallait totalement la refaire ; il faudrait la réviser entièrement, ça coûterait trop cher, la dépense n’étant pas justifiée parce que c’était pas une relation entre grandes lignes”.

Employé service public

est d'autant plus importante qu'elle relève à la fois d'une nécessité économique et culturelle (volonté de travailler pour les femmes afin de continuer à assurer des revenus d'un certain niveau à la famille, accès aux centres culturels pour les enfants).

La demande sera d'autant plus pressante qu'elle sera appuyée par les hommes désireux de se réapproprier le véhicule familial.

3.1.3. Le rôle des élus

Ainsi les élus, soucieux de satisfaire leur électorat, seront amenés à considérer le transport collectif à deux niveaux :

- l'image de la ville
- les aptitudes et les besoins effectifs de la population.

L'image d'un transport collectif urbain est liée au concept même de ville.

L'acceptation d'un transport urbain par l'ensemble de la population, et en particulier, par les classes privilégiées, est liée à son bon fonctionnement, c'est-à-dire à son taux de remplissage.

Aussi, il est intéressant à ce niveau de distinguer les attitudes des maires en fonction de la composition sociologique et de l'évolution économique et démographique de la ville qu'ils administrent.

Les maires des villes à vocation industrielle ont pour souci d'équiper les zones d'urbanisation nouvelle et de satisfaire les besoins de leur électorat.

Les maires des villes à vocation rurale veulent élever le statut de leur cité et vont plutôt à l'encontre des aspirations de la majorité de leur électorat, ce qui entraîne de leur part des prises de position idéologiques très précises concernant le service public.

3.2. LE TRAIN

Il est nécessaire pour ce groupe de distinguer l'image du train grandes lignes et celle du train local, mais on peut voir apparaître le clivage entre employés du secteur public et employés du secteur privé.

3.2.1. L'image du train « grandes lignes »

Il est perçu comme une nécessité économique par l'ensemble du groupe : le train participe, en effet, à la vie économique du pays ; il permet le désenclavement d'une région au même titre que les autoroutes. C'est le discours des notables et des élus à parole nationale que l'on retrouve dans la plupart des groupes sociaux, discours que ce groupe est particulièrement apte à intégrer, compte-tenu de ses modèles d'identification.

Mais il s'agit, là, d'un discours théorique et idéologique qui ne recouvre aucune expérience personnelle, l'employé n'étant que très exceptionnellement amené à se déplacer pour des raisons professionnelles et préférant la voiture à tout autre mode, pour ses déplacements personnels.

Les images privilégiées sont : la technologie de pointe, la fiabilité, la sécurité, le gain de temps, le confort, etc.

Dans le même temps, la qualité de service offert sera particulièrement attaquée, d'autant que l'employé du service privé est très motivé par la qualité du service, donnée essentielle de son activité professionnelle (opposition traditionnelle secteur privé, secteur public).

Le concept de rentabilité est la pierre de touche entre l'image du train grande ligne et l'image du train local. Le clivage entre les employés du secteur public et du secteur privé se situe particulièrement au niveau de ce concept de rentabilité.

3.2.2. L'image du train local

Pour le secteur public, la politique globale de la SNCF consiste à privilégier les grandes lignes au détriment des lignes locales, ce qui entraîne une désaffection des li-

“En dehors des retraités, pas tellement s'en sont émus... Tout le monde comprenait bien que si on les supprimait c'était par la force des choses. Tout le monde comprenait bien que c'était normal : qu'est-ce que vous voulez qu'un autorail circule avec 2 personnes dedans ! On disait souvent que sur 5 personnes y en avait une qui payait et 4 présentaient une carte...”

Employé banque, 50 ans

“Moi j'approuve ces suppressions ; mon sentiment c'est qu'il faut travailler pour la majorité, non pour la minorité, et la majorité a des autos... Les gens n'ont qu'à avoir une voiture... mais est-ce que c'est possible quand on est hors circuit ? faut être de son siècle... c'est tant pis pour ceux qui ne peuvent pas et puis c'est tout... Je suis pour la suppression des lignes qui ne rapportent pas. Qui voulez-vous qui paie ? L'Etat a été forcé ! c'est l'Etat qui s'est adapté à une situation créée par les gens : on ne prend plus le train, on ne se sert plus de vos wagons pour mettre les marchandises... suppression... ils ont été forcés...”

Retraitée Education Nationale, 70 ans

“Je préfère la voiture au car, je me sens plus libre... sinon j'ai toujours l'impression d'être prisonnier... comme quand je suis en montagne... mais en voiture, je suis maître de mon véhicule, je file...”

Employé banque, 23 ans

“Oh oui ! je vais vous dire pourquoi je parle comme ça... Je n'ai jamais habité dans une grande ville... à part B... et les alentours je ne suis jamais parti ailleurs... si vous me revoyez dans 10 ans j'aurai certainement fait autre chose mais pour l'instant, je suis là... donc dans mon idée... ma voiture... je sais que j'ai 10 kms à faire, dans 10 minutes j'y suis... Aussi bien ma famille que ma belle-famille, c'est des familles qui ne voyagent pas, qui sont sédentaires, qui sont nées dans la région, travaillent ici et ne se déplacent pas pour des voyages d'affaires ou quoi que ce soit donc... c'est pour ça, ça me paraît un moyen libre, rapide (la voiture) ...”

Employé banque, 23 ans

gnes locales mal adaptées, peu rapides, équipées de « *vieux trains qui vous cahotent... où on a froid, etc.* » ce qui aboutit à une suppression des lignes locales.

Pour les uns, cependant, la décision de la SNCF et par là-même, de l'Etat, est parfaitement justifiée : l'Etat doit veiller aux intérêts de la nation et se conduire en gestionnaire éclairé ; les responsables de cet état de fait sont les usagers qui manquent de réflexion et d'analyse (c'est en quelque sorte la punition) ; eux-mêmes, en fonctionnaires disciplinés, en acceptent les conséquences, sans manquer de souligner l'inconséquence de la population (discours des plus âgés en particulier).

Pour les autres, la SNCF a oublié son rôle essentiel de service public pour devenir un gestionnaire uniquement préoccupé de rentabilité (cf. citation) et on peut noter qu'ils adopteront une attitude et un comportement critiques, qui peuvent aller jusqu'au « militantisme » : la promotion et la défense du service public.

En conclusion, le train local tel qu'il existe actuellement, bénéficie d'images particulièrement négatives. Il est rejeté par l'ensemble de ce groupe, soit pour des raisons inhérentes à son mode de gestion (l'administration) qui lui supprime toute possibilité d'adaptation, soit pour des raisons inhérentes à la fois à l'objet (vieux, inconfortable), au mode (manque de souplesse, ne passe pas partout), au service (mauvaise qualité), à sa finalité (ne participe pas à l'économie nationale).

En l'occurrence, le train « grandes lignes » est nécessaire et vital, et chaque ville d'importance doit disposer d'au moins une liaison rapide avec la capitale pour assurer son image de marque.

Cependant, compte-tenu des phénomènes de régionalisation et de la décentralisation amorcée (rôle et promotion des métropoles d'équilibre), la population salariée active (en particulier à travers les femmes et les jeunes non motorisés) est amenée à prendre en considération le déplacement à moyenne distance.

Dans ce contexte, la place du train moderne semble particulièrement bien acceptée, dans la mesure où son image est valorisée (clientèle), valorisante (pour soi, pour sa ville) et sécurisante (image de fiabilité du train).

