

4. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF

Pour cette population, le service public est un terme familier, il est inhérent à tout service collectif qui prend en charge les besoins de l'ensemble de la population (PTT, SNCF, Education nationale) et qui a une gestion étatique, centralisée.

Le train, c'est donc, avant tout, un service public : il est nationalisé, mais il est associé aux grands acquis de la classe ouvrière. Ce thème est particulièrement développé par les ouvriers ayant une activité syndicale.

Le train doit se développer harmonieusement, en tenant compte des grandes lignes et des lignes locales, offrir une qualité de service égale pour tous et satisfaire les besoins de tous les utilisateurs (actuels et potentiels).

La SNCF se doit donc de gérer le service de manière « démocratique » et confier sa gestion à des « gens capables de diriger » c'est-à-dire qui savent évaluer les besoins, les adapter, les organiser en fonction de tous les groupes sociaux.

La notion de service public pour ce groupe social, exclut toute notion de rentabilité ; seul le service doit être considéré pour le bien de la collectivité, et en particulier celui des salariés, participants à la production du capital économique. La rentabilité, en termes de bilan et de chiffres d'affaires est rejetée en bloc : c'est une analyse de « patron ».

4.1. LE DISCOURS DE LA POPULATION

Il apparaît bien que l'argument de la rentabilité est un argument avancé par la direction de la SNCF, dont le public n'a aucune connaissance puisqu'il n'est jamais explicité clairement : les comptes ne sont pas rendus à la nation, il n'y a aucune raison dans ce cas d'entériner une décision de suppression sur le seul argument de la non-rentabilité d'une ligne, d'autant que l'expérience démontre que d'une part, les services d'autocars (les compagnies privées) arrivent à équilibrer leur budget, et que d'autre part, si les lignes locales sont moins fréquentées, les lignes nationales sont plutôt prospères (trains supplémentaires, trains d'affaires, etc.).

Lorsqu'on accepte le principe de la rentabilité, on estime alors que la SNCF est tenue de mettre tout en œuvre pour assurer sa rentabilité, c'est-à-dire qu'elle doit offrir un vrai service et une qualité de service qui répondrait aux exigences suivantes :

- s'informer des besoins
- adapter les horaires aux besoins de la population locale
- informer directement la population des modifications (pas par voie de presse que personne ne lit)
- adapter le mode de transport aux types de voyages (trains confortables et rapides, grandes lignes, trains rapides et arrêts fréquents sur les lignes locales)
- moderniser l'ensemble du réseau
- fidéliser sa clientèle (faire de la publicité sur ses services et les avantages sociaux).

Mais ce qui est le plus critiqué au niveau du train, c'est sa gestion autoritaire et lointaine (image véhiculée par les élus locaux). Elle est reprise par l'ensemble des élus qui justifient souvent ainsi leur échec, à propos des demandes de maintien de lignes ou d'améliorations de services, formulées par la population.

4.2. LE DISCOURS DES ELUS

L'ensemble des élus consultés se déclare très attaché au train et à la notion de service public qu'il véhicule.

Le train fait partie des grands modes de transport dont doit pouvoir s'enorgueillir une nation, ainsi que le souligne un élu à parole nationale de la zone de Ceyzériat.

“Les privilèges des transporteurs font que l’on n’est pas maître de l’avenir de la commune... Si demain on veut créer une ligne publique entre la limite nord du département et B... on ne pourra pas... Il faut abroger les droits de transport... Au CTD, ils se cantonnent dans une stricte application des textes ; en général, nous avons des relations avec eux pour les problèmes de voirie, l’établissement du plan de circulation... l’amélioration des routes, des voies nouvelles. L’Equipement, il faut bien le dire, est favorable aux travaux qu’on leur fait faire. L’Equipement nous a appuyé dans nos propositions. Dans le GEP à l’Equipement il y a des hommes compétents qui nous ont rendu de très grands services, mais sur le plan des transports collectifs, ils n’ont pas fait grand chose... Ils ont démontré une ignorance totale du problème... maintenant ils n’auraient pas l’audace d’en prendre la paternité, ils attendent...”

Elu

“Le Comité Technique Départemental ne travaille pas pour la collectivité, mais au contraire pour le maintien du monopole, des privilèges... les transporteurs y règnent en maîtres... les transporteurs privés et la SNCF sont la main dans la main pour sauvegarder leurs droits acquis... ils ont le même intérêt : défendre leurs privilèges... le pouvoir des transporteurs, il est plus fort que l’administration préfectorale, les élus ne disent rien... tout se déroule très bien !

Si on les met en concurrence entre eux (les transporteurs), ils font des accords entre eux... même la Régie, le T.A. suit le mouvement, elle aligne ses propositions sur les autres... en matière d’adjudication, il y a une concertation préalable... les élus avalisent les décisions et l’administration se cantonne dans une stricte application des textes ; le service public, on n’en tient pas compte...”

Elu

« Le transport collectif reste une bonne chose et on ne peut pas imaginer en FRANCE, de métropole d'équilibre qui corresponde à la vocation économique qu'on veut leur donner s'il n'existe pas de transport en commun rapide ; c'est vrai pour NANTES, ST NAZAIRE, METZ, NANCY, TOULON, MARSEILLE ».

Pour la majorité des élus, c'est la SNCF qui est mise en cause : l'administration « ignore les élus » (aucune consultation, aucun rapport) elle se couvre par des impératifs techniques et financiers (bilan de fréquentation, coût, amortissement) pour imposer son « diktat ». L'application des décisions prises par la SNCF sur le plan local dépendra alors entièrement du Préfet.

Cependant, certains élus acceptent de discuter la notion de rentabilité qui peut être prise en considération, afin d'épargner le budget collectif.

Pour les élus de l'opposition, l'ensemble des transports collectifs (train et autocar) est entre les mains des « monopoles » privés ou d'Etat, et entre les mains du pouvoir en place. L'attitude autoritaire de la SNCF, sous couvert de l'administration, handicapée par ses structures lourdes et hiérarchisées, permet d'imposer des décisions contraires au bien-être collectif. Il s'agit, pour ces élus, d'une attitude délibérée du gouvernement en place qui souhaite « dénationaliser » le secteur public en faisant bénéficier les entreprises privées des secteurs les plus rentables (cf. les privilèges de transporteurs routiers attaqués par certains élus). Nous retrouverons cette analyse dans le groupe des cheminots.

Cependant, certains élus de la majorité, en particulier dans les régions moins favorisées par l'industrialisation et les transports collectifs, expriment leur amertume, voire même leur agressivité à l'égard du gouvernement, observant que cette attitude autoritaire de la SNCF et de l'Etat, se retourne contre eux qui doivent rendre des comptes à leur électorat, de plus en plus exigeant et informé. Ils rejoignent les élus de l'opposition sur les thèmes bien précis de la rentabilité et de l'équipement des régions en matière de transport collectif.

Les administrations sont partiellement attaquées dans la mesure où elles appliquent les décisions prises au niveau central sans tenir compte des réalités, de la demande des élus et de leur mise en garde.

Elles peuvent apparaître soumises aux intérêts privés, peu dynamiques, se refusant à toute innovation. Dans ce contexte, le « lobby » transporteur apparaît très puissant.

5. CONCLUSION

Il apparaît que le transport collectif est une préoccupation importante des ouvriers, soucieux de préserver leurs acquis quels qu'ils soient, conscients de la nécessité d'agir pour obtenir des améliorations, en particulier pour ceux qui sont le plus engagés dans la lutte sociale.

Cependant, dans la mesure où ils se sentent dépossédés d'un produit par une sorte d'arbitraire qu'il ne leur est pas possible de bien comprendre (manque d'information, d'expérience et difficulté d'analyse), ils auront tendance à concentrer leurs efforts dans un domaine plus familier, plus proche, qui leur permettra d'étayer et d'argumenter leurs revendications et de bénéficier des résultats immédiatement.

Dans ce contexte, l'autocar peut apparaître, malgré certaines contraintes inhérentes au mode lui-même (manque d'espace, d'autonomie, prise en charge frustrante par rapport à la voiture et au train), un moyen de se réapproprier le transport collectif local. Le train, du fait de son éloignement, devient un objet mythique qui ne les concerne plus vraiment.

Les élus des villes à forte proportion ouvrière et/ou souhaitant développer leur image de ville dynamique auront plutôt tendance à défendre les deux modes, à des niveaux différents :

LE TRAIN : l'élu souhaitera voir se développer le trafic marchandise d'une part, et les liaisons voyageurs « grandes distances » et « moyennes distances », d'autre part, pour les motifs suivants : prestige économique, dynamisme régional, désenclavement, rentabilité régionale (il désencombre les routes, allège les charges de l'infrastructure routière, facilite la circulation automobile).

L'AUTOCAR en tant que transport local, est perçu comme un service public local, sous condition de mise en place d'une législation qui permettra d'éviter toute situation de monopole.

D. LES CHEMINOTS

1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	73
2. MOBILITE	73
2.1. Les attitudes face au déplacement	73
2.2. Les pôles de déplacement et choix des modes	75
3 IMAGE DOMINANTE DES MODES	75
3.1. L'autocar	75
3.2. Le train	75
3.2.1. Le discours de la population	75
3.2.2. Le discours des élus	75
3.2.3. La presse	77
3.3. La voiture	77
4. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF	77
5. CONCLUSION	79

“Nous avons dans cette ville, une tradition d’être à l’écoute de la SNCF parce que nous connaissons bien et nous avons des membres de la SNCF au conseil municipal, un des adjoints au Maire qui est le Chef de dépôt. Beaucoup de cheminots retraités et actifs sont présents, ils ont une fanfare, des majorettes, une chorale, ils sont très vivants parmi nous et nul ne peut les ignorer. Ils s’expriment par des gens plus âgés, mais il y a eu un remaniement complet de l’administration SNCF dernièrement. J’ai vu ces gens et j’ai vu quelques agents de la région, leurs aides, les personnes qui s’occupent des relations avec le public, les chefs de gare ont beaucoup changé d’importance les uns/aux autres, une autre hiérarchie... j’ai été invitée à la chorale des cheminots et un des agents d’exploitation de la région, était près de moi, très aimable, très capable ; je lui ai demandé, moi-même ayant été directrice d’école dans un lieu très cheminot, je suis de famille cheminote, j’ai été longtemps aidé dans les fêtes et manifestations scolaires par des gens qui s’occupaient des œuvres sociales SNCF, ils nous ont donné des moniteurs sportifs, c’est vous dire l’imprégnation de la SNCF dans notre ville, c’est une tradition cheminote profonde et vieille... on vivait à l’heure SNCF...”

Elue

“Ici, il y avait des familles très importantes de cheminots, dont les enfants ont été habitués au train... nous-mêmes avec nos parents, nous faisons de grands voyages avec des billets spéciaux qui nous permettaient de nous arrêter... nous allions sur la côte d’Azur... en Italie... Dernièrement, nous sommes allés en Savoie, on a pris le train à B... jusqu’à S... à L... et L... à Chambéry.”

Employée, 60 ans

“Je prends le train de temps à autre, je voyage un peu car j’ai des permis de circulation. Tu te souviens de Marie-Louise, elle allait en face à P..., elle prenait le train, elle, évidemment parce que ça lui coûtait rien, alors elle avait des avantages à prendre le train ! Son père était cheminot ici...”

Employée commerce, 30 ans

(à propos des suppressions) :

“Ceux qui s’en plaignaient c’était les employés du chemin de fer... Y en a de moins en moins, y en a qui s’en vont par suite de l’âge... y avait pas mal il y a 50 ans... autrefois y avait 400 personnes après la guerre à la gare et au dépôt, y a plus de dépôt alors... Y en avait pas mal, y en a encore pas mal, ça s’élimine avec le temps. Y avait beaucoup de retraités qui s’en servaient parce que c’était un moyen gratuit et beaucoup ne s’étaient pas adaptés à la voiture, ils n’avaient pas pris leur permis... et c’était peut être pas prévu du point de vue budget (la voiture)... Ça faisait partie des avantages qui étaient dans leur profession et ceux qui voulaient se promener, c’était pratique d’aller à Paris, l’employé du chemin de fer en retraite... c’était cette histoire de pas payer...”

“Qu’est ce qu’on leur donnait en payant pas ! Ils se figuraient qu’on leur faisait un cadeau énorme, c’était pas de l’argent qu’ils touchaient dans leur porte-monnaie... Les employés des chemins de fer on leur prenait pas de l’argent : on leur coupait quelques satisfactions, d’aller se promener...”

Employé banque, 50 ans

1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

L'analyse de cette catégorie n'a été menée qu'à partir d'une région particulière, mais compte-tenu de la structuration de cette population d'une part, et des composantes de l'étude d'autre part, il nous semblait nécessaire de donner à ce groupe social un éclairage particulier.

Nous avons pu observer que dans les régions où sont implantées des activités propres au train (dépôts, ateliers de réparation, centre d'études techniques, etc.), les cheminots et leurs familles jouent un rôle prépondérant dans l'organisation sociale.

Leur organisation interne et l'esprit de corps qui les anime, leur permettent de fonctionner comme un groupe social spécifique, possédant des structures et des défenses suffisamment importantes qui constituent une force sociale dont il faut tenir compte.

L'intégration des cheminots à la région est variable, elle suit les progressions de carrière, les mutations qui y sont reliées et les attaches familiales qui se sont constituées; les contacts personnels avec la population et l'intérêt pour la vie locale en dépendent.

Cependant, le caractère particulièrement accentué de leur corporation fera souvent apparaître leurs revendications comme celle d'un groupe particulier, plutôt privilégié (sentiment d'appartenance, fierté, avantages sociaux particuliers), ce qui peut être la cause d'un rejet par les autres groupes sociaux.

Les cheminots disposent traditionnellement d'avantages spécifiques en matière de voyages, qui leur ont permis depuis toujours de se déplacer, eux mêmes et leurs familles, plus facilement que d'autres couches de la population et de posséder ainsi la maîtrise du transport en train.

2. MOBILITE

2.1. LES ATTITUDES FACE AU DEPLACEMENT

Les cheminots, leurs familles et leurs descendants ont acquis une connaissance particulière des voyages en train, aucunement contraignante.

Ils possèdent la maîtrise quasi complète du mode, la connaissance, l'habitude, le plaisir. La préservation de leur statut passe par la popularisation et la valorisation du mode de transport et du service.

On peut dire que les cheminots ont contribué très largement à la constitution des images concernant le train et le service public. Ils ont pu être, à cause de leurs comportements et de leurs attitudes en matière de mobilité, les véhicules d'images particulièrement frustrantes pour certains groupes sociaux qui s'estimaient moins favorisés.

Ceci peut nous permettre aussi d'expliquer en partie les clivages qui apparaissent entre les salariés du secteur public et du secteur privé.

Dans les régions d'intense activité cheminote, on note, en effet, que les images très valorisées du train sont très nettement modifiées par l'image de la SNCF qui est le plus souvent liée au personnel que l'on côtoie.

Dans la mesure où la population locale ne bénéficie pas directement ou indirectement de l'implantation des cheminots, elle a plutôt tendance à réagir de manière négative et considère les cheminots comme des privilégiés jouissant d'avantages particuliers

“Si moi je connais des gens qui l'utilisent, mes beaux parents, ben ils utilisent ce train énormément, pourquoi parce que mon beau père est retraité des chemins de fer. Eux ils habitent à T... et de T... vous avez déjà énormément de lignes qui sont créées, qui sont faites, qui sont déjà établies depuis longtemps et qui permettent de circuler déjà partout en France parce qu'eux... ils ont pris leur retraite à T... Ici des retraités cheminots je vois pas, mais T... c'est le... ah oui ! ! Ils ont des avantages c'est surtout ça, et puis mon beau-père trouve également que les routes comme ça c'est pas mal encombré... il vieillit, oui il me l'a dit...”

Employé commerce, 40 ans

“Il faut déterminer les besoins de la population et mettre en place quelque chose qui corresponde à ses besoins, le chemin de fer n'est pas périmé, il y a ce qui peut être fait par voie d'air, d'eau et de route, il faut que la meilleure prestation de service soit donnée aux gens dans le cadre d'une économie dirigée...”

Responsable d'opinion ex-cheminot

“Ils (les cheminots) parlaient de la commodité qu'ils avaient avec leur permis gratuit... Et en plus au point de vue moral ils voyaient que pour eux, le chemin de fer était en régression... Ils le disaient dans des conversations, dans des magasins, dans des cafés. Y en avait toujours qui étaient pas contents, les jaloux, qui croient toujours que c'est ruineux les avantages des autres... Ça s'est digéré assez facilement...” (les suppressions)

“Le transport collectif devrait être d'abord posé en terme de transport marchan-

qui n'apparaissent pas totalement justifiés (sécurité d'emploi, voyages gratuits, activité sociale et politique reconnue, etc.).

2.2. LES POLES DE DEPLACEMENT ET LE CHOIX DES MODES

Compte-tenu de leurs aptitudes à se déplacer et de leur maîtrise du mode train, les pôles de déplacement des cheminots sont généralisés.

Le choix du mode s'inscrit de fait dans leur appartenance à cette catégorie sociale, mais nous ne constatons pas d'hostilité envers la voiture.

En effet, une grande partie des cheminots en possède une qu'ils utilisent à grand regret pour certains déplacements professionnels, faute de transports collectifs.

Par contre, nous assistons à une certaine indifférence voire négation de l'autocar, qui représente « l'intrus » dans le phénomène de déplacement et qui est responsable de certaines fermetures de lignes entraînant un transfert sur route.

3. IMAGE DOMINANTE DES MODES

3.1. L'AUTOCAR

D'une certaine manière, le cheminot nie l'existence de l'autocar, qui est perçu comme le concurrent direct sur les lignes locales qui ont fait l'objet d'un transfert sur route.

Cependant, il peut concevoir une coordination rail-route, dans la mesure où l'un et l'autre seront traités également par les pouvoirs publics et si l'option choisie correspond aux nécessités du service public.

3.2. LE TRAIN

3.2.1. Le discours de la population

On peut noter une convergence sur les grands points d'image du train, avec l'ensemble de la population :

- la sécurité, la fiabilité, l'espace et les commodités concernant le mode proprement dit,
- la fonction de cordon ombilical qui favorise le dynamisme économique.

La technologie avancée que représente le rail est un des thèmes dominants et essentiels du discours des cheminots qui valorisent ainsi leur outil de travail et les hommes sans lesquels la machine n'est rien.

C'est une technologie dont peut bénéficier directement la population et qui s'inscrit dans les préoccupations des élus ainsi que le soulignent les syndicats : « *dans le cadre de l'amélioration des conditions de vie, nous serions heureux que les habitants de notre cité bénéficient des progrès de la technique, ce qui éviterait de faire augmenter « la population captive » de notre région* ».

3.2.2. Le discours des élus

Le discours des élus recouvre en grande partie celui de la population cheminote; il faut préciser toutefois que les propos des élus sont souvent liés aux contacts personnels que ces responsables peuvent avoir avec cette population. Le discours s'oriente autour de deux axes :

- la technologie avancée dont peut bénéficier la population constitue le thème privilégié,
- la qualité de la vie trouve un écho très favorable chez de nombreux élus, mais

dise. On peut voir circuler une noria de 80 camions sur nos routes : 80 moteurs qui tournent, un transport sur rail libérerait d'autant la route, assurerait une plus grande fluidité, éviterait de défoncer les routes, sans compter les problèmes de sécurité, même chose pour le transport des carburants... le réseau SNCF est loin d'être surchargé, la collectivité entretient le réseau ferré, ça coûte très cher pour ne pas l'utiliser à plein et même les transporteurs routiers payent la taxe à l'essieu, on défonce complètement les routes..."

Elu

ces derniers ont plutôt tendance à intégrer cet argument au niveau du service marchandises, en fonction de leurs propres préoccupations ainsi que des pressions de leur électorat.

En effet, certains élus constatent que la SNCF s'est peu préoccupée du secteur « marchandises » qui peut être particulièrement rentable, pour concentrer ses efforts sur le secteur « voyageurs », alors qu'une action conjointe sur les deux fronts, aurait pu minimiser, à leur avis, le risque déficitaire.

En ce qui concerne la rentabilité, pour certains responsables régionaux, elle doit s'appréhender d'une part par la dualité marchandises-voyageurs, mais, d'autre part, en limitant la politique de prestige et en assurant une desserte locale de qualité.

3.2.3. La Presse

La presse adopte volontiers un discours lyrique pour aborder le sujet quelquefois difficile du train et de la SNCF.

Elle évoque, en effet, l'aventure héroïque du train, met l'accent sur les valeurs humaines, le travail, l'effort, le courage, la ténacité, l'esprit d'entreprise, l'intelligence des hommes. La locomotive et son mécanicien sont les éléments privilégiés du discours, mais le discours se situe au passé.

On peut noter la reprise des thèmes du prestige technologique qui atténue celui de l'homme. Dans les régions « avec conflit », le rôle du personnel SNCF est valorisé, tandis que dans les zones « sans conflit », nous assistons plutôt à la mise en valeur de la SNCF en tant que société gestionnaire saine et éclairée.

3.3. LA VOITURE

Excepté les plus âgés des cheminots qui accusent l'automobile d'avoir « tué le train », l'ensemble estime que la voiture fait partie du progrès social, et qu'elle est nécessaire au bien-être de chacun, à condition que son utilisation soit tempérée.

Pour les cheminots, il existe « le fait automobile » qui se doit pas être subi passivement mais qui doit être pris en main dans le cadre d'une véritable politique des transports.

4. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF

Le service public est une préoccupation essentielle des cheminots et en particulier celle des syndicats, et qui découle directement du thème précédent.

C'est l'un des moyens de sensibiliser favorablement l'opinion publique et de pouvoir nouer des alliances (les autres services publics).

Le cheminot de base va attaquer sa direction, l'accuser d'autoritarisme, de méconnaissance et de désintérêt des problèmes locaux.

Le thème du service public est élargi à celui de la qualité de vie ; là encore, les syndicats soulignent que le train est partie prenante, et développent l'argument auprès des élus, en précisant que : *« leur bataille est celle pour les économies d'énergie, contre la pollution ; une électrification est un moyen de traction très bien placé sur ces deux plans ; le billet de 1^{ère} classe d'un voyageur entre PARIS et LE MANS paye à lui seul la quantité d'électricité consommée par la locomotive qui tracte le rapide.*

Sur le plan écologique, elle ne dégage ni gaz, ni odeur, un moteur électrique étant très peu bruyant, on peut dire qu'elle ne pollue pratiquement pas ».

La rentabilité : la définition du contenu oppose, semble-t-il, la Direction SNCF et la grande majorité des cheminots qui estime que :

1. La méthode de calcul utilisée par la direction est erronée, et tend uniquement à démontrer la non-rentabilité ligne par ligne.

2. La qualité du service est un des moyens qui permet de rentabiliser un service; dans ce contexte, une politique de prestige (favoriser les grandes lignes au détriment des lignes locales) est une politique contraire à la rentabilité.

La dénationalisation : les suppressions de lignes font partie d'un plan d'ensemble de dénationalisation de la SNCF.

Il s'agit là d'un thème à résonance corporatiste mais que les cheminots abordent pour la défense de la profession en terme de protection du service public.

Les impératifs de rentabilité cités par la Direction SNCF pour effectuer les suppressions s'opposent à la notion de service public. On ne prend pas en compte la rentabilité sociale du train, le déficit est un « faux déficit ».

Il est à noter que de nombreux cheminots rejettent le terme de « population captive » et estiment qu'il existe une population « rendue captive » par l'absence de choix modal.

L'ensemble de ces thèmes est plutôt le fait des cheminots à responsabilité syndicale et politique mais aussi, semble-t-il, celui des plus jeunes, mieux formés socialement et économiquement ; ils sont plutôt destinés à sensibiliser les élus avec lesquels ils ont un rapport de clientélisme, ce qui leur apparaît être un mode d'action plus efficace pour toucher à la fois l'administration qui, à l'intérieur, reste « sourde », et la population peu préoccupée d'intérêts qu'elle perçoit propres aux cheminots.

En effet, les rapports avec les usagers et la population passent par les chefs de gare et les agents de gare essentiellement. Or, du fait des suppressions, d'une part (lignes locales, gares, passages à niveau), et de la modernisation de certains services d'autre part, les contacts personnels deviennent moins fréquents et moins nombreux.

Et on peut noter qu'à l'image négative de l'employé de la SNCF (payé à voyager, peu aimable), se substitue une certaine nostalgie pour celui qui « humanisait » la gare.

Cependant, les agents de train (contrôleurs) et les chefs de gare incitent les usagers mécontents à faire parvenir par écrit leurs plaintes, à la gare locale ; mais à leur grand regret, ceux-ci ne le font que très rarement : sans doute pensent-ils comme eux qu'une lettre ne servira à rien face au « mur » de l'administration (image particulièrement ancrée dans les mentalités).

D'où sans doute la tendance des usagers, dans certains cas, à passer par les institutions : mairies, élus avec lesquels ils ont eux aussi un rapport de clientélisme.

Pour cette catégorie de population, le sentiment de sa responsabilité (le fonctionnement du transport) et de son importance vis-à-vis de la société la conduit à défendre le thème du service public avec une conviction d'autant plus grande que le choix de leur métier relève souvent d'une véritable vocation. De plus, l'amour du train, à caractère ludique, peut ancrer profondément l'affection portée à la fonction.

On peut observer que la valorisation morale de son appartenance à la fonction publique a pu influencer le choix des enfants, et il est possible de retrouver ceux-ci dans d'autres secteurs de la fonction publique.

Cependant, quel que soit le secteur d'activité choisi, les enfants de cheminots restent des défenseurs convaincus du train et du service public.

5. CONCLUSION

Le cheminot est avant tout un défenseur du train, et quels que soient sa fonction et son âge, il essaiera de populariser et de valoriser son outil de travail.

Cependant, il semble que le discours du « cheminot de base » se différencie de celui des responsables syndicaux et agisse à des niveaux différents.

Le « cheminot de base » sera davantage un révélateur et un informateur pour la population, qu'il sensibilise à la détérioration du service et, en particulier, des lignes locales lors de rencontres et de conversations amicales.

Les responsables syndicaux synthétisent et analysent les différentes informations grâce à des contacts nombreux, avec des centres de décisions variés (municipalités, ministères, administrations, élus, journalistes, etc...).

Leur activité est « tous azimuts ».

Mais il faut noter que :

– les données factuelles de l'information (signes de déclin) sont retenues et invoquées par le « cheminot de base » ainsi que les données corporatistes.

– les données à caractère idéologique, politique et économique, concernant le service public, la politique de l'Etat et de la SNCF sont plus souvent absentes et lacunaires dans le discours du « cheminot de base », mais au contraire solidement argumentées chez le responsable syndical.

E. LES RETRAITES

	Page
1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	83
2. MOBILITE	83
2.1. Les attitudes face au déplacement.....	83
2.2. Les pôles de déplacement et choix des modes.....	83
3. IMAGE DOMINANTE DES MODES	85
3.1. L'autocar	85
3.1.1. L'autocar urbain	85
3.1.2. L'autocar interurbain	85
3.2. Le train	87
3.3. La voiture	87
4. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF	87
5. CONCLUSION	88

“Je ne suis pas contente ici, avant quand j’avais le cafard, je pouvais prendre le train et aller à Paris, le train c’était impeccable, il s’arrêtait ici à A... et à T..., moi je suis parisienne aller à T... ça me changeait les idées, c’était une distraction... les commerçants s’ils ne passent pas, on est bloqué, il faut qu’on aille chercher un ami, ils nous dépanne... à T... Je n’y vais plus maintenant il n’y a plus de car maintenant on est coupé du reste, je ne me déplace plus... le taxi c’est trop cher, la campagne c’est pas gai...”

Mme L... 69 ans (ex-citadine)

“Nous avons une population de petits retraités SNCF et de petits retraités en général qui n’ont pas tous une voiture et pour lesquels ça devient un problème très grave que la desserte SNCF soit si appauvrie, c’est un problème crucial...”

Le 1^{er} achat fait par la nouvelle municipalité, c’est l’achat d’un minibus pour les personnes âgées et les handicapés, c’est vous dire combien nous sommes sensibles à ce problème des transports... Nous avons essayé de chiffrer nos dépenses pour le service public, nous voulons expliquer que notre bibliothèque, notre centre de loisirs, notre crèche, etc... ce sont des structures très coûteuses ; je suis bien consciente qu’une petite métropole doit faire cet effort, il faut que les charges d’exploitation soient ressenties par les communes des environs qui en bénéficient et les transports en font partie. Petit à petit, les yeux de la population s’ouvrent quand on lui répète bien les choses, elle finit par prendre conscience...”

Conseillère municipale, ancienne directrice d’école

“Il faut qu’on aille jusqu’au café (1 km 1/2) et qu’on téléphone à un taxi ou aux ambulances B... qu’ils viennent nous chercher... à T... on peut pas y aller, ça nous fait trop cher en taxi...”

Retraitée, 72 ans

“Ah ! c’est pas rien vous savez... il y a des fois c’est quand même urgent on a besoin de quelque chose ou... de voir quelqu’un ou n’importe... pour aller à l’hôpital. Si vous aviez un rendez-vous chez un médecin et que c’était pas le jour du car, c’était embêtant... Voyez on s’en va à T... J’ai deux commissions mettons... je les fais, je voudrais revenir mais il faut qu’on attende, une heure ou deux... voyez c’est la barbe... mais autrement je ne pourrais pas sortir de mon trou...”

Retraitée, 80 ans

1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Le contexte socio-économique de cette catégorie de population doit s'analyser selon deux types :

- les retraités vivant en milieu urbain
- les retraités ruraux.

Les retraités urbains vivent plus facilement le problème du déplacement, car ils en ont l'expérience et les moyens.

De plus, leur entourage est actif et peut pallier un problème rapidement.

Les retraités ruraux vivent plus difficilement leurs déplacements, sur le plan économique, d'une part, et sur le plan des moyens, d'autre part.

– Les transports collectifs entraînent des contraintes difficiles (horaires, jours de passage).

– Leur entourage n'a pas la disponibilité souhaitée, compte-tenu de leur mobilité récente et de leur activité.

L'état de marginalité dans lequel se trouve placée une partie des retraités qui vivent en milieu rural, quelles que soient leurs origines, sensibilise une partie de la population, plus particulièrement attachée à la notion de service public du transport collectif.