3.3. LA VOITURE

C'est le mode privilégié de ce groupe pour qui la voiture signifie avant tout réussite sociale. C'est le mythe de la jeunesse, du dynamisme, de la liberté.

L'achat d'un véhicule est donc jugé indispensable, c'est le premier attribut social ; ensuite, vient la maison individuelle, dont on veut bénéficier durant la vie active (et non la « maison pour la retraite », au contraire du groupe des ouvriers).

La voiture trouve son « plein emploi » et sa justification pour les déplacements de loisirs et en particulier les vacances, autre thème de la promotion sociale.

Compte-tenu de la symbolique liée à la voiture (réussite sociale), il ne suffit pas de posséder une voiture, il faut la montrer. La voiture sera donc utilisée en toutes circonstances, pour tous les déplacements (cf. comparaison entre le nombre des déplacements et le kilométrage annuel).

Dans les petites villes, ainsi que nous l'avons signalé, d'une part, l'employé a peu de raisons de se déplacer pour des raisons professionnelles, d'autre part, lorsqu'il se déplace, c'est plutôt dans un espace limité (l'espace urbain). Il aura donc, le plus souvent, tendance à rationaliser au maximum ses déplacements en voiture, développant le thème de la petite ville qui n'a pas de transports collectifs pratiques, de l'absence d'information et de connaissance, de leur non-adéquation aux horaires qu'il pratique, aux lieux qu'il fréquente, d'accès difficile, etc...

Dans les grandes villes, l'utilisation systématique de son véhicule personnel devient une contrainte financière de plus en plus lourde, d'autant que s'y ajoute souvent l'accession à la propriété privée.

De plus, le besoin d'autonomie que manifeste chaque membre de la famille (femme, enfants) pose le problème du mode de déplacement pour chacun.

“C’est un milieu un peu spécial, un peu renfermé sur lui-même, c’est des gens qui vont faire ci, ça, ça s’arrête là... On sent les gens de l’administration qui ne se soucient pas de savoir si c’est bien ou pas... Ils font leur travail... c’est autre chose que celui qui prend le train qui se dit “Tiens celui-là il est en train de rien foutre”. Si j’étais responsable ou quoi que ce soit derrière un subordonné qui resterait là... il ne resterait pas longtemps ou alors il faudrait qu’il change de tactique... J’estime que c’est respect vis-à-vis du client et surtout une image de marque qu’il faut donner. C’est tout à fait idiot de rester derrière un guichet à rien faire, ça donne une très mauvaise image de marque qui peut facilement changer... elle ne peut pas dire “tiens là-bas ils se la coulent douce...” Ça fait pas sérieux... pour moi c’est une image de marque... que ce soit pour la SNCF ou les PTT, c’est pareil... on voit que c’est des maisons qui n’ont pas de concurrence et qui n’essayent pas de soigner leur image de marque... dans des banques où il y a de la concurrence... ça se bagarre dur, l’image de marque, il faut la conserver...”

Employé banque, 23 ans

“Il faut reconnaître qu’on a une aberration à B..., c’est le minibus ! il y a une question politique, sociale, je pense qu’il est aberrant de voir les mini-bus, ça coûte une fortune... c’est impensable, pas rentable, pas rentable, ce car qu’est-ce qu’il nous coûte à nous...”

Chef d’entreprise

“Les gens s’en plaignent parce que ça fait des frais pour rien... Ils veulent le supprimer... Je n’ai pas à le juger, mais je crois qu’il n’est pas bien rentable... Le chauffeur il faut bien le payer et le carburant ! Ça fera des économies pour la ville... les impôts cette année ça va y aller... Même les conseillers municipaux, ils étaient pas tous d’accord...”

Employé de service privé

En effet, dans le passé, le lieu de résidence de la famille au centre ville, permettait de mettre la voiture à la disposition des différents membres de la famille. Elle était alors utilisée par celui qui en exprimait le plus le besoin. On peut constater, d'ailleurs, qu'il s'agissait souvent de la femme qui manifestait ainsi son modernisme (dynamisme, indépendance) en s'appropriant le véhicule familial.

Actuellement, la voiture est mise au service de celui qui la rentabilise le mieux, c'est-à-dire l'homme, qui travaille à l'extérieur, ce qui engendre une double frustration pour la femme, à la fois privée d'un objet valorisant et de son indépendance.

Pour les enfants de cette strate, l'accès à un véhicule individuel (bicyclette, vélomoteur) est souvent jugé indispensable (manque d'équipements collectifs) mais peu souhaité par les parents (risque).

4. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF

4.1. POUR LE GROUPE DES EMPLOYÉS

Dans ce groupe social, la notion de service est souvent fondamentale ; elle permet de situer sa productivité propre dans la société, et donc de valoriser son statut par rapport aux autres groupes actifs et producteurs.

La notion de service public peut être particulièrement controversée, compte tenu, du secteur dans lequel on exerce son activité et de l'âge.

L'employé du service privé sera le plus souvent amené à s'opposer au secteur public. Les images des employés des administrations comme les PTT et la SNCF sont ses cibles privilégiées. Dans les régions où le corps SNCF est, ou a été, très présent, on peut constater une agressivité certaine de l'employé du secteur privé à l'égard du secteur public (cf. zone de Bressuire). Sa formation l'amène naturellement à envisager le service sous l'angle de la qualité et de la rentabilité.

Il constate donc que le train local ne présente aucune qualité objective et une absence de service « notoire » (cf. discours sur le fonctionnaire).

Le train local ne peut donc pas être rentable, les suppressions de lignes locales lui apparaissent donc nécessaires et normales ; l'image de la SNCF (administration centrale) en sort valorisée.

L'autobus urbain : l'employé du secteur privé sera le plus souvent amené à critiquer le service public pour sa ville (surtout s'il est gratuit pour certaines couches de la population), dans la mesure où il estime en assurer en partie la charge (impôts locaux) et où ni lui-même ni son entourage, n'en ressentent le besoin et la nécessité.

Il s'opposera alors de manière virulente à l' élu qu'il accusera de démagogie.

Il aura tendance à répercuter le discours des notables : l'autobus est une charge inutile et lourde pour la collectivité qui n'en a pas fait la demande et qui ne l'utilise pas (tout le monde se déplace en voiture, l'autobus est vide).

L'employé du secteur public, au contraire, à travers l'autocar, défendra le service public et le concept de rentabilité sociale.

En donnant à la population les moyens de son autonomie (le transport), on supprimera une mentalité d'assisté qui, en définitive, globalement coûte cher à la société.

Certains employés du secteur public, en particulier les plus jeunes, s'élèvent avec véhémence contre l'idéologie dominante qui consiste à raisonner en terme de rentabilité financière, alors que le service public est un des moyens privilégiés pour habituer la population à assumer la responsabilité individuelle et la responsabilité collective et à raisonner en termes d'autogestion. Le rôle des agents de l'État est d'éduquer dans ce sens la population. Cette position a été clairement explicitée par un élu de l'opposition qui a un crédit et une autorité à l'échelle nationale.

“Il existe un inconscient collectif ; la voiture pour des raisons de standing et de promotion sociale est préférée et le réseau transport en commun est insuffisant, la desserte mauvaise... C'est un but éducatif : faire comprendre aux gens qu'on peut se déplacer autrement qu'en voiture... Le service public c'est l'intérêt général, mais c'est de plus en plus une question étatique administrative avec toutes les pesanteurs que cela suppose. Le service public devrait être la chose mobile et adaptable par excellence.