2. MOBILITE

2.1. LES ATTITUDES FACE AU DEPLACEMENT

Pour les retraités qui vivent en milieu urbain et ont l'expérience de ce milieu, le déplacement est assez bien vécu, tant sur le plan psychologique que matériel. Ils ont l'habitude de se déplacer et disposent des moyens nécessaires. Il semble bien qu'ils conservent une grande mobilité malgré leur âge.

Pendant, dans les couches rurales âgées, on peut observer le développement d'un sentiment d'amertume (cf. les agriculteurs retraités) qui peut aller jusqu'à la revendication active chez certains retraités issus du secteur public revenus dans leur région d'origine (proximité de la famille). Ces derniers sont amenés à prendre en main l'organisation sociale des moins favorisés (les retraités d'origine agricole) directement en faisant partie du conseil municipal ou indirectement par le biais des clubs du 3^e âge.

Le déplacement déjà rendu difficile par la diminution des moyens physiques (fatigue, risque de malaise) devient, du fait de l'absence de mode de transport adapté, une "aventure" que la plupart refuse d'assumer, tant elle est soumise à des aléas qui risquent de coûter cher (prix des taxis).

2.2. LES POLES DE DEPLACEMENT ET LE CHOIX DES MODES

Les retraités sont amenés à se déplacer fréquemment pour des raisons de santé essentiellement (médecins, oculiste, dentiste, etc.), pour satisfaire des besoins essentiels au respect de sa personne (coiffeur, vêtements, etc.) et des formalités administratives (sécurité sociale, retraite). Or, si certains de ces déplacements ne peuvent pas toujours être prévus et planifiés, ils ne peuvent pas toujours, non plus, être satisfaits dans des conditions normales.

“On vous convoque quelque part à N... si vous n'avez pas de voiture, qu'est-ce que vous allez faire ? il y a un horaire à respecter... vous allez arriver à 10 h pour un rendez-vous à 16 h. Les cars, c'est affiché avec un nom de quartier, les gens ne savent pas s'en servir... parce qu'ils ont pris l'habitude de la voiture.”

“Les plus âgés n'ont jamais connu ça...”

“Oui, ils sont perdus...”

“C'est sûr à A... je ne saurais pas m'orienter...”

“Il faut une information, une assistance à l'arrivée...”

“Oui, mais où... ?”

“En gare sur une plaque tournante de transport par exemple... pour aller à SS je dois prendre quel car, c'est tel numéro, tel car, telle station. Moi je ne vous cache pas que quand je prends le train, je regarde à deux fois inquiet...”

“Vous avez raison...”

“Il y a toujours l'appréhension, un transport collectif est beaucoup plus compliqué parce que l'on a pas les infos voulues, vous avez le point final, mais entre temps les arrêts sont pas inscrits...”

“C'est un manque de savoir...”

“Un manque d'éducation...”

Discussion de groupe

“On est le moins possible dehors surtout à la mauvaise saison, c'est pas commode les transports tels qu'ils sont pour aller à T... il y a un car vers 2h20 et il faut attendre jusqu'au soir pour rentrer... un car si on le râte au retour vous voyez la catastrophe ! ... il nous débarque à la gare des cars il faut marcher ou prendre un taxi... téléphoner pour en avoir un autre taxi pour le retour et quand il arrive ce n'est pas l'heure du car...”

Retraitée, 87 ans

Sur le plan des loisirs, les clubs de 3^e âge réservent une part de plus en plus importante aux voyages, ce qui banalise l'utilisation de l'autocar grand tourisme pour cette couche de population.

En conclusion, on peut dire que les retraités ont l'obligation de se déplacer (santé, social) ; certains (ceux d'origine urbaine) en ont l'habitude et en revendiquent plus particulièrement le droit. Leur entourage étant essentiellement composé d'éléments actifs, plus ou moins mobiles, ils ressentiront différemment leur manque, mais dans les régions rurales où le taux de motorisation est très élevé, ce qui signifie souvent une mobilité récente mais effective au niveau local, la population la plus âgée s'estime très défavorisée et délaissée.

3. IMAGE DOMINANTE DES MODES

3.1. L'AUTOCAR

Il est nécessaire de distinguer l'autocar interurbain et l'autocar (autobus) urbain.

3.1.1. L'autocar urbain

Il bénéficie d'une image plutôt positive dans les régions favorisées par les transports collectifs (zone de Saint-Etienne et de Bressuire).

Les opinions des retraités à propos de l'autocar rejoignent celles de l'ensemble de la population de ces zones : l'autocar est familier et participe à la vie locale.

Il apporte une qualité de service particulière à l'égard des plus âgés : arrêt à la demande, ambiance amicale et prévenante.

La personnalisation de l'autocar est une préoccupation des transporteurs routiers qui mettent l'accent sur cet aspect du service qui fait partie « *d'une politique commerciale* », mais qui est inexistante, semble-t-il, dans certaines régions où l'autocar est en très nette régression.

Cependant, les usagers de l'autocar se plaignent souvent d'un manque d'information générale : de la difficulté d'identifier les lignes en fonction des directions, la connaissance des arrêts en particulier dans les villes moyennes où le transport urbain est récent.

A cet égard, les compagnies d'autocars qui ont adopté une signalétique colorée (autocars de couleurs différentes selon les destinations) ont, semble-t-il, permis aux plus âgés de se repérer plus facilement.

Il reste que, pour ceux qui viennent de l'extérieur, l'autocar est souvent jugé d'un accès difficile et est générateur d'angoisse, d'où son rejet.

Le prix du déplacement en autocar est souvent estimé élevé par les plus âgés, ce qui réduit d'autant la possibilité de fréquentation (pas de tarifs sociaux) ; de plus, certains d'entre eux connaissent l'existence des services gratuits dans certaines municipalités.

3.1.2. L'autocar interurbain

Il est le plus souvent rejeté par l'ensemble des retraités qui déclarent éviter de le prendre et préférer s'en remettre, malgré la contrainte que cela représente, à la bonne volonté d'un voisin ou d'un proche.

Dans les petites communes rurales, l'autocar apparaît le plus souvent complètement anachronique, en particulier le car SNCF.

Mais, d'une manière générale, on peut dire que l'ensemble des retraités reproche à l'autocar d'être inadapté aux besoins, c'est-à-dire : trop lent, peu fréquent, inconfortable (à l'intérieur et absence d'abri) voire quelquefois complètement absent.

“Je connais plusieurs chauffeurs... les chauffeurs sont très sympathiques... pour les sorties du 3^e âge, ils prennent leurs grands mères dans leurs bras... ils apportent des petits bancs... ils sont affables et complaisants, ils n’hésitent pas à conduire les grands mères à leur porte... on est en famille avec eux, ils sont très sympas, j’ai mes habitudes, je retrouve les mêmes têtes...”

Retraitée

“C’est le temps des diligences, on s’arrête et on prend de l’essence en cours de route (= les chevaux) et puis toc... toc... toc... on repart... et le culot qu’on a c’est que les gens qui prennent le turbo train ils paient le même prix que moi... le prix du km est le même... de P... à B... faut pas se plaindre parce qu’il y a le car de 19 h qui vous amène vers 20 h ! une heure pour 30 km ! crois qu’ils vont nous supprimer les cars et j’en serai contente : il faudra faire quelque chose.”

Professeur Education nationale, retraitée 70 ans

“Le train on sait à quelle heure il part, à quelle heure il arrive, le car on sait quand il part et dans quelle direction, mais quel temps il mettra ? et la sécurité aussi, il y a très peu de déraillements par rapport aux accidents de car...”

“en montagne...”

“Regardez par verglas les enfants qui partaient en vacances de neige de Cholet, deux cars qui sont rentrés l’un dans l’autre...”

“Oui on parle de la voiture, mais le car il est comme nous il est sur la route c’est dangereux...”

“Pour l’été ça joue moins, mais nous si on s’est fixé ici c’est à cause des communications, je ne serais pas allé à F...”

“Nous on avait un petit pavillon à F... il n’y avait rien, c’était pas pratique ; le train, c’est plus sûr...”

“A la gare, il y a une bonne salle d’attente bien chauffée...”

“Vous entendez crier le train pour tel endroit tandis que le car je le prends tellement rarement que je ne connais pas... j’y vais trop tôt parce que j’ai peur de le manquer...”

Discussion de groupe

“Personne nous aide et pourtant ils ont des voitures... ça ne vaut pas la ville... ma voisine en face elle va tous les jours à A..., elle ne m’a emmené que 3 fois, je lui redemandrai pas... il y a une autre dame dans notre cas, c’est une parisienne, c’est pareil... ça va pas, elle en a marre du pays... ils pensent qu’à eux, moi je veux rien lui demander...”

Retraitée, 72 ans

Seul l'autocar de grand tourisme pour voyage organisé bénéficie d'une image très valorisée : c'est le confort au complet, associé au plaisir du voyage, de l'évasion (prise en charge, porte-à-porte, confort intérieur, etc.).

3.2. LE TRAIN

Pour la majorité des retraités, le train, c'est la sécurité, la fiabilité, le confort et aussi une certaine familiarité.

Dans les régions où le choix modal existe, au plan local, le choix du train est surtout justifié par le coût moins élevé que celui de l'autocar (carte vermeil). Le train est jugé moins cher que l'autocar.

Cependant, le confort et la sécurité ne jouent guère pour un petit trajet qui se fait le plus souvent dans une micheline « antique », « poussive » et « inconfortable ».

A cela s'ajoute le fait que le gain de rapidité du train par rapport à l'autocar se perd le plus souvent par le trajet d'approche et la rupture de charge à l'arrivée (gare excentrée). Il faut avoir l'heureuse chance d'habiter près de la gare et « d'avoir à faire » près de la gare pour bénéficier de la rapidité.

De plus, on peut s'apercevoir que la notion de proximité est très étroite pour la population en général (300 m est jugé loin), a fortiori pour les personnes âgées, fatiguées ou handicapées.

Le train local a des fréquences faibles en milieu de journée, les horaires concordent mal avec ceux des non actifs.

Il apparaît de moins en moins adapté aux besoins de la vie moderne, il est en régression.

Mais le train c'est avant tout la sécurité (ponctualité, existence physique, fiabilité, abri) et pour les retraités et les personnes âgées, il semble que ce soit souvent déterminant dans leur attachement au mode.

3.3. LA VOITURE

Pour la majorité des retraités, la voiture c'est l'image de la vie active, de la jeunesse, du dynamisme et de la liberté, etc.

Pour ceux qui n'ont jamais eu accès au mode, la voiture engendre l'égoïsme, l'individualisme, et c'est le mal de la société actuelle.

Pour ceux qui doivent abandonner l'utilisation de la voiture (risque physique), c'est un regret, une nostalgie.

Leur participation passée à la vie active leur donne cependant le sentiment d'avoir droit à une compensation, et en particulier, le droit au déplacement pour satisfaire au moins les besoins essentiels de leur vie (santé, administration).

Mais peu d'entre eux osent s'exprimer publiquement, ils craignent de « déranger », « d'indisposer ».

Ils essayeront de s'organiser en fonction de la compréhension des uns et des autres, se faisant établir des ordonnances pour plusieurs mois, regroupant leur rendez-vous chez le médecin avec d'autres activités nécessaires, en faisant l'économie de leur déplacement et de leur vie.

4. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF

Nous n'avons pas traité dans ce chapitre la notion de service public et de transport collectif, car, pour cette catégorie sociale, les opinions rejoignent :

- celles des agriculteurs pour les retraités de milieu rural,
- celles des salariés pour les retraités de milieu urbain.

Nous pouvons donc nous reporter aux développements correspondants dans les chapitres consacrés à ces deux catégories.

5. CONCLUSION

Il apparaît donc, après l'analyse de cette catégorie, que les retraités ne s'expriment que quand on leur en donne la possibilité.

De fait, les retraités ruraux ont plutôt une attitude résignée, alors que les retraités urbains se font, relativement, les chantres de la revendication en matière de transport collectif.

De plus, compte-tenu de leur facilité d'expression et de leur image de citoyens, les retraités urbains prennent en charge idéologiquement les ruraux.

Ainsi, la voiture reste une nostalgie,
l'autobus (urbain) revêt une image plutôt positive,
l'autocar interurbain ne bénéficie pas d'une bonne image,
mis à part l'autocar de grand tourisme que sous-tend une idée de loisir et de confort ;
le train bénéficie, par contre, d'une image très positive dans la mesure où il suggère la sécurité.

F. LES COMMERÇANTS

	Page
1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE	91
2. MOBILITE	91
2.1. Les attitudes face au déplacement	91
2.2. Les pôles de déplacement	93
2.3. Le choix des modes	93
3. IMAGE DOMINANTE DES MODES	93
3.1. L'autocar	93
3.2. Le train	95
3.3. La voiture	95
4. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF	97
5. CONCLUSION	97

1. CONTEXTE SOCIO-ECONOMIQUE

Les commerçants sont le plus souvent des urbains depuis plusieurs générations (transmission du commerce de père en fils). Leur organisation sociale est ancienne et puissante (chambres de commerce). Ils jouent un rôle non négligeable dans la vie de la cité.

La défense de leur profession passe par celle de leurs intérêts propres et de ceux qui les font vivre.

Son type d'activité et la taille de son commerce peuvent amener le commerçant à se rallier au groupe de la population qui sert directement ses intérêts ; il sera donc plus particulièrement à l'écoute de certains groupes et prêt à en répercuter le discours, même si celui-ci est en contradiction avec ses comportements et ses aspirations personnelles : ainsi, les commerçants fervents utilisateurs de la voiture, défenseurs du train dans certaines régions ou de l'autobus en grande ville.

Le commerçant est très sensible à l'évolution économique de la cité, dans la mesure où sa prospérité personnelle est liée à celle de la ville.

Le caractère spécifique de son activité professionnelle, axée sur les contacts sociaux et les échanges, le rend particulièrement perméable aux modèles sociaux qui circulent dans son milieu et dans les autres milieux qu'il côtoie. Il est plutôt sensible aux modèles urbains les plus valorisants, compte-tenu de ses aspirations et de ses intérêts (désir d'identification au milieu des affaires).

2. MOBILITE

2.1. LES ATTITUDES FACE AU DEPLACEMENT

L'exercice de la profession de commerçant est particulièrement contraignante (temps de présence nécessaire à la bonne marche du commerce, disponibilité vis-à-vis de la clientèle) ; le commerçant a peu l'occasion de se déplacer, il est plutôt dans une situation d'attente par rapport au reste de la population.

La mobilité du commerçant est plus souvent énoncée qu'effective.

En effet, ses déplacements professionnels sont moins fréquents que ceux d'autres couches de la population active. En contrepartie, ses déplacements personnels (achats, loisirs) sont importants et nombreux (déplacements, week-end, vacances).

Cependant, il aura de plus en plus tendance à aller chercher lui-même la marchandise nécessaire plutôt que d'attendre des livraisons, soumises à des aléas différents, en particulier pour des réapprovisionnements. Mais il faut noter que les comportements et les attitudes du commerçant peuvent varier considérablement en fonction du type de commerce exercé et de la taille du commerce.

Certains commerçants de prestige et d'importance auront une mentalité plus proche de celle des chefs d'entreprise, les petits commerçants traditionnels plus proche de celle des artisans et des cadres moyens.

Mais, d'une manière générale, le commerçant estime que la mobilité est un phénomène moderne et général qui facilite la connaissance. Il adopte donc les comportements et les attitudes de ceux qui lui paraissent être les chefs de file de sa ville (rôle de la chambre de commerce, lieu de communication privilégié).

“Du moment que les gens voyagent moins en voiture on emprunte le train... mais ça revient ; beaucoup de gens qui allaient en voiture disent : c’est mieux le train, on a moins de problèmes, les abords de Paris deviennent très difficiles, les sens interdits changent... ils sont moins fatigués... en hiver c’est néfaste la voiture... seul, au point de vue coût, c’est à peu près pareil.. il y a des couchettes, on est moins fatigués...”

Hôtelier

Il apparaît que le groupe des commerçants possède une habitude récente du déplacement, une obligation limitée, mais une volonté certaine, liée d'une part, à l'utilisation ludique et narcissique de la voiture, d'autre part à la pression sociale qui l'incite à adopter les modèles modernes en matière de mobilité, compte tenu de leur signifiant (dynamisme social et économique).

2.2. LES POLES DE DEPLACEMENT

Paris exerce un attrait particulier sur ce groupe de population ; c'est la ville référence.

Mais les déplacements en direction de Paris sont peu fréquents, 1 à 2 fois par an, à l'occasion de « salons », en particulier pour les commerçants de type traditionnel.

Les gros commerçants se déplacent plus fréquemment (1 fois par mois ou plus).

Les déplacements en direction des capitales régionales sont plus nombreux et fréquents ; il est cependant difficile de situer la régularité et la périodicité du déplacement, fonction du type de commerce.

Mais on peut dire que la capitale régionale est un substitut apprécié de Paris, dans la mesure où l'accès est plus facile (plus familial, mieux connu) et la circulation à l'intérieur de la ville jugée moins contraignante.

2.3. LE CHOIX DES MODES

La voiture est toujours utilisée pour tous les déplacements à courte et moyenne distance, quelle que soit la raison invoquée (professionnelle ou personnelle).

Cependant, on peut noter que pour les déplacements à longue distance, pour raisons professionnelles essentiellement, les commerçants, quel que soit leur statut, auront de plus en plus tendance à utiliser un transport collectif de prestige (train de grandes lignes, avion) justifiant ce choix par le gain de temps, de fatigue, l'absence de contrainte.

La mauvaise connaissance du milieu urbain (Paris) notamment et les contraintes de circulation (sens interdits, parkings, etc.) d'une part, d'autre part sa volonté d'identification à une classe sociale valorisée (les chefs d'entreprise) renforcent ses motivations de choix en faveur du transport collectif.

3. IMAGE DOMINANTE DES MODES

3.1. L'AUTOCAR

Ainsi que nous l'avons déjà souligné, le commerçant peut adopter des attitudes opposées à ses comportements, être amené à prendre la défense de groupes sociaux apparemment très différents de lui.

Ses attitudes à l'égard de l'autocar (comme du train) sont très révélatrices de son ambivalence.

D'une part, en tant que « piloteur », il rejette l'autocar qui le frustré du plaisir de la conduite, il le juge durement « inconfortable, tape-cul, on ne peut pas bouger, c'est bondé ».

Mais, dans le même temps, il constate que les autocars privés qu'il voit circuler (autocars touristiques ou urbains) sont confortables, neufs, propres, et cela tient essentiellement au type de gestion « ce n'est pas un monopole comme la SNCF, il y a une concurrence ».

“Dans le passé : antagonisme avec les commerçants, parce que l’autobus était perturbateur de la circulation... mais les mentalités ont évolué, les centres commerciaux se sont faits grâce au transport collectif et la création des supermarchés ont été le révélateur d’ailleurs, quand il y a une grève dans les autobus, on constate une baisse de fréquentation des grandes surfaces du centre commercial. Si on invoque la qualité de vie : on voit l’invasion des quartiers anciens par les voitures... les zones piétonnes ça appuie dans le sens du transport collectif... Nous avons assisté à la création d’un comité de défense des commerçants qui s’est transformé en comité d’animation... la persuasion et l’information sont nécessaires et une zone embryonnaire pour prouver... les réactions de la population ont été très positives... pour la qualité de vie et un élément de vitalisation du centre... les élus étaient convaincus mais 2 freins : les commerçants et l’élément financier...”

Directeur de compagnie de transport routier

“Evidemment, ça rehausse un peu la station d’avoir des trains de grandes lignes qui s’arrêtent chez nous... le train de N... qui avait un apport relatif ne s’arrête plus en hiver, simplement en été... on en a sans doute parlé au conseil municipal, parce que le train ça touche quand même le tourisme, mais, en été, ça fonctionne comme par le passé... F... qui n’a plus de train maintenant, eh bien j’ai beaucoup de personnes qui m’ont dit c’est embêtant on peut plus aller à F... par le train, on est obligé de prendre le car... c’est très bénéfique le train et beaucoup de gens apprécient que les express, s’arrêtent à C... on a des transports à notre disposition... moralement c’est intéressant... pour le tourisme... Pour les affaires, beaucoup de commerçants quand ils sont seuls ils prennent le train pour aller à Paris... les gens sont très attachés si on leur disait que les trains ne s’arrêtent plus, ils ne seraient pas contents... pas marcher l’un sans l’autre...”

Commerçant

“La voiture c’est un mode de transport qui est à la vogue ! presque tout le monde a sa voiture et tout le monde prend sa voiture pour faire quelques courses... la voiture est un élément essentiel pour les déplacements... pour toutes sortes de gens... pour moi, la rapidité, c’est l’essentiel... pour l’entreprise, c’est très important...”

Entrepreneur

L'élément d'image de l'autocar « voyage touristique » est renforcé dans les régions qui vivent en grande partie du tourisme. C'est grâce à l'autocar (et au train) que le commerçant voit affluer vers lui la clientèle potentielle.

Mais l'autocar, grâce à sa possibilité de pénétration dans le centre-ville et grâce aux arrêts, favorise le commerce, d'où l'intérêt d'arrêts fréquents pour le commerçant ; il peut rejoindre la demande de la population.

Si dans certaines grandes villes, les commerçants ont souvent été hostiles aux transports collectifs urbains, ainsi que le soulignent les transporteurs et les élus, les interventions directes des transporteurs auprès des commerçants (utilisation du même langage, et des mêmes concepts économiques) ont pu faire évoluer ce groupe vers une image positive de ce mode.

3.2. LE TRAIN

Pour les commerçants, le train a participé à la prospérité économique de la ville; il amenait les visiteurs c'est-à-dire des clients (image du train local). Mais si l'image persiste toujours, elle est souvent supplantée par celle de la voiture qui leur donne le sentiment d'un afflux de clientèle plus important (cf. les embouteillages du centre-ville). Ils sont d'ailleurs convaincus que « tout le monde a sa voiture et que tout le monde la prend pour faire ses courses ».

Mais, pour les commerçants des petites villes et des villes moyennes, le train reste souvent un mode de transport dévalorisé à cause des lignes locales peu prestigieuses (mauvais matériel, lenteur, peu de fréquence, clientèle modeste). En l'occurrence, les grandes lignes ne sont pas assez sélectives, la clientèle du train reste « trop populaire » (2^e classe).

De plus, auprès de certains commerçants, le train de grandes lignes peut être perçu très différemment ; il peut représenter un apport de clientèle supplémentaire, pour les villes à vocation touristique, puisqu'il permet aux personnes âgées (les retraités) de se déplacer facilement.

Toutefois, il peut être aussi un moyen qui permettra la fuite de la clientèle locale vers d'autres villes plus prestigieuses, mieux équipées, ce qui entraîne une action particulière des élus à parole nationale, soulignant l'intérêt du dynamisme économique régional, apporté par tous les grands modes de transport.

Dans ce contexte, la présence de la gare et les arrêts des trains de grandes lignes deviennent les signes extérieurs de prestige d'une ville.

Cependant, le train compte-tenu de son infrastructure (passage à niveau, lignes traversant les villes) peut gêner ceux qui circulent en voiture et qui restent les plus nombreux ; le commerçant est, en définitive, peu convaincu de l'intérêt du train pour lui, excepté s'il en devient un utilisateur assidu.

3.3. LA VOITURE

La voiture fait partie de l'image sociale, elle correspond aussi à un désir profond de participation au bien-être collectif : le loisir.

Dans ce contexte, la voiture, qui symbolise à la fois la réussite sociale, l'indépendance et l'absence de contraintes, va devenir le mode de transport privilégié de ce groupe.

Grâce à la voiture, le commerçant va faire l'apprentissage de la mobilité et devenir un utilisateur d'autant plus ardent de ce mode qu'il a été longtemps frustré du déplacement d'une part, et qu'il est contraint professionnellement, d'autre part.

Le commerçant est donc particulièrement attaché à ce qu'il considère comme le seul mode de déplacement compatible avec l'exercice de sa profession. Il aura donc tendance à rationaliser au maximum son discours et à traiter sa voiture comme « un outil de travail » avant tout, qu'il est nécessaire « d'amortir » par une intense utilisation

“Nombre croissant de voitures, ce n’est pas quelque chose d’inquiétant à C..., c’est la compagnie ici, il y a la place de Verdun pour se garer... c’est en plein centre ; par contre dans les grandes villes... dans une dizaine d’années, il faudra envisager d’interdire la circulation en voiture dans les villes et mettre à la disposition des gens des moyens 10 fois plus nombreux de se déplacer... avec toutes les commodités qu’offre la voiture. Il faudra retrouver ce qu’on perd au niveau de la voiture pour le retrouver au niveau du transport en commun.”

Agent immobilier

“Les secondes classes sont infréquentables, on est obligé de monter en 1ère classe parce que c’est très sale en 2e classe et il y a pas mal de place : les places sont prises par les gens qui ne payent pas, on reste debout... Les gens qui ne payent pas : les militaires, les gendarmes, les gens de la SNCF, les familles nombreuses, c’est parce que c’est un service public... un invalide, un monsieur qui ne payait pas, c’était répugnant, il sentait le vin rouge... et faut pas qu’il y ait de grèves... pour le carnaval de Nice, ma femme y est allée avec les gosses ; y avait pas de couchettes libres ; on ne bénéficiait pas de réduction puisque moi je restais à la boutique, on a payé 800 ou 900 F... avant de choisir l’horaire, faut sa voiture pour bénéficier d’une réduction... le train c’est réservé aux gens qui ne payent pas, c’est pour ça que c’est très cher quand on paye...”

Charcutier

(influence de ses modèles économiques), d'où une utilisation importante en dehors du cadre professionnel.

D'une manière générale, les commerçants estiment que l'utilisation de la voiture dans les grandes villes doit être limitée, d'autant que les habitants de ces villes bénéficient de transports en commun bien organisés. Mais en ce qui concerne la petite ville et la ville moyenne, la voiture est jugée indispensable (apport de clientèle et utilisation personnelle).

La voiture, c'est le mode de déplacement des ruraux et des habitants des petites villes. Il n'existe pas de contraintes. La voiture est revendiquée comme une nécessité, le discours très déclaratif des commerçants à propos de la limitation d'usage de la voiture recouvre les thèmes écologistes, de qualité de vie et de civisme (économie d'énergie, etc.), mais ils sont destinés aux autres.

La voiture : c'est la rapidité du déplacement, le confort, le porte-à-porte, l'autonomie, la liberté, le plaisir de la conduite.

Son attachement personnel à la voiture individuelle rend le commerçant hostile aux transports collectifs routiers qui gênent la circulation de la voiture.

Cependant, ses contacts personnels et professionnels avec les transporteurs routiers rejoignent souvent ses préoccupations et peuvent très sensiblement modifier son discours à l'égard des transports collectifs routiers.

Son commerce est un lieu de rencontre et d'échange privilégié ; lui-même est un diffuseur d'information. Il apparaît donc souhaitable de s'en faire un allié et un propagandiste, d'où les nombreux contacts noués entre transporteurs routiers et commerçants.

4. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF

Pour ce groupe de population, la notion de service public reste attachée au train dans la mesure où ce thème est surtout véhiculé par les cheminots, avec lesquels il a pu avoir des contacts (région à forte population cheminote).

Le service public signifie service ouvert à tous ; il permet donc l'accès à toutes les couches de la population, d'autant qu'en ce qui concerne le train, les avantages sociaux accordés ne peuvent que renforcer l'image populaire du mode.

Pour les commerçants, le service public, tel qu'il est pratiqué par la SNCF, est le principal responsable du déficit général.

Le service public nuit à la saine émulation de la concurrence, accorde des avantages et des privilèges dont il ne bénéficie pas.

Le prix élevé des 1^{ères} classes est un moyen de sélectionner la clientèle. C'est elle seule qui rentabilise le train, sans en avoir l'exclusivité.

5. CONCLUSION

Le commerçant est avant tout un utilisateur et un défenseur de la voiture dans la mesure où elle correspond à une image sociale valorisante et lui permet de se déplacer individuellement avec une parfaite autonomie.

Cependant, son manque d'expérience en matière de déplacement peut l'inciter à préférer un mode de transport collectif valorisant afin de s'identifier au monde des affaires.

C'est un groupe de population puissant au niveau économique, qui dispose de moyens de pression organisés (chambre de commerce) et qui est partie prenante dans l'organisation de la cité, d'où la nécessité de le consulter et de le rallier. A cet égard, l'action des élus des villes et des transporteurs routiers en direction de ce groupe est significative, car le commerçant peut être un défenseur et un propagandiste d'images particulièrement efficaces.

G. LES SCOLAIRES ET ETUDIANTS

	Page
1. MOBILITE ET CHOIX DES MODES	101
1.1. Les scolaires du monde rural	101
1.2. Les scolaires et étudiants en milieu urbain	101
2. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF	105
2.1. Pour les transporteurs routiers	105
2.2. Pour les associations de parents d'élèves	105
3. CONCLUSION	105

“On se plaint toujours que les enfants de notre commune et des communes rurales sont des gens illettrés qui n’ont pas de formation, il faut quand même reconnaître, il y a un gymnase à A... Que le mercredi après midi, il y a des sports comment voulez-vous que les enfants des communes y aillent, il faut encore que les parents payent...”

Agricultrice, 40 ans

“15 minutes de car scolaire pour les enfants des campagnes, elles se lèvent tous les matins à 7h25, elles prennent leur bicyclette pour aller jusqu’à M... chez ma belle-sœur, on les monte quand il fait trop mauvais temps, le soir elles reviennent à 17h30... Il y a des enfants qui, du fait du regroupement pédagogique, font 80 kms par jour et rentrent chez eux à 18 h... il y a des parents qui ont pris leur propre voiture pour calculer le nombre de kms d’un circuit et estiment que le car est illogique.”

Agricultrice, 45 ans

1. MOBILITE ET CHOIX DES MODES

Dans ce chapitre, nous traiterons de la mobilité des scolaires et étudiants, et du choix des modes, au travers du discours des parents interrogés.

Si l'on se réfère à l'ensemble des discours, il s'avère que les enfants et les adolescents sont particulièrement mobiles mais ils sont aussi les causes et les raisons du déplacement des adultes, en particulier des femmes.

1.1. LES SCOLAIRES DU MONDE RURAL

Ainsi que nous l'avons signalé dans le chapitre consacré aux agriculteurs, les enfants font très tôt (dès la maternelle quelquefois) l'apprentissage de la mobilité, du fait, d'une part, des regroupements pédagogiques, d'autre part, des aspirations du monde rural.