Elu

“L'agencement d'un plan de transport passe par le problème des transports en commun... Les gens qui ne peuvent pas se déplacer le soir, on se plaint que le soir il n'y ait pas de vie collective, mais il n'y en a pas parce que le soir, il n'y a pas de transport en commun...

A cet égard, une réunion de groupe menée dans la zone de Bressuire nous paraît significative des mouvements de l'opinion publique à l'égard des transports collectifs.

Une jeune salariée du secteur public a pu formuler de manière claire sa pensée, grâce, d'une part, à son expérience professionnelle (difficultés rencontrées dans ses divers voyages en train pendant ses études et l'exercice de sa profession), d'autre part, grâce à sa connaissance culturelle et professionnelle. Elle a pu ainsi reformuler les divers sentiments et expériences d'une majorité du groupe (ouvriers et retraités) et emporter l'adhésion du groupe malgré l'opinion des chefs de petites entreprises et d'employés du secteur privé participant à la réunion.

On peut constater alors que le groupe est amené à mettre en cause les élus municipaux qui n'assurent pas leurs responsabilités, n'osent pas prendre le risque d'un déficit et restent soumis aux intérêts privés.

4.2. POUR LES ELUS

Etre l'instigateur d'un nouveau transport collectif, c'est montrer l'importance qu'on attache au secteur social.

C'est aussi un geste politique important. Il est à souligner, à cet égard, que la « navette » est un des premiers aménagements mis en place par une nouvelle municipalité, ou avant des élections : c'est donc dire l'importance électorale qui est attachée au transport collectif local.

Dans le même temps, les élus notent les difficultés que peut engendrer la mise en service d'une navette municipale ou d'un transport propre à la ville : désintérêt de la population en général, qui est à forte proportion automobiliste, hostilité des commerçants, qui craignent de perdre une partie importante de leur clientèle (conjonction de rues piétonnes et de TC) et qui ressentent directement la charge du transport, absence de coopération des administrations.

Le maire va donc, envers et contre tous, essayer de populariser le transport collectif avec l'aide de quelques-uns (les usagers, club de 3^e âge, parents d'élèves), plus ou moins convaincu de ses chances de réussite à terme, compte-tenu des campagnes de dénigrement menées par ses adversaires et l'absence de soutien des pouvoirs publics.

Son discours tendra à populariser le transport collectif qui lui paraît le plus rentable et le plus facile à adapter aux besoins des différents groupes de sa population.

4.2.1. Dans les villes à vocation rurale

Le transport collectif relève davantage d'un service social pour les personnes âgées et il est forcément déficitaire ; le maire s'efforcera donc de le populariser en soulignant son intérêt pour les activités commerçantes de la ville : c'est un moyen de rompre l'isolement de certaines populations, de les amener au centre-ville, vers les activités lucratives et de loisirs ; compte-tenu des phénomènes de concentration (ZUP et abandon du monde rural par les artisans, les commerçants et les services publics), l'autobus est l'équipement le plus facile à adapter et à mettre en place.

Le maire rejoint le sénateur sur le thème de la non-désertification, mais avec le souci majeur d'en faire bénéficier sa cité.

4.2.2. Dans les villes à vocation industrielle

Le transport collectif concerne essentiellement la population captive, les femmes, les enfants, les personnes âgées, mais aussi toute la population active, les ouvriers et les employés.

Le maire essaiera de mettre en place un schéma de transport en cherchant des appuis auprès des administrations.

Une population de plus en plus importante pourra ainsi bénéficier de ce mode et pourra le rentabiliser (propagande des pouvoirs publics pour le transport collectif).

Tout ça, me semble-t-il, est très lié, très important sur un plan de vie collective et sociale. Nous avons commencé par définir un périmètre urbain, ce qui n'était pas fait, de manière à avoir une certaine autonomie pour définir notre politique de transport. Nous sommes en face d'études d'une subvention de la part des ministères pour faire l'étude des transports à Z..."

Elu

Ceci amène certains maires à lutter contre le transport spécialisé (scolaire et ouvrier) qui capte une partie importante d'usagers réguliers, et à s'opposer aux transporteurs routiers qui en détiennent le monopole.

5. CONCLUSION

Sur le plan local, il semble que les employés, très sensibles aux modèles urbains, soient plus favorables à l'utilisation de l'autobus qui est la déclinaison moderne de l'autocar, à condition qu'il échappe à une gestion privée (en ce qui concerne les employés du secteur public).

Mais, nous verrons en analysant les autres groupes sociaux que les attitudes et les comportements des employés peuvent se modifier sous la pression de groupes plus importants en nombre et mieux structurés sur le plan idéologique.

L'analyse ci-dessus relève plutôt d'une étude et d'une observation menées dans des petites villes qui vivent presque exclusivement de services ; mais il est apparu intéressant de la développer dans la mesure où elle mettait en évidence les attitudes et comportements du secteur public et du secteur privé.

L'analyse des modèles et des pratiques socio-culturelles de ce groupe (les employés des petites villes) semble montrer qu'il paraît difficile de le sensibiliser à un transport collectif local, d'une part, parce que l'idéologie liée à la voiture est particulièrement ancrée, et, d'autre part, parce que sa mobilité est limitée dans le temps et dans l'espace.

Mais l'on peut dire que ce groupe social est très sensible à l'idéologie dominante et que son secteur d'activité et la perception de son rôle par rapport à ses supérieurs sont souvent déterminants dans son discours.

L'employé aura plutôt tendance à répercuter le discours du groupe qu'il estime le plus proche de ses intérêts. Lui-même sera peu producteur d'images très marquées en matière de mode de transport collectif.

L'autobus peut devenir un enjeu politique : réclamé par la population la plus démunie (les retraités), mis en place par des nouvelles municipalités, il est en butte aux critiques des uns (les notables, le secteur privé en général), à l'indifférence de la majorité qui ne l'utilise pas et l'ignore (utilisation maximale de la voiture), défendu par quelques-uns, issus du secteur public, qui veulent sauvegarder la notion de service public et la rendre crédible.

Dans ce contexte, la gestion des sociétés de transports par autocar par des entreprises privées est perçue comme une « main-mise » qui entrave le progrès social.

En ce qui concerne l'écu, l'autocar de petit gabarit (navette) apparaît le mieux adapté aux structures des villes moyennes, compte-tenu de leurs structures et de la densité de la population ; c'est le plus facile à rentabiliser.

Les autocars interurbains peuvent être d'un volume plus important et plus confortables, mais ils doivent être rapides (drainer la population rurale).

Cependant, l'écu sait qu'il devra à plus ou moins longue échéance présenter un bilan et que, si celui-ci est négatif, le transport sera condamné. Il devra, alors, ou bien prendre le risque d'une suppression, ou bien continuer avec un déficit lourd ; dans les deux cas, sa politique et sa gestion de la ville seront critiquées.

Sa propre analyse l'amène à penser que le jugement porté par la population sur son action pourra être reconduit à tous les niveaux de décisions perçus et donc mettre en cause les tenants du pouvoir quelle que soit leur coloration politique.

Pour lui, le service public c'est la « quadrature du cercle », l'aveu d'une certaine impuissance.

Compte-tenu des difficultés rencontrées, le maire est, quelle que soit son

appartenance politique, peu favorable à ce qu'il ressent comme désengagement de l'Etat en matière de transport collectif, et il n'est pas prêt à accepter le transfert de charges du transport sur le département ; de même, il aura tendance à refuser les suppressions de lignes SNCF et le transfert sur route, qu'il perçoit comme une étape de ce désengagement.