En effet, la scolarisation obligatoire n'est pas la seule raison invoquée, il s'agit aussi pour les agriculteurs d'avoir accès à toutes les formes de culture, sans exclusive.

Les déplacements des enfants les plus jeunes sont le plus souvent assurés par les femmes en voiture ; elles préfèrent se déplacer plutôt que de faire lever les enfants trop tôt et leur imposer un temps de trajet jugé disproportionné et mal adapté, d'autant que l'isolement des fermes oblige à un déplacement jusqu'au point de ramassage.

Les plus âgés (enseignement secondaire) sont souvent internes dans les villes équipées en établissements secondaires, afin d'éviter des aller-retour longs et fatigants, les horaires des transports collectifs réguliers étant jugés peu adaptés aux horaires scolaires.

Ils retournent en fin de semaine dans leur famille, soit en voiture groupée (1 famille à tour de rôle), soit en autocar de ligne régulière, soit en train, en fonction de l'offre locale.

Un nombre de plus en plus important de parents souhaite l'amélioration du transport scolaire, mais dans les régions très influencées par les modèles traditionnels, l'action des organisations de parents d'élèves est souvent freinée par la mentalité paysanne et par le manque de « savoir » qui peut se manifester à plusieurs niveaux :

– La crainte de l'instituteur : s'opposer au transport scolaire existant pourrait être perçu par l'instituteur comme un refus des regroupements scolaires dont il a pu être le promoteur.

– La méconnaissance des autorités et des structures susceptibles de prendre en compte les intérêts de la collectivité.

– Le refus de toute organisation suscitée par des nouveaux venus qui véhiculent des concepts modernes et adoptent des moyens d'action jugés trop agressifs vis-à-vis du pouvoir local en place (habitude de rapports de type paternaliste).

1.2. LES SCOLAIRES ET ETUDIANTS EN MILIEU URBAIN

Le transport scolaire des élèves du primaire et du secondaire ne pose pas de problèmes, la ville possédant les équipements scolaires nécessaires jusqu'au secondaire inclus.

Cependant, il reste que certains enfants sont, dès le secondaire, orientés vers des établissements scolaires spécialisés (lycées techniques, agricoles, etc) dont la ville

“Il est en surcharge, alors s’il y a un accident...”

“Le car ou les michelines c’est archi bondé, la micheline qui vient de St... le lundi matin c’est archi bondé, ils en prennent encore à S... et à la ville. Ils ne mettraient pas une micheline de plus ! et le reste de la semaine les gosses ils attendent sur le quai, il va pas laisser 4/5 gosses sur le quai, il va les prendre, mais arrivé à B... c’est plein...”

“On trouvait que ce n’était pas bien sérieux, c’est toujours la même entreprise mais ça va mieux. On pense que normalement le chauffeur de car devrait descendre parce que c’est un petit car et les portes se ferment derrière... pour la sécurité des enfants, le chauffeur devrait descendre et fermer les portes lui-même pour être sûr que... il n’y en a qu’un qui le fait... les autres jamais et c’est arrivé l’année passée que les portes s’ouvrent en route... on a tous crié, c’était dans un virage... on a eu peur que nos enfants soient éjectés...”

Réunion de groupe

“G... a le monopole du ramassage scolaire donc il commande. Il n’a pas assez de cars et ne veut pas en racheter, donc il veut ramener du même coup les élèves du CES et le primaire, ce qui fait que les cours finissent plus tôt et que les gamins ont 1/2 heure pour déjeuner...”

Agricultrice, 35 ans

“Si je suis administrateur du comité départemental du ramassage scolaire, je les vois régulièrement. Il groupe les familles qui ont organisé, demandé la création, gère des services de ramassage scolaire dans la Loire. Le conseil d’administration se réunit périodiquement pour examiner dans quelles conditions cela se passe au point de vue tarif, sécurité, discipline, horaires, confort ; on parle de tout, je prends note de ce qu’ils disent, je donne le point de vue des transporteurs, on discute... on trouve des arrangements, c’est direct, ils viennent nous voir, on arrange les choses. Après, quand ça passe à la section scolaire du comité technique départemental, en général, la position de chacun est connue à l’avance ; on explique ce qu’on a fait en particulier. D’habitude c’est assez raisonnable et si c’était pas raisonnable, on ne se serait pas mis d’accord...”

Il y a des visites individuelles aussi bien avec le Préfet qu’avec les fonctionnaires de la Préfecture, qu’avec les Ponts et Chaussées ; je les vois pratiquement tous les jours, qu’avec les conseillers généraux, les élus locaux ; avec eux nous avons des relations permanentes, c’est bien pourquoi, en fait, quand nous nous réunissons on est à la veille de trouver une solution, c’est après les remous... Les réunions du comité départemental du transport là je vais y aller, je pense que j’aurai d’autres transporteurs avec moi...”

Responsable d’opinion entreprise

n'est pas forcément pourvue ; pour quelques-uns, le transport est souvent très difficile (absence de liaison ou manque de fréquence). Les parents préfèrent avoir leurs enfants pensionnaires plutôt que prendre le risque de déplacements difficiles, longs et coûteux.

Mais le problème le plus important est posé par les étudiants qui ont à se rendre dans les villes universitaires proches.

De nombreux parents refusent l'utilisation de l'automobile, d'une part à cause du risque d'accident (jeune conducteur, routes difficiles par mauvais temps et encombrées), d'autre part parce que l'achat d'un véhicule supplémentaire est une charge trop lourde pour le budget familial.

Pour ces familles, seul le train, grâce à des liaisons rapides de ville à ville, peut apporter un mieux-être aux parents, déchargés de l'inquiétude (train-sécurité), et aux étudiants, déchargés de toutes contraintes (pertes de temps minimales, possibilité de travailler dans le train).

Mais on note, par ailleurs, l'impatience des populations les plus jeunes pour accéder à la voiture, symbole d'autonomie et d'indépendance.

Dans le contexte actuel, les couches urbaines jeunes (villes moyennes et petites villes) semblent être beaucoup plus marquées par le mythe de l'automobile ; elles manquent souvent d'expérience en matière de déplacement en autocar et encore plus souvent en matière de déplacement en train. Dans quelle mesure les contraintes des parents influenceront-elles sur leurs attitudes ? Il nous apparaît difficile de préjuger des modifications à venir compte-tenu du style de vie adopté et des idéologies privilégiées par les différents groupes sociaux qui composent les couches moyennes et les couches supérieures des villes moyennes et des petites villes (commerçants, cadres moyens, cadres supérieurs, professions libérales, patrons).

Mais, dans les régions où le transport collectif est peu développé ou en régression, les migrations des enfants scolarisés et des étudiants posent des problèmes d'organisation, de temps et de coût, tous problèmes pesant lourdement sur les familles.

Les conditions dans lesquelles se font les déplacements des enfants sont jugées, par la majorité des parents, inadaptées et même dangereuses (les transports collectifs en surcharge). Les parents, face aux démarches à entreprendre pour une amélioration des services, se sentent souvent impuissants et rejettent la responsabilité sur le transporteur en l'accusant de monopole et de protectionnisme.

Mais de plus en plus, confrontés au problème de déplacement des enfants et en ressentant directement les contraintes et les difficultés, ils sont amenés à agir et même à se « battre » pour obtenir satisfaction.

Les associations de parents d'élèves sont actives et agissent auprès des différentes instances administratives et politiques.

Leur action est plutôt centrée sur l'autocar. C'est, en effet, le mode qui est associé à ce type de transport.

Cependant, les difficultés rencontrées et les échecs enregistrés, en vue d'une amélioration du transport collectif scolaire, peuvent les amener à adopter des positions dures qui pourront être perçues comme une opposition politique au pouvoir en place.

Les transporteurs routiers, de leur côté, affirment leur sensibilisation au transport scolaire et leurs efforts pour l'amélioration de ce service.

D'une manière générale, on peut noter que les transporteurs routiers (excepté les petits transporteurs locaux, souvent « sous-traitants ») auront tendance à refuser des contacts directs et difficiles avec les parents d'élèves et traiteront le transport scolaire au niveau des institutions (élus, administrations) et au niveau des responsables d'opinion reconnus. Ils se déclarent très favorables aux transports spécialisés et insistent sur la qualité du transport.

A cet égard, il faut souligner l'importance de l'information pratiquée par les transporteurs routiers auprès des responsables d'opinion, pour populariser leurs services, convaincre et persuader du bien-fondé de leurs positions. Ils développent une argumentation fondée sur la défense des intérêts de leur corporation ; ils mettent en avant la souplesse du mode, la desserte fine et maillée, mais cette qualité ne peut être obtenue

“L’année dernière, des problèmes avec le CES et le transporteur scolaire,... avec le regroupement pédagogique, nous sommes tributaires de l’entrepreneur, nous avons été obligés de voter par le conseil d’administration que nous étions d’accord pour avancer la rentrée du matin... et j’ai répondu que ce vote n’avait aucune valeur parce que la mesure nous sera imposée par l’académie, parce qu’on ne dépend que de Monsieur G...,

Pour le moment, par la force des choses, on essaye que ça marche avec le transporteur, mais on en dépend forcément ; il ne s’agit pas de le boycotter ; il nous dit que le transport scolaire n’est pas rentable, je veux bien le croire, mais d’autres disent que s’il n’y avait pas le transport scolaire, les entreprises de transport y perdraient... lui aussi en a ras le bol... il va y avoir d’autres regroupements dans le département et si Monsieur G... en a ras le bol, qui transportera nos enfants ? c’est l’Education Nationale ?”

Agricultrice, 45 ans

qu'avec le concours des pouvoirs publics et des collectivités locales compte-tenu des frais de gestion de plus en plus lourds et des exigences de plus en plus importantes et qualitatives des usagers (les enfants, par le biais des associations de parents d'élèves).

2. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT COLLECTIF

2.1. POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS

La notion de service public ne leur échappe pas, mais elle doit être incluse dans la logique du marché : pour eux, les suppressions de régie ont soulagé les élus de la responsabilité financière et ont permis d'adapter de meilleurs circuits.

Cependant, ils ont conscience des oppositions qu'ils peuvent rencontrer et déclarent que pour lever les freins et faire passer les idées, il est nécessaire « *de faire preuve de diplomatie, de beaucoup de patience, de multiplier les contacts, les explications et les démonstrations* ».

Ils sont très favorables à la concertation et rencontrent les différents représentants de toutes les organisations sociales et publiques (syndicats ouvriers et patronaux, associations, responsables SNCF, responsables des administrations, élus, etc.).

2.2. POUR LES ASSOCIATIONS DE PARENTS D'ÉLÈVES

Le service public est un concept fondamental puisqu'il doit prendre en charge les populations les plus dépendantes. Les décisions prises par les pouvoirs publics pour le bien de la collectivité doivent être mises en œuvre et appliquées sous la responsabilité des pouvoirs publics qui en ont été les instigateurs.

En fait, pour les parents d'élèves, il apparaît une certaine incohérence entre les décisions des différentes instances : éducation nationale et ministère des transports. On oblige les enfants à se déplacer et non seulement on organise mal le déplacement, mais il est en partie à la charge des parents.

Or, il apparaît bien que, dans ce cas précis, la population déclare ne jamais avoir été consultée et que les décisions sont prises « au sommet ». La logique serait d'envisager le service public dans son ensemble, depuis les décrets jusqu'aux applications, ce qui ne leur semble pas être le cas.

3. CONCLUSION

D'une manière générale, on peut dire que le transport scolaire est le centre des préoccupations de la grande majorité de la population, des élus et des techniciens du transport, du fait :

- de l'allongement de la scolarité et des regroupements scolaires
- des besoins manifestés par les différentes couches sociales en matière de culture,
- de la pression des associations qui prennent en main la défense des intérêts des scolaires,
- des intérêts financiers qui y sont liés.

On peut observer que la prise de conscience d'un groupe en matière de transport collectif passe le plus souvent par le transport scolaire et que certaines images de modes de transport émanent directement du vécu des enfants.

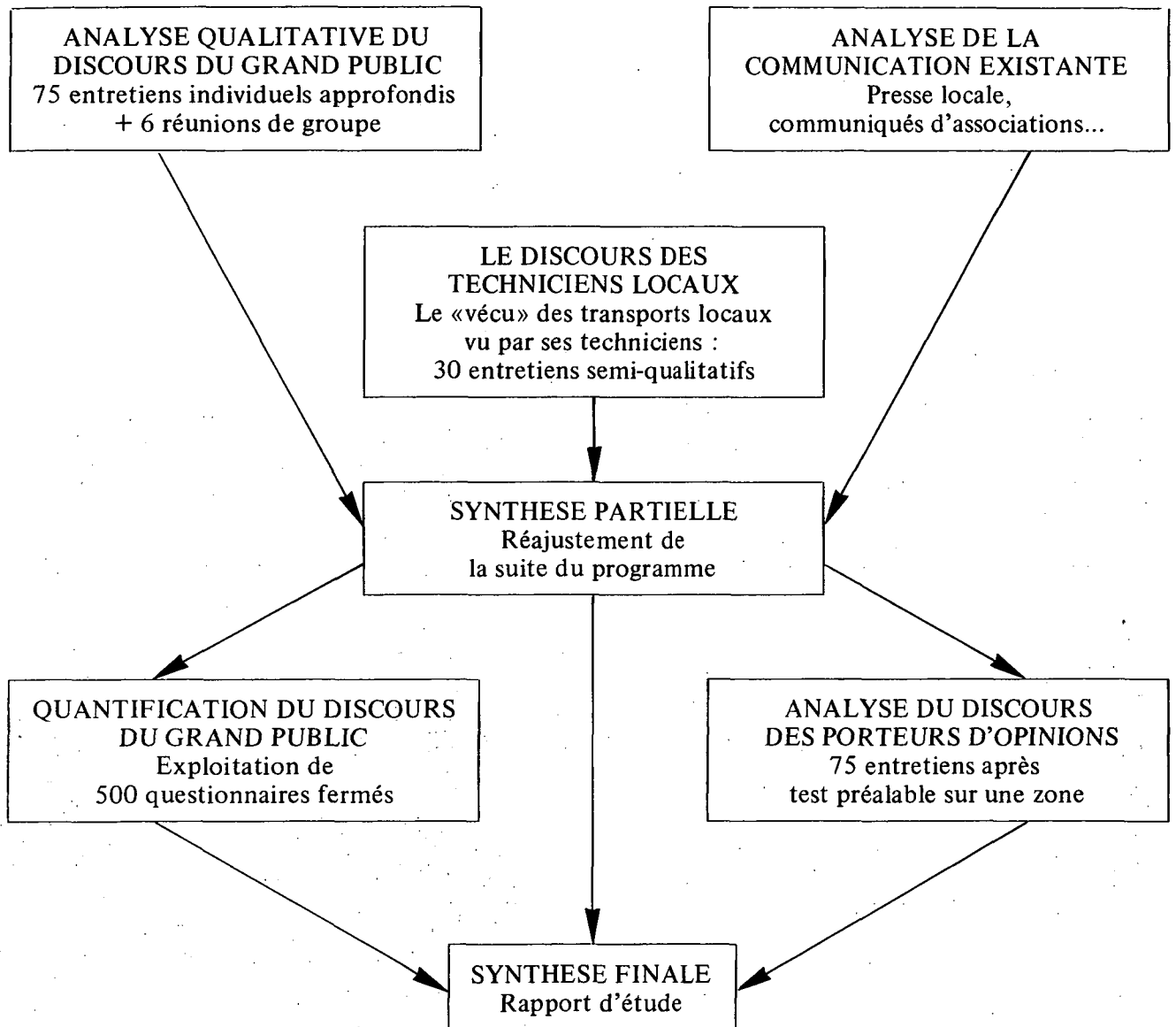
Il est donc possible de penser que l'image du transport collectif dans l'avenir sera liée à leur expérience personnelle, à leur genre de vie.

De plus, le besoin en matière de mobilité sera d'autant plus important que les habitudes seront anciennes, bien ancrées, et les expériences bien vécues.

ANNEXES

	Page
1. ORGANIGRAMME DE L'ETUDE	108
2. DESCRIPTION DES ZONES	109
3. ECHANTILLONS DE LA POPULATION ENQUÊTÉE	113
4. STRUCTURES DES QUESTIONNAIRES	114
5. RESUME DE L'ANALYSE STATISTIQUE AUPRES DU GRAND PUBLIC	117

1. ORGANIGRAMME DE L'ETUDE



2. DESCRIPTION DES ZONES

Les zones d'enquêtes choisies ont été au nombre de 5, en fonction de leur diversité géographique, économique, sociologique, administrative, historique, culturelle, politique, afin de dégager des tendances globales suffisamment significatives, mais en préservant une homogénéité interne aussi parfaite que possible, d'où la dimension réduite de chaque zone.

ZONE I : ARCIS-SUR-AUBE :

Les communes rurales du canton d'ARCIS SUR AUBE sont traversées par l'ancienne ligne SNCF dont les services ont été supprimés en mai 1972 ; 4313 habitants au total pour les communes de Mailly le Camp, Semoinnes, Villers Herpisse, Allibaudières, Nozay, St Etienne, St Rémy, Voué, Montsuzain. La zone est caractérisée par une chute de population importante entre 1968 et 1975.

Les classes actives (20 à 64 ans) sont proportionnellement moins nombreuses que pour la France entière (52 % contre 55 %), tandis que l'on constate l'inverse pour les personnes âgées (16 % contre 14 %).

L'agriculture et les industries agro-alimentaires emploient 36 % de la population active.

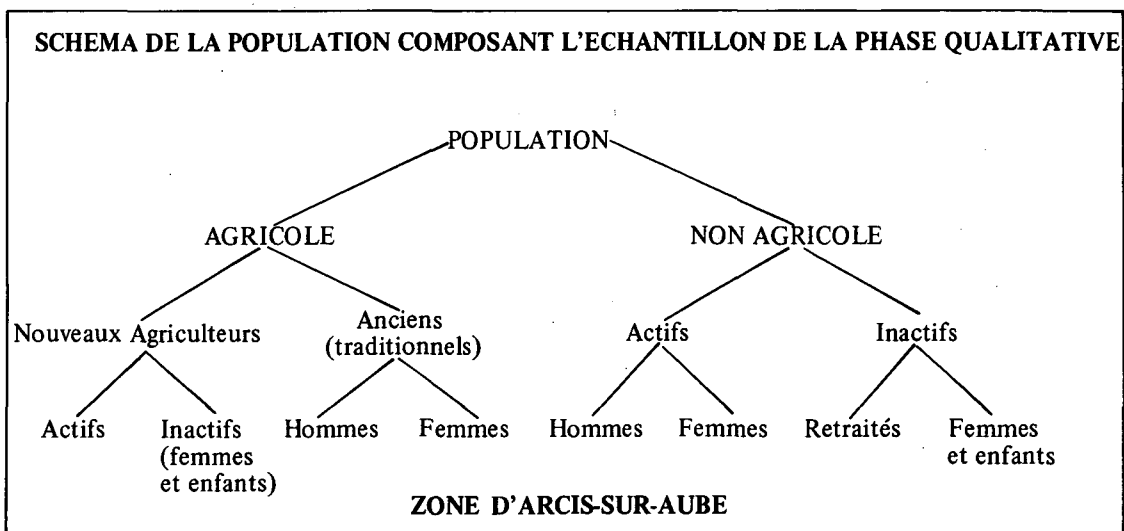
Les activités agricoles se sont profondément modifiées depuis la fin de la dernière guerre, grâce au développement de la culture de la betterave industrielle et l'extension du machinisme plus généralement.

Le secteur textile, activité traditionnelle pour la région de TROYES, connaît des crises cycliques et ne constitue pas un pôle suffisamment sécurisant pour la population.

Dans cette zone, le progrès passe par l'agriculture, même si les transformations des modes de faire-valoir continuent à susciter une chute de population et en conséquence le départ de certains services (commerce, artisanat, écoles).

Une entreprise artisanale d'autocars, installée à ARCIS SUR AUBE exploite, à la suite d'accord avec les rapides de Champagne, une ligne ARCIS-TROYES (un aller-retour par jour) et assure la desserte des établissements scolaires.

Les rapides de Champagne exploitent la ligne CHALONS-TROYES par la N 77, desservant ARCIS et MAILLY (4 aller-retour direct et semi-direct) et 2 aller-retour omnibus de MAILLY à TROYES, desservant les communes du canton d'Arcis, excepté Nozay, St Etienne-sur-Barbusse et St Rémy qui ne disposent d'aucun transport collectif.



ZONE II : les communes incluses dans l'aire du SDAU de la région de SAINT-ETIENNE et à sa limite.

10.474 habitants au total pour les communes d'Andrézieux Bouthéon - St Cyprien et Bonson.

La zone se caractérise par un fort accroissement de population entre 1968 et 1975 (+ 8,2 %), surtout localisé à Andrézieux - Bouthéon et à St Cyprien (+ 90%). L'habitat collectif s'est édifié dans la zone d'habitation d'Andrézieux-La-Chapelle ; il est plutôt de type individuel à St Cyprien et Bonson.

Le canton de St Just-St Rambert auquel appartiennent les 3 communes considérées est composé d'une population essentiellement urbaine (80 %).

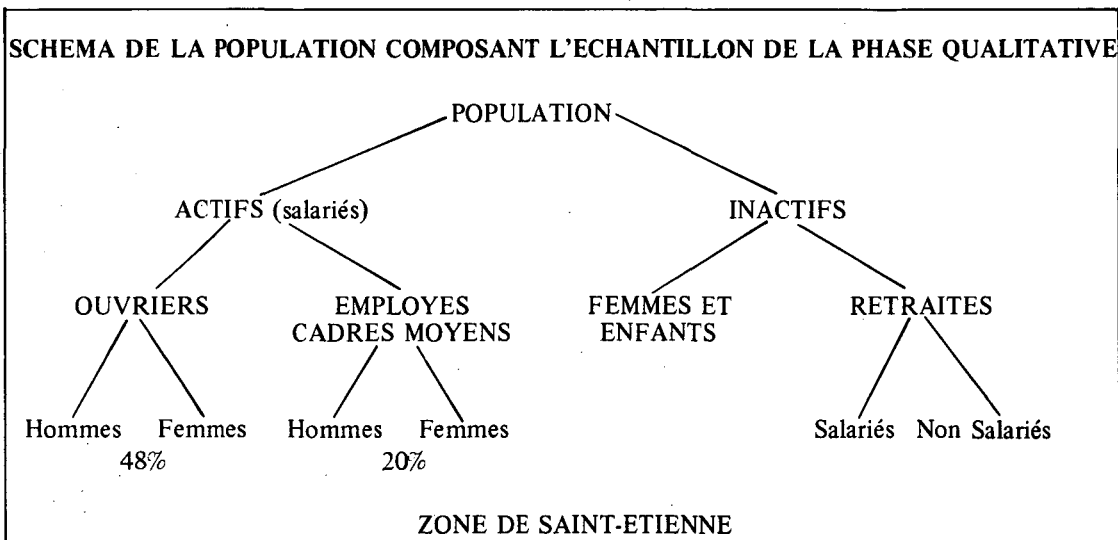
Composition sociologique de la population active :

- 48 % d'ouvriers
- 12,3 % de patrons du commerce et de l'industrie
- 11,9 % employés
- 10,5 % agriculteurs exploitants.

Le secteur industriel dominant est la transformation des métaux. L'offre en matière de transports collectifs interurbains tant sur route que sur rail est élevée :

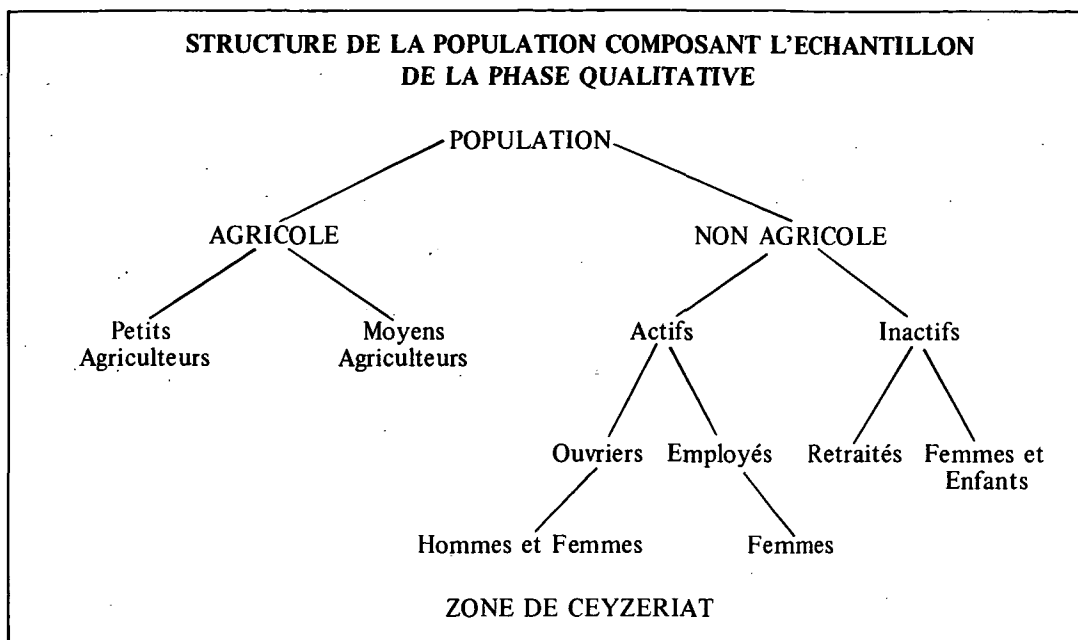
- sur route : 27 aller-retour quotidiens assurés par des transporteurs routiers divers,

- sur rail : 25 aller-retour quotidiens St Etienne Bonson, St-Galérien - Veauche - Bouthéon. Les services Bonson-Sembadel ont été transférés sur route (exploitation par la SCETA)



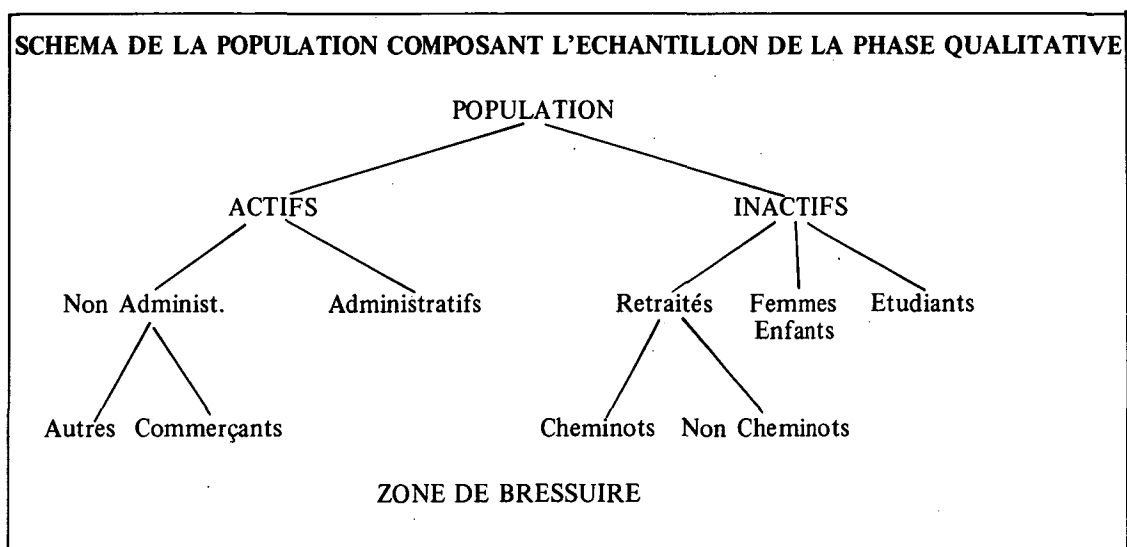
ZONE III : le canton de CEYZERIAT (région de Bourg en Bresse). Dans une zone au relief accidenté, bénéficiant d'une seule desserte ferroviaire, il comprend les communes de Ramasse, Simandre, Villereversure, Bohas, Grand Coirent, Cize : au total 2185 habitants.

La ligne SNCF Bourg-en-Bresse, Cluse, Nantua, Oyonnax dessert les communes de Simandre et Villereversure (7 allers et 6 retours quotidiens). Il n'existe pas de service routier quotidien régulier. Les ouvriers représentent 28 % de la population active, les agriculteurs 22 %.



ZONE IV : Zone de BRESSUIRE, zone rurale centrée autour d'un pôle secondaire de développement d'environ 17.000 habitants (DEUX-SEVRES).

- BRESSUIRE, chef-lieu d'arrondissement, est la capitale du Bocage ; la commune a eu une croissance de l'ordre de 14,5 % entre les deux recensements de 1968 et 1975.
- Centre d'une région à vocation agricole, Bressuire possède un important abattoir.
- Le secteur secondaire se développe grâce à l'implantation de plusieurs zones industrielles ; les activités tertiaires traditionnelles pour Bressuire (foires et marchés) se maintiennent (commerces, services financiers, services administratifs).
- La SNCF assure des services routiers réguliers quotidiens vers Poitiers, Nantes, Niort, Angers.
- Sur route, seuls subsistent les services de foires et marchés.
- Sur rail, la SNCF offre 2 aller-retour par jour, Paris - Les Sables d'Olonne par Thouars et la Roche-sur-Yon avec arrêt à Bressuire et une desserte étoffée vers Thouars.