Son discours idéologique sera essentiellement centré sur la notion de service public, mais en essayant de lui donner concrètement un nouveau contenu.

C. LES OUVRIERS

	Page
1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	53
2. MOBILITE	55
2.1. Les attitudes face au déplacement	55
2.2. Les pôles de déplacement	57
2.3. Le choix des modes.....	57
3. IMAGE DOMINANTE DES MODES	59
3.1. L'autocar	59
3.1.1. L'autocar de ligne régulière	59
3.1.2. Le car d'entreprise	61
3.1.3. Le rôle des élus	63
3.2. Le train	63
3.3. La voiture	65
4. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF	67
4.1. Le discours de la population	67
4.2. Le discours des élus.....	67
5. CONCLUSION	69

“Avant j’allais travailler en vélo ; ils ont supprimé le travail chez nous, j’ai passé mon permis et j’ai acheté une voiture. Le travail serait resté, je n’aurais peut être pas de permis de conduire et pas de voiture...”

“Oui, moi aussi...”

“Le travail était moins long, on travaillait dans les carrières à R..., maintenant c’est tout supprimé, on était 300 ouvriers en 37, on est resté 8, ils ont fermé et il a fallu partir travailler, il faut 20 kms au moins pour trouver du travail...”

“Le travail dans le temps était mieux décentralisé que maintenant dans notre région...”

Discussion de groupe, Zone de Ceyzeriat

“La mère : y a des gens qui sont partis ; Gilbert s’est installé à O..., sa mère à B..., c’est une question de travail... y a rien là, il faut faire la navette ! Moi j’aurais bien voulu qu’on parte, mais le patron (son mari) y voulait pas... on serait ailleurs, on aurait pas à mettre les gosses en pension et lui il aurait pas à voyager tous les jours. Si vous voyez aux heures qu’il rentre ! l’été ça fait rien mais l’hiver c’est tard tous les jours à 7 h 30 - 8 h un quart.

Y a des avantages aussi... Nous on a l’habitude d’être chez nous, partir pour habiter dans un HLM !

L’enfant : Moi, j’voudrais pas vivre dans un HLM !

La mère : On serait locataire, ici y aurait pas de problèmes y vaut mieux être plus près de son travail que plus loin, mais là-bas ! ! ”

Famille d’ouvriers, 48 ans. Anciens agriculteurs, région stéphanoise

1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

L'industrialisation des grandes villes à la fin du XIX^e siècle et au début du XX^e siècle a entraîné une demande de main-d'œuvre importante, que la ville elle-même n'a pas toujours pu fournir. C'est l'époque de l'intense développement du rail.

Cependant, il reste que certaines régions difficiles d'accès et possédant une faible densité de population n'ont pas bénéficié du progrès technique que représentait le train au début du siècle ; la population de zones rurales très défavorisées (zone de montagne) a, elle, été contrainte de partir pour subsister et de venir s'installer en ville à proximité des zones d'emplois.

Exemple dans la zone de Ceyzériat : Oyonnax, à forte densité ouvrière, a été pendant longtemps le seul centre industriel important, phénomène dû à l'absence de ligne de chemin de fer dans les zones montagneuses (seule, la vallée a pu être aménagée).

Mais, dans cette zone, coexistaient l'activité traditionnelle des agriculteurs (petites exploitations axées sur l'élevage et la polyculture) et celle des petits ateliers qui utilisaient la main d'œuvre locale, issue du milieu paysan.

En effet, ceux qui refusaient de s'expatrier (attachement à la terre) ont pu développer une activité mixte qui leur permettait de préserver leurs attaches, ainsi qu'un niveau de vie minimal. Une seule personne travaillait à plein temps sur l'exploitation, soit l'homme, soit la femme, en fonction de l'offre professionnelle locale (carrières pour les hommes, petits ateliers de transformation pour les femmes), les autres membres de la famille ayant une activité extérieure (enfants scolarisés ou travaillant), ce qui permettait, de plus, de perpétuer un certain mode de vie semi-autarcique et de préserver l'unité du clan familial.

Ceux qui travaillaient à l'extérieur, les salariés, se rendaient individuellement sur leur lieu de travail, soit à pied, soit à bicyclette. Certaines habitudes de déplacement ont été adoptées mais de manière très autonome.

Mais les techniques modernes de mise en valeur des terres d'une part, le développement des activités industrielles d'autre part, ont modifié la structure de la région, alors que l'offre en matière de transport collectif restait aussi faible (elle s'est même détériorée dans certains cas, puisqu'on a assisté à la disparition progressive de certains services de transport collectif routier et ferroviaire, faute d'utilisation importante). L'automobile connaissait un essor important et devenait plus accessible à certaines catégories sociales, jusque-là exclues (les couches modestes).

La plupart des ouvriers ruraux ont été à nouveau mis devant un choix : soit s'expatrier et couper définitivement les attaches, soit faire l'achat d'une voiture pour gagner les centres industriels urbains. Cet achat, compte-tenu de l'idéologie développée (prestige social, autonomie, liberté) en matière de voiture, valorisait son possesseur.

Mais, une partie des agriculteurs dans les régions difficiles d'accès restaient toujours aussi démunis et peu enclins à se déplacer ou à s'expatrier, confortés par la suite dans leurs attitudes par la remise en cause des urbains concernant la qualité de vie en milieu urbain (retour à la campagne de certaines catégories de la population : d'abord les retraités, ensuite les salariés plus jeunes, phénomène actuel qui est amorcé dans de nombreuses régions).

“Berliet quand il s’est installé à B... a essayé de recruter des gens des montagnes, les “cavés” ; pour les inciter il a mis des cars ; en fait, tous les cavés ne sont pas venus, ils pensaient trouver grâce à ça plus de gens, mais le montagnard c’est pas le bressan...”

Cadre moyen, Zone de Saint-Etienne

“Le transport collectif ouvrier, ça a permis de trouver du personnel, le besoin s’en est fait sentir, alors on a posé la question à la Direction Générale...”

Chef du personnel, grosse entreprise, Zone de Ceyzeriat

“Les gars commencent à 5 h à B... ils prennent le car à 3 h 10. On peut pas faire autrement, il faut qu’ils aillent chercher les gars parce qu’ils (les patrons) croyaient tout ramasser sur place. Maintenant qu’il n’y a plus de travail, ils veulent supprimer les ramassages pour supprimer les gars... ils en foutent dehors, 40 sur B..., c’est une politique ; maintenant qu’ils sont associés avec Saviem, c’est Renault qui tient tout, c’est la société capitaliste...”

“Là on change de sujet carrément.”

“Tout est lié, il y a moins de travail chez Berliet, on supprime.”

“C’est des on-dit...”

“Moi ça fait douze ans que je suis chez Berliet et ça fait 12 ans que je crève de faim, on a foutu 5 personnes au chômage à V... nous on a fait 3 jours à B... et ils ont eu le culot de demander de venir travailler pendant les jours de chômage...”

Discussion de groupe entre 1 ouvrier et 1 maire d’une petite commune

“La sécurité sociale, c’est un problème pour se faire rembourser ; on va directement à la caisse le matin et je reviens à pied parce que je ne veux pas attendre...”

Ouvrière, 30 ans, Zone de Ceyzeriat

“Si on a un contrôle à la Sécurité sociale de V..., il faut venir prendre un car ici à A... ou aller à la gare de B... et venir à pied, on se paye quelques kms, il faut encore pouvoir le faire ! ”

“Il y a des moments vous pouvez plus marcher, moi je l’ai vu pour mon accident de travail, l’inspecteur qui y était m’a dit : ne vous dérangez pas, je vous le ferai...”