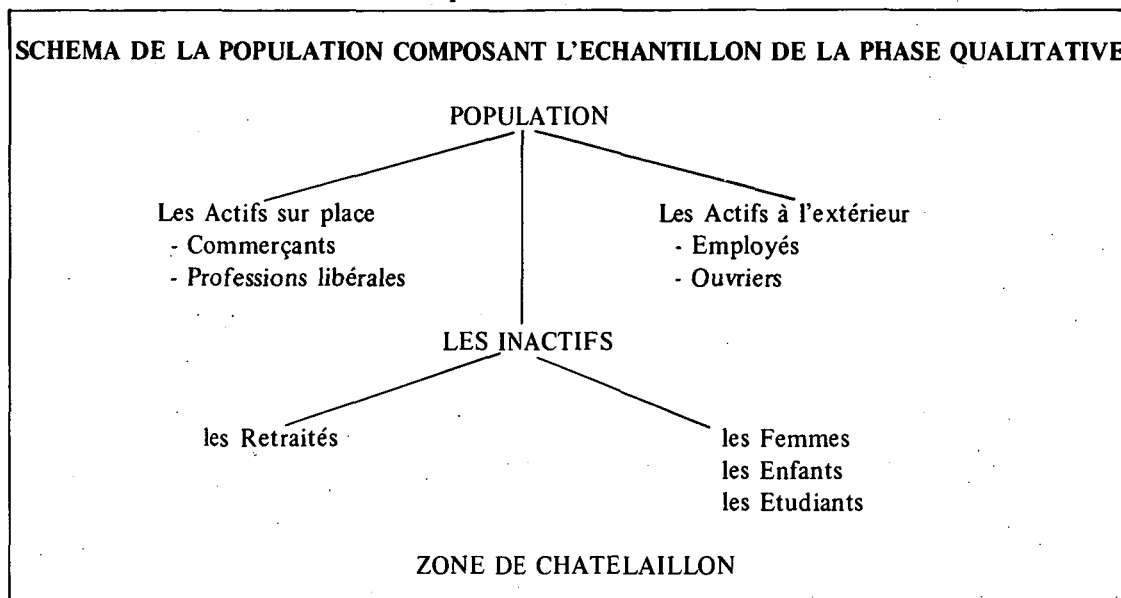


ZONE V : la ville de CHATELAILLON (CHARENTE MARITIME), représentative d'une zone touristique, est composée d'une forte proportion de retraités, souvent aisés et d'origine urbaine et d'un apport saisonnier de touristes. Equipée de tous les services de première nécessité, elle axe son développement sur les services touristiques, tout en bénéficiant de l'une des zones industrielles de La Rochelle, située à moins de 10 km, qui offre des emplois à la population ouvrière.

L'offre routière et ferroviaire est relativement importante :

- sur route : 13 aller-retour quotidiens vers La Rochelle
- sur rail : 8 aller-retour quotidiens vers Paris via La Rochelle.

SCHEMA DE LA POPULATION COMPOSANT L'ECHANTILLON DE LA PHASE QUALITATIVE



3. ECHANTILLONS DE LA POPULATION ENQUETEE

	Arcis sur Aube Zone I	St Etienne Zone II	Ceyzeriat Zone III	Bressuire Zone IV	Chatellaillon Zone V	Σ
QUALITATIF						
- Interviews						
. de responsable d'opinion	23	24	23	18	19	107
. de techniciens et agents de l'Etat						56
. élus						51
- Interviews population	17	15	16	17	15	80
- Table ronde grand public	2	1	1	1	1	6
	1TR homme	1TR mixte	1TR homme	1TR mixte	1TR mixte	
QUANTITATIF	100	100	100	100	100	500

4. STRUCTURES DES QUESTIONNAIRES

4.1. QUALITATIF

a) Guide d'entretien « grand public »

- Expérience personnelle et familiale en matière de transport
 - types de déplacement
 - modes
- Exploitation du vécu du transport de la famille
- Image des différents modes
 - avantages
 - inconvénients
 - critères objectifs et subjectifs de choix
- Environnement transport
 - attentes, souhaits
- Perception des déplacements de la région dans le contexte national
- Caractéristiques socio-démographiques

b) Guide d'entretien « techniciens locaux et agents de l'Etat »

- Exploration du statut de la fonction présente et passée de l'interviewé
- Perception des transports locaux
 - image des modes
 - avantages et inconvénients
 - changement d'habitude de la région
 - avenir des transports
- Information sur les transports
 - modes de circulation
- Renseignements signalétiques

c) Guide d'entretien « responsables d'opinion »

- Exploration du statut de la fonction présente et passée de l'interviewé
- Perception des transports locaux
 - moyens dont dispose la population
 - problèmes de la population
 - évolution des comportements
 - attitudes et comportements des autorités et des responsables
- Perception de la localité et de la région dans le contexte national
 - situation générale
 - évolution perçue et souhaitée
 - rôle des autorités
- Habitudes en matière de transport personnel
- Renseignements signalétiques

4.2. QUANTITATIF

Le questionnaire mis au point par le Comité Directeur et les bureaux d'études comportait deux parties :

- Une première partie destinée à rassembler le maximum de renseignements objectifs signalétiques sur la personne interrogée :
- sexe, âge, profession du chef de ménage, actif ou non, possession ou non d'une voiture particulière, ancienneté dans la commune de résidence, mode de transport utilisé pour se rendre au travail ou effectuer des achats, connaissance et utilisation de l'offre locale en

transports collectifs ferroviaires et/ou routiers, lecture des journaux, appartenance à une association.

– Une deuxième partie constituant un test des résultats de la phase qualitative :

- attitudes générales sur les déplacements :
 - . habitude
 - . obligation
 - . volonté
- attitudes générales sur les transports collectifs :
 - . la notion de service public
 - . la SNCF ; les lignes principales et les lignes secondaires
 - . les transporteurs routiers
 - . la rentabilité
 - . l'information
 - . les groupes qui financent les transports collectifs (élus, usagers, Etat, transporteurs) qui décident les modifications de l'offre
 - . etc.,
- comparaison voiture individuelle / transports collectifs
 - . selon 17 critères (rapidité, confort, accidents, etc.)
- comparaison train / autocar :
 - . principales qualités et principaux défauts selon critères (rapidité, confort, coût, etc.)
 - . à l'aide de notation comparative sur différents points d'images par échelles suggérées ; exemple :

l'autocar est :

bien adapté pour le travail mal adapté pour le travail

La personne interrogée se positionne alors sur l'une des 5 cases.

**COMPARAISON ENTRE L'ECHANTILLON ENQUETE (E)
ET LA MOYENNE(M) NATIONALE (Recensement 1975) (en pourcentages)**

	E	M
SEXE		
Masculin	49,9	48,9
Féminin	50,1	51,1
AGE		
Moins de 18 ans	0,0	30,1
De 18 à 34 ans	27,8	23,0
De 35 à 64 ans	49,0	33,5
Plus de 65 ans	23,2	13,4
POPULATION ACTIVE		
Population active / Population totale	54,9	41,4
CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES		
Agriculteurs	23,1	11,0
Ouvriers	27,8	45,3
Employés et cadres moyens	25,1	36,5
Commerçants	24,6	7,2
TOTAL	100,0	100,0
TAUX DE MOTORISATION		
(pourcentage de ménages disposant au moins d'une voiture particulière)	80,2	65,6

5. RESUME DE L'ANALYSE STATISTIQUE AUPRES DU GRAND PUBLIC

Cette phase s'est avérée nécessaire pour deux raisons :

- valider et quantifier les opinions et attitudes mises en évidence dans la phase qualitative, afin de négliger dans les conclusions celles qui seraient trop marginales ;
- structurer l'information et la mettre en relation avec le maximum de critères signalétiques.

5.1. CONSTITUTION ET TAILLE DES ECHANTILLONS

La représentativité des échantillons par rapport à telle ou telle variable n'a pas été recherchée. Préciser et quantifier les phénomènes au sein de groupes ou catégories de personnes étant l'intérêt principal de cette analyse, le Comité Directeur a tenu à assurer la présence d'un nombre suffisant de représentants des catégories retenues, en imposant des quota minima.

Le tableau ci-contre indique les caractéristiques principales de l'échantillon retenu et les distorsions par rapport à la moyenne nationale (notamment au niveau des catégories socio-professionnelles et du taux de motorisation).

100 personnes ont été interrogées dans chacune des 5 zones à l'étude ; l'échantillon total est donc constitué de 500 personnes.

5.2. DEPOUILLEMENT ET ANALYSE DES RESULTATS

5.2.1. Le « tri à plat » des questionnaires

Une première étape de cette analyse a constitué en un dépouillement « à plat » de l'ensemble des questionnaires remplis, l'analyse des opinions émises n'ayant pas été faite, à ce stade, en corrélation avec les renseignements signalétiques obtenus auprès des personnes interrogées.

Cette première analyse a cependant permis de dégager certaines tendances « majoritaires » :

- Les personnes interrogées sont beaucoup plus sensibles aux possibilités de liberté et d'accès à des centres de services, d'emplois, de loisirs qu'offre la voiture qu'à la voiture en tant que telle ; en revanche, elles sont sensibles aux qualités intrinsèques du train (sécurisant, non polluant), mais lui reprochent de ne pas être adapté aux besoins de déplacements.

- L'autocar apparaît, au premier abord, comme le parent pauvre par rapport au train. Mais, en fait, le discours sur le train est à la fois symbolique et mythique et bien qu'a priori les personnes interrogées s'en défendent, elles avouent rapidement que l'autocar est plus adaptable et adapté à leurs besoins de déplacements que le train.

Il est cependant, apparu nécessaire d'affiner les premiers résultats obtenus, de manière à pouvoir :

- éliminer les effets liés à la distorsion entre l'échantillon enquêté et la moyenne nationale,
- identifier et décrire des groupes homogènes émetteurs des principales opinions et pouvoir ainsi comparer les résultats obtenus en phase quantitative et qualitative.

5.2.2. Affinage des résultats

5.2.2.1. Description de la démarche suivie

L'objectif de cette phase de l'étude était de mettre en évidence des groupes homogènes ayant des attitudes différentes vis-à-vis des transports collectifs, et ensuite de décrire ces groupes (renseignements signalétiques et attitudes).

Pour ce faire, la technique de la segmentation est apparue comme étant la plus efficace et la plus judicieuse.

Le principe de cette technique est le suivant : on recherche parmi les variables explicatives (renseignements signalétiques et attitudes) la variable la plus discriminante séparant l'échantillon en deux sous-ensembles qui aient le maximum de différence du point de vue de la variable à expliquer (ici l'attachement au train ou à l'autocar « mesuré » par une échelle variant de 1 à 5 et correspondant à la dernière réponse du questionnaire proposé aux personnes interrogées).

Ensuite, sur chacun des échantillons, on recherche une seconde variable discriminante, et ainsi de suite jusqu'à la limite de signification statistique des variables.

Cette technique permet de mettre en évidence un certain nombre de groupes homogènes (vis-à-vis de la variable à expliquer) que l'on peut facilement décrire : il suffit pour cela de regarder comment chaque groupe a répondu à l'ensemble du questionnaire.

Une étape préliminaire à la segmentation s'est avérée cependant nécessaire ; les variables discriminantes comprenaient, en particulier, les variables d'attitude. Or, 58 des questions posées aux personnes interrogées étaient des questions dites « d'attitudes » (vis-à-vis des déplacements, des transports en commun, etc.). Il s'agissait de mettre en évidence les ressemblances possibles entre certaines de ces attitudes, de manière à :

- diminuer le nombre d'attitudes,
- aboutir à un certain nombre d'attitudes dites fondamentales,
- hiérarchiser ces attitudes de base entre elles et examiner la part de chacune dans l'explication du phénomène (en l'occurrence l'attitude face aux déplacements et face aux transports en commun).

Cette étape préliminaire a consisté en ce que l'on appelle une analyse factorielle des correspondances.

5.2.2.2. *Analyse factorielle des correspondances*

Cette analyse a permis d'affirmer que l'attitude générale vis-à-vis des déplacements et des transports en commun ne s'expliquait pas principalement par telle ou telle attitude fondamentale.

Le processus de formation est beaucoup plus complexe.

Ce résultat, a priori négatif, est cependant riche en enseignements : agir sur tel comportement ne modifiera que faiblement l'attitude générale face aux déplacements et aux transports en commun.

Citons cependant dans l'ordre d'importance d'explication du phénomène, quelques-unes des 23 attitudes de base (indépendantes entre elles et corrélant certaines des 58 attitudes de départ) mises en évidence par l'analyse factorielle des correspondances :

- loisirs (ceux qui aiment se déplacer, qui en ont l'habitude, ne se sentent pas obligés),
- courses (ceux qui doivent se déplacer, qui en ont l'habitude, ne se sentent pas obligés),
- travail (ceux qui doivent se déplacer, qui en ont l'habitude, ne se sentent pas obligés),
- défense du train local,
- adaptabilité de l'autocar,
- opposition petites lignes \rightleftharpoons grandes lignes de la S.N.C.F.,
- complémentarité du train et de l'autocar,
- la S.N.C.F. propriété collective,
- le déplacement synonyme de détente,
- le désintérêt de la S.N.C.F. vis à vis des problèmes des usagers.

5.2.2.3. *Les segmentations*

5.2.2.3.1. Généralités

Deux segmentations ont été effectuées ; dans les deux cas, les variables explicatives étaient de deux sortes : renseignements de type signalétique, attitudes fondamentales vis-à-vis des déplacements et des transports en commun.

Pour la segmentation relative au train, la variable à expliquer était l'attachement à ce mode de transport mesuré sur une échelle de 1 à 5 (l'attachement au train étant plus grand lorsque la note attribuée est plus élevée) ; de même pour la segmentation relative à l'autocar.

Avant de donner les grandes lignes et le détail des résultats obtenus, indiquons brièvement la manière qui a permis de chiffrer l'attachement à un mode de transport donné. La dernière page du questionnaire présenté aux personnes interrogées était ainsi libellée :

Enfin le train me plaît beaucoup	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Enfin le train ne me plaît pas du tout
Enfin l'autocar me plaît beaucoup	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Enfin l'autocar ne me plaît pas du tout
Enfin la voiture me plaît beaucoup	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Enfin la voiture ne me plaît pas du tout

Il a donc été décidé d'attribuer la note 5 à la personne ayant coché la case la plus à gauche, 4 à la personne ayant coché la seconde case, etc.

Ce procédé qui peut apparaître artificiel ou arbitraire a cependant permis d'aboutir aux représentations scalographiques présentées dans les pages suivantes et qui sont assez « parlantes ».

5.2.2.3.2. Principales conclusions :

– Un des principaux enseignements des segmentations effectuées est que les renseignements de type signalétique interviennent davantage dans la détermination de l'attachement aux transports collectifs que les attitudes face aux déplacements ou aux transports collectifs.

Ce qui revient à dire que l'identification de groupes de pression favorables ou non aux transports collectifs pourra se faire sans trop d'erreurs à partir de renseignements de type signalétique : ainsi, les commerçants et ouvriers jeunes, possédant une voiture sont peu attachés au train ou à l'autocar ; ainsi les personnes âgées, certains agriculteurs, les ménages non motorisés seront, à des degrés différents, certes, des défenseurs du train.

– L'analyse a aussi montré qu'il existait un certain nombre de groupes sans identité très affirmée et sans opinion bien tranchée. Ceux-ci pencheront vers tel ou tel bord selon des critères qu'il était difficile de préciser dans le cadre de cette étude. Il ne faudrait pas toutefois, sous-évaluer leur rôle et négliger leur importance.