“Oui, et on vous interdit de prendre un taxi ou quoique ce soit, c’est pas remboursé...”

Retraitée, Zone de Ceyzeriat

2. MOBILITE

2.1. LES ATTITUDES FACE AU DEPLACEMENT

Dans le contexte socio-économique que nous avons défini précédemment, on peut donc observer que les résistances au déplacement des couches rurales peuvent être particulièrement fortes dans certaines régions marquées par la tradition paysanne et peu désenclavées. Les entreprises importantes qui s'implantaient ont dû mettre en place des transports collectifs propres, pour obtenir la main d'œuvre nécessaire.

L'autocar peut alors bénéficier d'images particulières très positives, fonctions de la taille de l'entreprise, de ses moyens, de son type d'activité (par ex : Berliet) et des moyens d'action des salariés (revendication d'un transport collectif de qualité, primes de déplacement).

Les ouvriers sont de plus en plus soumis aux modèles urbains produits par le milieu, c'est-à-dire le lieu de leur activité (la ville) et les groupes sociaux qu'ils côtoient (cadres, employés).

L'élévation de leur niveau de vie va les conduire à intégrer les pratiques sociales plus valorisantes de ces groupes (temps de loisir, week-ends, etc...).

Dans le même temps, ils prennent conscience des contraintes qui pèsent sur leur mode de travail (par l'action syndicale) et sur leur mode de vie (phénomène général, dit écologique).

Les ouvriers aspirent donc à un retour aux sources que symbolise souvent l'achat de la maison à la campagne pour la retraite, mais leur potentiel économique restant limité, la voiture est un substitut auquel ils sont très attachés.

C'est grâce à l'automobile qu'ils vont pouvoir reconstituer la cellule familiale (toute la famille est réunie) pour accéder à des conditions de vie qui leur apparaissent plus en harmonie avec leurs véritables aspirations et qui leur permettent de retrouver leurs racines.

Les déplacements liés aux loisirs seront donc importants et revendiqués comme un droit.

De plus, dans la tradition ouvrière, le déplacement est perçu comme une nécessité absolue. C'est le seul moyen d'accéder aux pôles de travail. Quel que soit le mode adopté, celui-ci est choisi en fonction de la spécificité géographique et économique de la région, de l'offre de transport.

La suppression d'un mode de transport quel qu'il soit est toujours perçue comme une pénalisation importante interprétée comme un refus du droit au travail.

D'autres déplacements tiennent une place non négligeable chez les ouvriers, il s'agit des déplacements sociaux (sécurité sociale, allocations familiales), qui font partie des déplacements obligatoires au même titre que le travail (c'est le gain) ; ils sont assurés le plus souvent par les femmes non actives et les retraités.

En effet, pour ce groupe social, l'argent est une préoccupation importante ; les ouvriers ont rarement les « moyens » d'attendre les remboursements de la sécurité sociale, par exemple.

Les déplacements liés au loisir sont importants et sont effectués en fin de semaine : le samedi est consacré aux achats de biens d'équipement (fréquentation de la grande surface réputée), le dimanche aux promenades et aux visites familiales en direction de la campagne.

On peut constater, en effet, que la population ouvrière de la zone de Saint-Etienne accorde une place particulièrement importante aux loisirs de type familial et champêtre (description lyrique de la campagne, du Forez, etc.).

On constate donc, que le groupe des ouvriers est toujours contraint au déplacement, il en a l'obligation ; certains d'entre eux, les urbains, en ont l'habitude et la maîtrise, ils ont souvent la volonté du déplacement.

“Pour moi, c’est quand même plus facile de partir en car... je le prends à 150 m. il me laisse dans l’usine. Le voyage c’est entre copains... toujours les mêmes. En voiture ça me coûte bien plus cher... et puis l’hiver il y a les risques... et ça les use les voitures...”
Ouvrier, 40 ans

“Le car c’est cher, 2 F pour faire 5 kms... le premier car qui passe est pour les enfants uniquement qui utilisent le car, 45 F par mois, pour le CES d’A... on est un peu dédommagé par l’école, mais ça fait cher...”

Femme d’ouvrier, 30 ans

“Le train, c’est ce qui m’arrange le plus parce qu’on a 10 mn pour aller à la gare d’ici et ensuite à St E... 3 ou 4 minutes à pied jusqu’au travail... la voiture ? mais je ne peux pas faire autrement... parce que je fais un travail posté et il n’y a pas de train aux heures qui m’arrangent... la carte de train fait 40 F, en essence on en a pour 320 F ...”
Ouvrier, 30 ans

“Pour mon mari ça pose des problèmes, travailler en 2 fois 1 semaine sur 3, il commence à 8 h - 13 h et 15 h à 19 h, il reste en ville, il mange un sandwich, il part à 4 h du matin 1 semaine sur 3, s’il n’avait pas de voiture et pas de permis, il ne pourrait pas travailler... il n’y a rien pour partir à 4 h quand il travaille jusqu’à 8 h, il rentre à 9 h... il n’y a rien...”

Femme d’ouvrier, 26 ans

D'une manière générale, on peut dire que le groupe social des ouvriers possède l'habitude, l'obligation et la volonté du déplacement, mais le déplacement est vécu différemment selon les généalogies (passé plus ou moins proche de rural ou d'urbain), selon l'environnement économique et l'offre en matière de transport.

2.2. LES POLES DE DEPLACEMENT

Le chef-lieu de région est le pôle principal ; viennent ensuite des pôles plus locaux.

Le chef-lieu est souvent le centre fort de toute la région ; on y trouve les emplois, les commerces (le choix, les prix), les établissements d'enseignement secondaire spécialisés.

Une partie de la population y possède des habitudes car elle y travaillait et/ou y habitait.

Toutefois, il arrive que les ouvriers qui ont pu avoir accès à la propriété individuelle, dans les nouvelles zones d'habitat, rejettent l'image de la grande ville (qualité de vie jugée contraignante et détériorée) et se tournent vers les petits centres locaux proches, traditionnels.

Ces derniers permettent de bénéficier de la qualité de vie et sont d'un accès facile par des moyens individuels (voiture, vélomoteur, vélo). Les femmes y recherchent un secteur d'activité secondaire (facilité d'accès), les hommes ayant souvent monopolisé les zones d'industrialisation traditionnelles et de prestige.

2.3. LE CHOIX DES MODES

La notion qui domine dans ce groupe est le plus souvent celle d'économie. Elle conduit à examiner le choix du mode en fonction de son coût réel, de l'investissement personnel et du facteur temps (l'ouvrier étant particulièrement conscient de sa valeur productive propre : pas de gaspillage de son énergie).

C'est le transport collectif qui est privilégié pour tous les déplacements obligés. Il économise fatigue et argent. C'est un lieu de rencontre et de communication.

On peut constater, à cet égard, que plus le mode sera spécialisé, plus il sera perçu favorablement (cf. le transport en autocar organisé par les entreprises) ; mais il est le plus souvent utilisé par les hommes appartenant à une grosse société.

Il en résulte un certain ressentiment de la part de ceux qui ne bénéficient pas de tels avantages : les femmes, les ouvriers de petites entreprises ; ils seront alors d'autant plus agressifs à l'égard des modes de transport collectif existants (train local en voie de disparition, autocar de ligne régulière cher) qu'ils pourront s'estimer doublement pénalisés : l'obligation d'utiliser la voiture du foyer par l'homme (coût élevé) prive la femme de son autonomie et d'une possibilité de travail (vers les centres locaux traditionnels équipés en ateliers ruraux).

Le choix du mode de transport dépend essentiellement de l'offre existante. Pour les salariés des sociétés importantes qui ont mis en place un transport collectif propre en autocar, ce mode est souvent adopté à l'unanimité, ainsi que nous le verrons dans l'image du car. Le choix de l'autocar ou du train (lignes régulières) dépend de la proximité des arrêts (départ et arrivée) et de l'existence ou non d'une rupture de charge.

Cependant, pour les ouvriers des petites entreprises, plus dispersées, et qui pratiquent le travail posté, la voiture reste souvent la seule solution possible ; elle pourra être utilisée en groupe.

La voiture est utilisée pour tous les déplacements de loisir ; elle trouve son plein emploi au moment des vacances.

“Toujours en car... il est là en face sur la place... depuis le temps que je fais les voyages en car... je ne les compte plus... on fait deux jolis voyages par an, on est passé par St E... on monte jusqu'à C... on descend de ce car on en prend un rouge et puis ça y est. On descend du bleu pour prendre le rouge... c'est à côté, les rouges c'est ceux de St C... et puis il y en a de partout. On est bien dans le car... et puis c'est pas si loin... et puis comme en général il y a toujours des gens qu'on connaît dans le car, alors... je connais beaucoup de monde... les chauffeurs sont gentils... ils nous connaissent... si on veut qu'ils nous arrêtent avant l'arrêt ils le font quelquefois...”

Retraitée, 70 ans

3. IMAGE DOMINANTE DES MODES

3.1. L'AUTOCAR

Il est intéressant de distinguer l'autocar de ligne régulière et le car d'entreprise.

3.1.1. L'autocar de ligne régulière

Il bénéficie d'une image positive en milieu urbain où existent des habitudes de transports collectifs très ancrées, c'est-à-dire plutôt dans les centres industriels composés d'une majorité de classes à revenus modestes.

On trouve, en effet, dans ce milieu, une tradition du transport collectif dans laquelle s'inscrit l'autobus pour des déplacements intra-muros, l'autocar pour les transports interurbains.

Dans la mesure où les pratiques collectives sont anciennes et bien intégrées dans toutes les couches de la population, le transport collectif urbain est particulièrement bien accepté, en particulier, lorsqu'il a su s'adapter et répondre aux besoins de la population; il semblerait que ce soit le cas à St Etienne, en ce qui concerne le tramway. En effet, celui-ci répond à un besoin de déplacement rapide ; dans une ville qui se prête mal à la circulation automobile, compte-tenu de sa structure (rues étroites), le tramway fait partie de la tradition stéphanoise, l'idée de patrimoine culturel lui est fortement attachée.

D'une manière générale, en zone urbaine et sub-urbaine dense, l'autocar ne semble pas posséder une image très contrastée selon ses fonctions et ses circuits. Dans la mesure où il existe des lignes d'autocar nombreuses et étoffées, auxquelles s'ajoutent des autobus spécialisés (entreprise, scolaire), l'autocar bénéficie d'une image familière sécurisante.

On peut identifier facilement les autocars ; ils font partie de la vie locale. Ils sont très fréquentés, par une clientèle variée : les femmes, les ouvriers, les écoliers et les retraités.

Ses principaux intérêts perçus sont : la proximité (arrêts nombreux), sa possibilité de pénétration au centre ville. Mais on critique souvent son manque de fréquence aux heures creuses, les surcharges aux heures de pointe, son tarif relativement élevé (pas de système de réduction comme le train).

L'autocar correspond à un déplacement banalisé, de courte durée, plus économique que la voiture, mais les freins inhérents au mode sont particulièrement forts en particulier chez les hommes qui acceptent mal les contraintes de l'autocar de lignes régulières : les attentes, la prise en charge, le manque d'espace, d'autonomie, l'identification à un univers jugé peu valorisant : celui des captifs (femmes sans permis, enfants, personnes âgées).

D'autant que de plus en plus souvent, l'autocar de ligne régulière est fréquenté par le sous-prolétariat (les émigrés), ce qui renforce les résistances à l'utilisation du mode (promiscuité particulièrement dénoncée par les employés).

D'une manière générale, les femmes rejettent les longs trajets en autocar (moyenne distance), jugés fatigants, difficiles à supporter (mal au cœur), peu sécurisants (risques de la route), en particulier dans les zones au relief accidenté.

L'« autobus » est directement associé au phénomène d'urbanisation moderne, car le public constate souvent que le mode progresse et s'améliore avec l'urbanisation des zones rurales proches de la ville, la demande passant essentiellement par les enfants, les mères de famille et les retraités.

Cependant, la population utilisatrice du mode estime que la pression du groupe social usager est nécessaire pour obtenir des améliorations de service. Ce sont le plus souvent les femmes qui agissent directement auprès des élus, soit individuellement, soit de plus en plus fréquemment en groupe.

Le maire est l'élu le plus souvent sollicité, mais il faut noter qu'en zone rurale en voie d'urbanisation, le sénateur est parfaitement bien connu et reçoit de nombreuses

“Nous on était pour le car... les autres usines avaient un car, nous pas... on n'avait aucune subvention pour les voitures, on faisait parfois avec nos voitures 7200 kms par an pour le travail... y a la radio, les sièges “pulmann” c'est plus confortable, plus agréable que sa voiture... on cause avec les collègues... on discute du sport, surtout et des nouvelles... y a vraiment une bonne ambiance... on rigole... Moi j'en goûte peu, il me faut douze minutes, d'autres y passent 1 h 1/4 sur d'autres lignes ceux qui vont à L... ceux qui sont en début de ligne c'est démocratique tout le monde le prend... je dis pas que j'suis un balayeur, mais je suis à côté d'un balayeur dans ce machin, ici on n'est pas chez les nègres, on est entre travailleurs...”

Comptable, 48 ans

“Les voyageurs aimeraient tous avoir un taxi qui les prennent à leur porte. Ils ne se rendent pas compte qu'on les transporte déjà gratuitement, au début ils sont contents, après 6 mois on nous réclame beaucoup de choses, arrêts plus fréquents, une rotation plus rapide, on se heurte à des limitations de vitesse, plus de confort, il faudrait que nos cars soient équipés avec climatisation.

Le confort est très demandé ; ils habitent très loin, savent que s'ils veulent continuer, il faut prendre le car, ils essaient de faire raccourcir le temps du transporteur ; par exemple pendant très longtemps, nous faisons attendre le car 1/4 d'heure ; on a grignoté sur les minutes, ils sont très pointilleux, on essaye de grignoter de partout... les chauffeurs se plaignent...”

Adjoint chef du personnel

“Les sociétés de car qui restent font leur chiffre d'affaires avec le transport scolaire et le transport ouvrier. A la télé, on dit que le transport collectif connaît une nouvelle jeunesse, mais au contraire je ne vois pas ça dans nos campagnes ; un à un tous les transporteurs se regroupent ou périssent. Ils se plaignent sans arrêt lors des négociations sur les tarifs avec Berliet, mais capitulent car ils ont trop peur de perdre le marché... Ce sont les transporteurs eux-mêmes qui nous le disent, ils viennent nous voir, on discute de leurs problèmes, on discute de l'avenir du transporteur...”

Adjoint chef du personnel

“Les cars viennent quand on les convoque, bien sûr avec des contraintes, mais jusqu'à maintenant tout s'est bien passé ; peut-être que la SNCF est très souple, mais ce n'est pas l'idée que j'en ai. Demander à un train de venir à une heure donnée, j'imagine que ça doit avoir des répercussions sur le trafic, des problèmes de sécurité considérables à résoudre. Un train spécial ne peut se commander du jour au lendemain ni même a fortiori dans les quelques heures qui suivent. Ça me fait penser à un gag, téléphoner pour

demandes de la part de la population. Sa sensibilité à la notion de service public le rend particulièrement attentif aux réclamations qu'il peut répercuter au sein du CTD ou du Conseil Général.

3.1.2. Le car d'entreprise

Pour les ouvriers, le car d'entreprise est perçu comme un acquis social auquel ils sont très attachés. L'action des syndicats qui essayent de l'améliorer et de le développer est particulièrement significative à cet égard.

L'autocar offre la sécurité (prise en charge complète), la souplesse du porte-à-porte (possibilité d'influer sur son parcours par le biais du syndicat et des comités d'entreprise).

Aussi, il est intéressant de noter que le transport en autocar, dans certains cas, peut être vécu comme un véritable plaisir : reconstitution du groupe social, unité, chaleur humaine ; de plus, le conducteur de l'autocar n'est pas perçu comme un concurrent ; c'est un travailleur au même titre que les usagers (à la différence de l'autocar de ligne régulière, souvent critiqué dans son mode de conduite).

L'autocar transport propre peut, dans certains cas, résoudre le problème du déplacement pour la femme qui peut alors bénéficier de la voiture familiale.

Il est à noter que le transport en groupe, très spécialisé, dans de bonnes conditions matérielles, a tendance à gommer les différences de statut professionnel ; le discours d'un comptable d'une grosse entreprise est, à cet égard, très significatif : parlant du chauffeur de l'autocar et des salariés transportés, il affirme : « nous, les travailleurs ».

Actuellement, le car d'entreprise est bien perçu comme un avantage social acquis par les travailleurs, sur lequel il n'est plus possible de revenir ; le transport ouvrier est d'ailleurs entre les mains des comités d'entreprise et des responsables syndicaux qui veillent avec intérêt à la qualité du service et du matériel, au confort intérieur (radio, climatisation), à l'exactitude, à la qualité de la conduite, à la qualité de l'attente, etc...

Il existe souvent un cahier de doléances, largement rempli, qui montre l'intérêt des travailleurs à l'égard de ce transport.

Cependant, on peut constater que la mise en place de ce type de transport peut être mis en cause par les élus des villes d'une part, (cf. rôle des élus, chapitre des salariés), par les chefs d'entreprises, d'autre part.

Pour les entreprises : le transport ouvrier est une charge de plus en plus lourde. Certaines d'entre elles souhaiteraient pouvoir se désengager, compte-tenu d'une part de la régression économique : l'embauche de personnel est stoppée, d'autre part, des exigences des travailleurs qui s'opposent souvent aux préoccupations des transporteurs privés sous-traitants et mettent l'entreprise dans une situation d'intermédiaire, délicate à résoudre.

En effet, la direction traite directement avec l'entreprise de transport qui est à son entière disposition, car, aux dires des chefs d'entreprises, le transport ouvrier est un des moyens indispensables à la société de transport pour rentabiliser son activité. Les entreprises, de leur côté, constatent d'ailleurs la surenchère des entreprises de transports à leur égard et les efforts faits pour obtenir le marché (cf. concurrence train/car pour une entreprise qui avait fait appel, pour le transport de son personnel, aux responsables des différents modes : le transporteur routier a répondu rapidement et dans les meilleures conditions à l'appel d'offre).

Aussi, certaines entreprises envisagent d'instaurer un système de primes en fonction de la distance parcourue pour ceux qui utilisent ou veulent utiliser une voiture personnelle ; elles invoquent, là, la nécessité de l'égalité de tous devant le service ; en effet, les travailleurs qui ne bénéficient pas d'un ramassage de car se trouvent actuellement pénalisés.

Il reste que l'autocar est jugé le mieux adapté : il permet une desserte plus fine, une souplesse appréciée par le personnel et la direction, puisque le service dépend de l'entreprise presque exclusivement (direction et personnel).

demander "amenez-moi un train" ; un autocar fait un crochet ici ou là, part plus tôt ou plus tard, ça paraît tout naturel... A l'époque, j'étais chef du service informatique, je cotoyais souvent l'organisateur. J'ai le souvenir assez précis d'une réflexion qu'il m'avait faite concernant le train où il se plaçait plutôt comme un défenseur du train par opposition à l'autocar et il justifiait sa position en disant que par quelque temps que ce soit, le train passait ; il pensait notamment au verglas, il pensait beaucoup à ça pour soutenir l'idée du train, peut-être était-ce aussi une déclaration de circonstances. Il se révèle après plusieurs années de fonctionnement que ses craintes étaient vaines. Juste une fois ou deux, les cars ont eu quelques minutes de retard..."

Directeur du personnel

"Il faut développer les grandes lignes pour les grands parcours, mais il ne faudrait pas laisser tomber les trains ouvriers qu'on appelle..."

"Les trains ouvriers ont encore leur utilité..."

"Oui, quand vous avez fait une bonne journée de boulot, si encore il faut prendre la voiture ! et l'hiver ! il y en a beaucoup qui ont des voitures et qui prennent quand même le train..."

"Oui, mais si on les supprime complètement et qu'on se fasse saler son permis de conduire ! on peut avoir un accident ! moi la dernière fois que je l'ai pris c'est parce que j'étais en panne de voiture..."

"Les patrons ou autres, ils prendront l'avion..."

"Si réellement il y a des déficits comme ils disent, l'Etat n'a qu'à le prendre en charge..."

"Oui c'est normal..."

"Si l'Etat donne de l'argent aux collectivités locales qui le donnent à la SNCF, le problème est le même, c'est un problème d'organisation ! le tout c'est qu'il faut qu'il y ait quelqu'un qui paye ! de toute manière quand c'est l'Etat, c'est nous, c'est les collectivités !"

"Il a eu un accident de voiture et s'est rendu compte des risques qu'il y a à prendre sa voiture tous les jours, il n'y a pas assez de trains... Ça ennuie pas mal de gens... la SNCF devrait faire des enquêtes... peut-être qu'il y a des horaires qui existent et qui n'arrangent personne... qu'on pourrait les changer... Ceux qui peuvent le prendre le prennent... plutôt que leur voiture... ils préfèrent au point de vue risques, économie..."

Ouvrier, 30 ans

3.1.3. Le rôle des élus

D'une manière générale, il semble que les élus des villes moyennes et des grandes villes soient plutôt hostiles au développement des transports spécialisés pour compte propre. Dans la mesure où ils veulent faire la preuve de leur modernisme et de leur qualité de gestionnaire, face à leur électeurat, ils souhaitent mettre en place une politique cohérente et volontariste en matière d'urbanisme et de transport.

Pour eux, il existe un antagonisme certain entre la mise en place d'une politique globale des transports collectifs et le concept de spécialisation, qui favorise certains groupes au détriment d'autres, sans améliorer l'image du transport collectif en soi.

Les arguments sont d'ordre économique
d'ordre écologique.

Certains élus s'élèvent contre la tendance à développer le transport spécialisé qui oblige à multiplier les véhicules (gaspillage d'énergie, difficulté de circulation, charges sur les routes) et détourne la clientèle potentielle du transport collectif régulier et bloque donc toute possibilité de rentabiliser ce dernier.

Certains d'entre eux accusent les pouvoirs publics de laxisme, ce qui permet aux sociétés privées de transports routiers d'étendre leurs privilèges.

Quant aux administrations, les élus estiment qu'elles « se cantonnent dans une stricte application des textes » et que, là encore, elles évitent d'innover.

D'une manière générale, il apparaît que certains élus de villes moyennes, confrontés au problème du transport collectif, estiment se heurter à l'inertie des pouvoirs publics, à la main-mise des transporteurs en général (routiers et ferroviaires) qui maintiennent des privilèges et à la docilité de certains élus qui « avalisent les décisions, peu préoccupés de service public ».

L'élue aura donc tendance à rechercher des appuis auprès des chefs d'entreprises, des syndicats et des associations de parents d'élèves (utilisateurs potentiels de transports collectifs), afin de pratiquer la « concertation » et de populariser le transport collectif urbain ; il peut, dans certains cas, trouver une aide certaine auprès des syndicats qui recherchent une amélioration du service sous toutes ses formes (demande d'abri à la municipalité, par exemple).

3.2. LE TRAIN

Pour les ouvriers, le train participe au dynamisme économique, il fait partie de la tradition industrielle de la ville ; l'image des trains ouvriers reste très présente dans la mémoire collective, bien que de plus en plus, dans la réalité quotidienne actuelle, l'autocar se substitue au train.

Le voyage en train reste plutôt l'image du voyage exceptionnel, lointain, les vacances en famille, mais la voiture est souvent préférée (économie, plaisir).

Le train, c'est un mode utilisé par les hommes d'affaires, les habitués qui « savent » utiliser les services.

Mais les ouvriers se sentent de moins en moins concernés par ce mode, dans la mesure où ils ont le sentiment d'en être dépossédés (du fait de sa clientèle et de son prix). Cependant, ils en ont été, pendant un temps, les utilisateurs privilégiés.

Il s'avère que la comparaison mode à mode (autocar, train) est le plus souvent favorable au train qui offre la sécurité, la fiabilité, l'absence de contrainte à l'intérieur, le confort. Au contraire, la gestion de l'autocar est jugée plus souple, plus proche des préoccupations locales.

Cependant, le train reste un mode de déplacement cher. Cette notion de prix élevé ne relève pas d'une véritable analyse économique, elle est liée à des notions plus subjectives qui sont les représentations du voyage en train, impliquées par l'image du « train grande ligne » et par l'image de sa clientèle actuelle (les gens riches, les cadres supérieurs). Dans ce contexte, il est intéressant de souligner la place du train qui sera plutôt réservé aux déplacements des cadres des entreprises et des notables ; il concurrence avantagement l'avion dans certains cas.

“Quand nous n’avions qu’une voiture (lui-même utilise le transport d’entreprise), c’était un problème parce que j’étais bloqué ici ; ma femme prenait la voiture pour aller travailler et moi, avec mon fils, on faisait du stop pour aller travailler. On se mettait là, les gens descendaient pour aller chez Berliet et ils nous prenaient en donnant 10 balles ou 20 balles au gars la semaine ; c’était ça hein ? ou quand on loupait tout, on se postait avant ; ma femme nous descendait au boulot et elle remontait ; comme elle commençait à 9 h, elle avait des choses à faire ici... c’était pas marrant, c’était la panique...”

“Depuis les ramassages de Berliet ça va mieux, sans doute parce que le car normal c’est pas pareil ; le car ouvrier c’est des ouvriers qui transportent des ouvriers alors il y a plus de chauffage, de la musique, il n’y en a que 4 ou 5 qui n’ont pas de voiture... d’autres vont en voiture exceptionnellement quand ils ont des courses à faire dans les magasins (ce qu’il fait lui-même avec sa femme) c’est des cars “pullman” de 5 ans d’âge... les cars sont climatisés, c’est gratuit...”

Comptable, 48 ans, utilisateur de transport d’entreprise

3.3. LA VOITURE :

Ainsi que nous l'avons déjà signalé pour le groupe des employés, la voiture bénéficie auprès de la population la plus jeune d'une image très valorisée : c'est la liberté, l'autonomie, l'indépendance.

L'accès au permis de conduire est une des premières démarches entreprises par un jeune garçon ou une jeune fille, dès l'âge de 18 ans ; puis, tous les efforts sont concentrés sur l'achat d'un véhicule personnel, en particulier pour les garçons, les filles se satisfaisant souvent « d'emprunter » la voiture familiale le dimanche, ou de prendre en charge les déplacements de loisirs de la famille, en particulier ceux des femmes de la famille (mères et sœurs).

Mais le mariage semble entraîner quelques modifications dans l'utilisation du véhicule. En effet, au début du mariage, les deux époux exercent une activité professionnelle dans la plupart des cas ; or, s'il apparaît « naturel » et « normal » que ce soit l'homme qui soit le conducteur et l'utilisateur du véhicule (c'est souvent sa propriété personnelle et son « droit »), les contraintes liées le plus souvent à l'absence de transports collectifs d'une part, et les contraintes financières d'autre part (pas de possibilité d'achat d'un second véhicule), vont amener le couple à mettre en place un système d'utilisation commune en se relayant : l'homme dépose sa femme sur le lieu de travail ou le contraire.

Mais le couple enregistre alors une déperdition de temps telle que la solution de l'utilisation conjointe de la voiture pour les déplacements professionnels est jugée peu satisfaisante, d'autant que le travail posté (3x8) tend à se développer, entraînant l'impossibilité d'harmoniser les heures de départ et de retour de l'homme et de la femme.

Les freins inhérents à l'utilisation régulière de la voiture à des fins de déplacements professionnels sont liés à la charge financière et aux risques : fatigue, risque d'accident, pénalisation professionnelle. Une grande partie des ouvriers a pu à un moment quelconque de sa vie en faire l'expérience.

L'utilisation de la voiture groupée est une solution souvent jugée avantageuse ; elle permet de partager les frais, une répartition de l'usure du véhicule, et une fatigue moindre (chaque famille utilise sa voiture à tour de rôle pendant une semaine).

Ce système semble assez bien réussir pour les hommes qui conduisent tous et possèdent au moins un véhicule, en général.

Il ne semble pas que les expériences pratiquées par les femmes soient aussi satisfaisantes et les femmes interrogées sont plus nombreuses à rejeter l'utilisation d'une voiture en groupe, invoquant la difficulté d'accorder les horaires des unes et des autres, la fatigue de la conduite, la responsabilité ; mais on peut penser que les différences de mode de vie liées à l'âge sont probablement une des raisons du rejet.

De plus, il semble que la maîtrise du mode ne soit pas totalement acquise pour les femmes qui craignent la panne ou l'accident, en particulier en période de mauvais temps (l'hiver), avec toutes les conséquences que cela peut entraîner sur le plan professionnel (retards, pénalisation, etc.).

Il semble bien que les femmes en milieu ouvrier, malgré l'attrait que représente la voiture, hésitent de plus en plus souvent à l'utiliser pour assurer leurs déplacements professionnels réguliers, si le trajet est long et/ou excentré, à la différence des femmes employées ou cadres moyens.

La contrainte financière s'ajoute à l'ensemble de ces freins ; de plus en plus, l'utilisation régulière de la voiture seule, à des fins de transport professionnel, est perçue comme une charge financière, qui est prise en compte par les femmes demandeurs d'emplois ouvriers.

Dans la mesure où il n'existe pas de transports collectifs pratiques et économiques, la femme, dès qu'elle est mariée et a un enfant, renoncera assez facilement à son emploi et se retranchera derrière ses fonctions de mère de famille.