5.2.2.3.3. La segmentation relative au train

Le graphique a et le tableau b ci-joints ont permis d'établir les résultats suivants :

Graphique a

REPRESENTATION SCALOGRAPHIQUE DE LA SEGMENTATION

attachement au train (note attribuée)

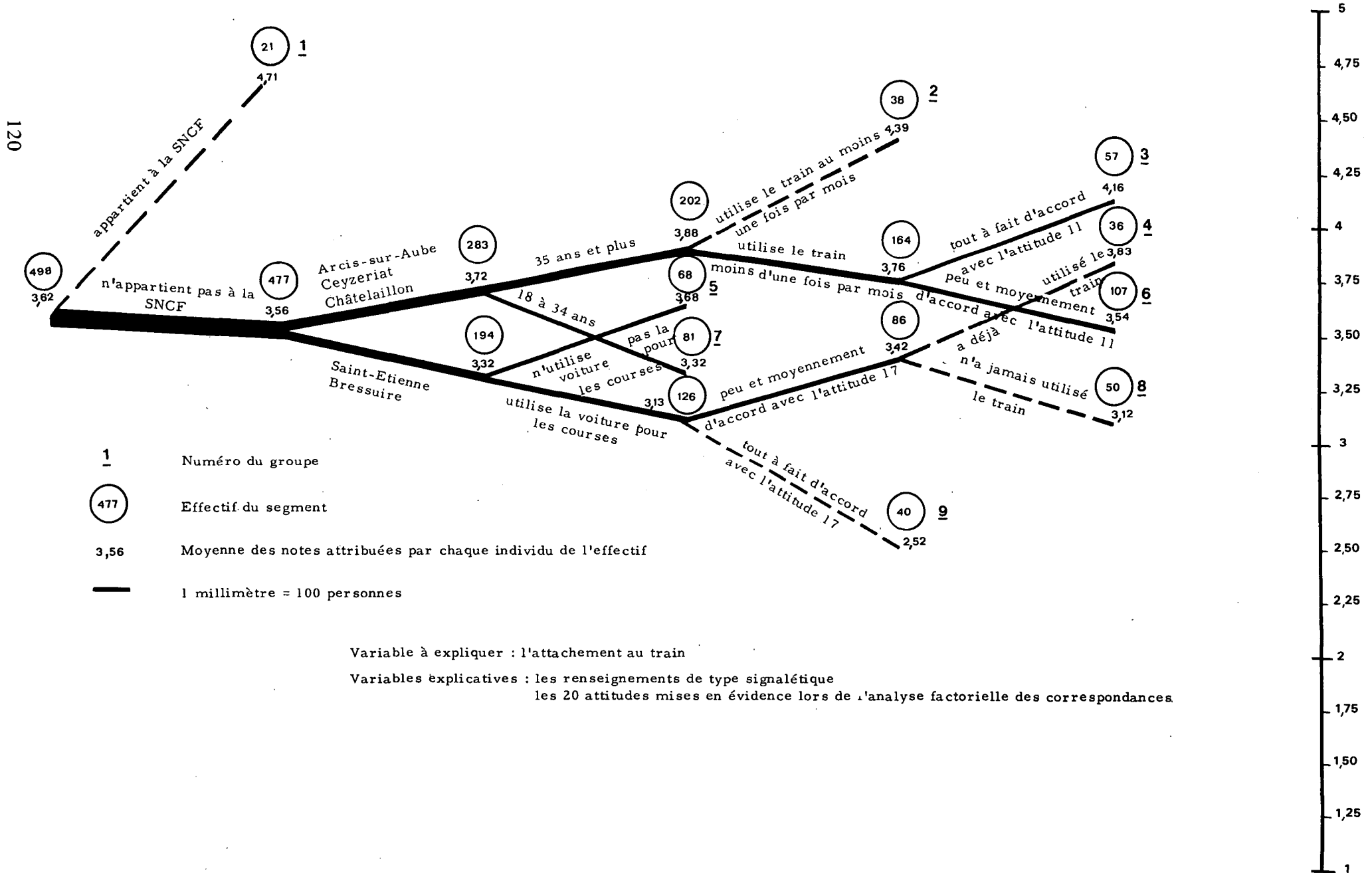


Tableau b :
Segmentation relative au train

1. Groupes mis en évidence

Groupe	Effectif	Note moyenne	Indice de dispersion (dispersion interne) (effectif du groupe)
1	21	4,71	0,59
2	38	4,39	0,77
3	57	5,16	0,85
4	36	3,83	1,81
5	68	3,68	1,54
6	107	3,54	0,96
7	81	3,32	1,55
8	50	3,12	1,35
9	40	2,52	1,60
Total	498	3,62	1,51

2. Attitude 11

Tout à fait d'accord.

« Les lignes secondaires S.N.C.F. ne sont peut-être pas rentables, mais les grandes lignes doivent compenser le déficit ».

3. Attitude 17

Tout à fait d'accord.

« La S.N.C.F. n'est pas à l'écoute des problèmes des usagers ».

– La première variable discriminante a été l'appartenance ou non à la S.N.C.F. Ce premier critère n'est pas surprenant étant donné que l'objet de cette segmentation est de mesurer l'attachement vis-à-vis du chemin de fer et ceci confirme les résultats de la phase qualitative.

– La deuxième variable discriminante a été la zone d'enquête. A noter que la population non-cheminote des zones cheminotes (St Etienne, Bressuire) se déclare moins attachée au chemin de fer que celle des zones non cheminotes (Arcis s/Aube, Ceyzériat, Chatelaillon), ce qui pourrait revenir à dire que les agents de la S.N.C.F. n'ont pas l'impact et l'effet escompté sur les populations qu'ils côtoient.

– Pour le segment a (Arcis, Ceyzériat, Chatelaillon), les variables discriminantes suivantes ont été l'âge (les moins de 35 ans sont moins attachés au train que ceux ayant plus de 35 ans), l'utilisation du train (moins ou plus d'une fois par mois) et la notion de rentabilité globale ou sectorielle de la S.N.C.F. (attitude 11) (cf. tableau b).

– Pour le segment b (St Etienne, Bressuire), les variables discriminantes suivantes ont été le moyen de transport utilisé pour effectuer courses ou achats (utilise ou non la voiture particulière), l'attitude vis-à-vis du dynamisme de la S.N.C.F. (attitude 17), l'utilisation du train (a déjà utilisé le train ou n'a jamais utilisé le train).

En ce qui concerne les variables explicatives, notons les éléments suivants :

- l'importance des variables renseignements de type signalétique par rapport aux variables d'attitudes (qui ne sont que deux et n'ont pas été les premières variables discriminantes),

- les attitudes 11 et 17 sont des opinions sur la S.N.C.F. et non sur le train. C'est

donc la compagnie qui gère l'objet qui sépare les personnes interrogées et non l'objet lui-même.

La segmentation a donc mis en évidence neuf groupes homogènes vis-à-vis de leur attachement au train que l'on peut hiérarchiser en fonction de la note moyenne que chaque groupe a attribué au train, comme il est indiqué dans le tableau b.

La note moyenne de l'effectif total est élevée (3,62), ce qui s'explique, en partie, par le fait que les personnes ont distribué en moyenne 11 points pour les trois modes : train, autocar, voiture.

Les groupes 1, 2, 3 ont un indice de dispersion nettement supérieur à la moyenne : ces groupes sont donc beaucoup plus homogènes que les autres groupes.

Enfin, il faut avoir présent à l'esprit, lors de la description des groupes, le fait suivant :

Les groupes 2, 3, 6 sont issus du même segment (population non cheminote, des zones d'Arcis, Ceyzériat et Chatelaillon, âgée de plus de 25 ans). Il en est de même pour les groupes 4, 8 et 9 (population non cheminote, des zones de St Etienne et Bressuire, utilisant la voiture pour effectuer courses ou achats).

Tableau c
Segmentation relative au train

Groupe		Points attribués				Pourcentage des points attribués		
n°	Effectif	Total	Train	Autocar	Voiture	Train	Autocar	Voiture
1	21	12,15	4,70	3,35	4,10	38,7	27,6	33,7
2	38	12,00	4,46	3,54	4,00	37,2	29,5	33,3
3	57	11,97	4,16	3,37	4,44	34,8	28,2	37,0
4	36	11,40	3,80	3,06	4,54	33,4	26,8	39,8
5	68	11,03	3,65	3,33	4,05	33,1	30,2	36,7
6	107	11,24	3,56	3,19	4,49	31,7	28,4	39,9
7	81	11,05	3,30	3,10	4,65	29,9	28,1	42,0
8	50	10,17	3,13	2,84	4,20	30,8	27,9	41,3
9	40	9,66	2,49	2,61	4,56	25,8	27,0	47,2

Le tableau c ci-dessus, indique pour chaque groupe, le nombre de points totaux attribués, puis le nombre de points attribués successivement au train, à l'autocar, à la voiture et le pourcentage représenté.

On note que :

– les points totaux attribués varient dans la même proportion que ceux attribués à la voiture. Ce qui revient à dire que le nombre de points attribués à l'autocar et à la voiture varie assez peu d'un groupe à l'autre : le nombre de points attribués à la voiture varie entre 4,05 et 4,65 ; le nombre de points attribués à l'autocar entre 2,61 et 3,54. Attachement au train, ne signifie donc pas dans tous les cas désaffection vis-à-vis de la voiture. Cependant, on peut montrer la quasi-linéarité de la relation : points attribués au train (1), pourcentage des points attribués à la voiture (2) ((1) augmente lorsque (2) diminue et inversement).

– l'autocar apparaît toujours comme le parent pauvre ou le laissé pour compte vis-à-vis du train ou de la voiture particulière et rallie peu de suffrages. Cependant, les points attribués à l'autocar varient dans le même sens que ceux attribués au train avec, cependant, une progression moins rapide.

Notons que les groupes qui se déclarent les plus attachés au train sont essentiellement constitués de « captifs » (personnes de plus de 65 ans, femmes n'ayant pas de voiture à leur disposition) et d'usagers du train.

Les personnes se déclarant peu attachées au train se recrutent principalement parmi les ménages de commerçants, les jeunes et les personnes ayant une très grande liberté d'utilisation de leur voiture individuelle.

5.2.2.3.4. La segmentation relative à l'autocar

Les principaux résultats consignés dans le graphique d et le tableau e ci-joints sont les suivants :

La première variable discriminante a été la possession et la liberté d'utilisation ou non d'une voiture individuelle. Le clivage entre « captifs » et « non captifs » apparaît ainsi très clairement.

Il faut noter l'apparition répétée des variables explicatives suivantes :

- utilisation de l'autocar
- utilisation de la voiture individuelle.

Comme précédemment, les variables d'attitudes ont été peu nombreuses. Elles sont, cependant, apparues plus rapidement que les variables de la segmentation relative au train.

Cette segmentation a permis de mettre en évidence dix groupes homogènes vis-à-vis de leur attachement à l'autocar, et que l'on peut hiérarchiser en fonction de la note moyenne que chaque groupe a attribué à l'autocar, comme il est indiqué dans le tableau e.

Tableau e
Segmentation relative à l'autocar

1. Groupes mis en évidence

Groupe	Effectif	Note moyenne	Indice de dispersion (dispersion interne) (effectif du groupe)
1	83	3,86	1,06
2	40	3,72	1,10
3	79	3,37	1,17
4	66	3,30	1,36
5	20	3,15	2,23
6	54	3,11	1,21
7	17	2,94	1,47
8	71	2,63	1,33
9	53	2,23	1,23
10	15	2,13	0,90
Total	498	3,15	1,53

2. Attitude 2

Tout à fait d'accord :

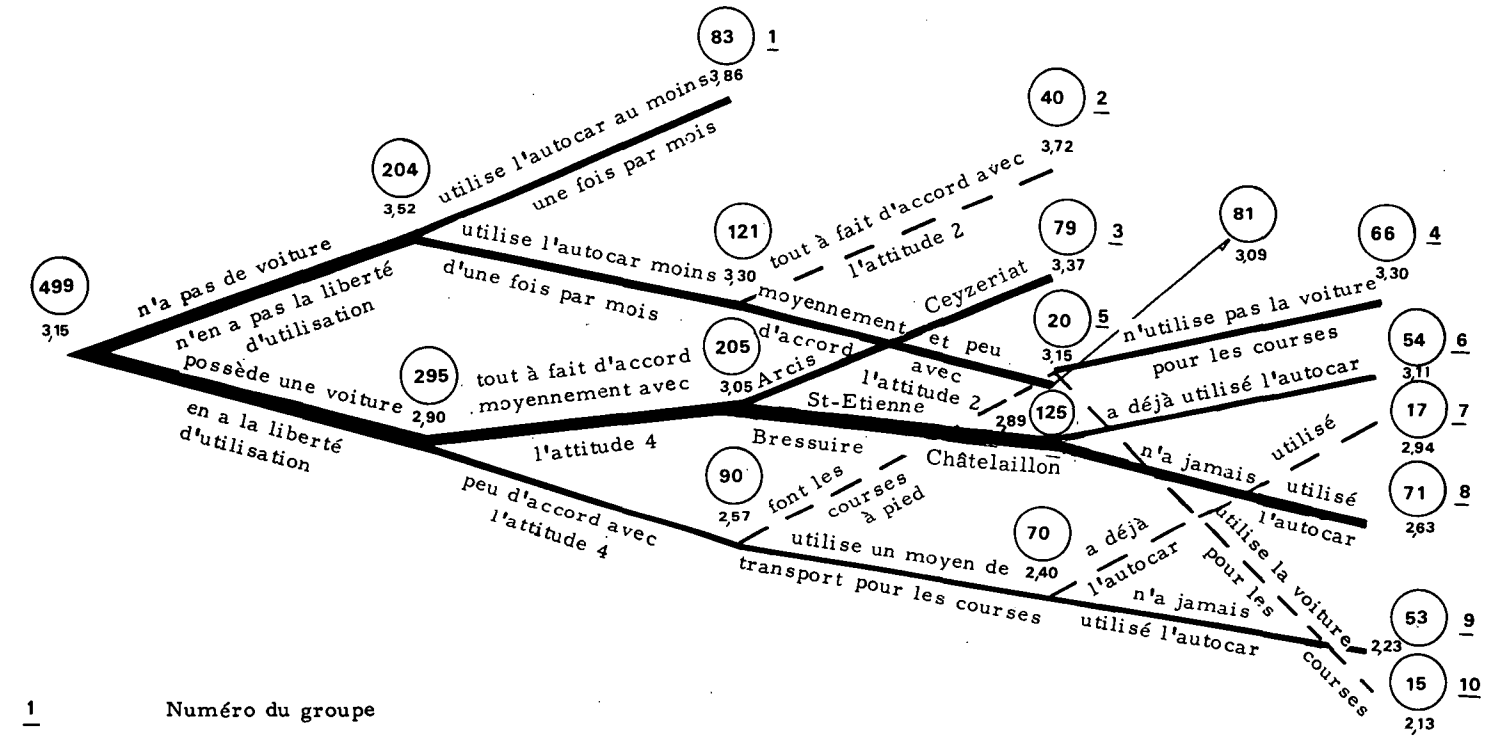
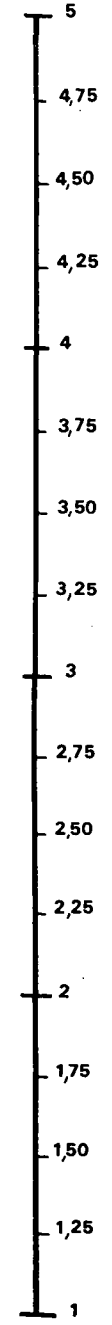
« J'aime aller ailleurs pour faire les courses, j'en ai besoin, j'en ai l'habitude ».

3. Attitude 4

Tout à fait d'accord :

« Les autocars vont en s'améliorant et s'adaptent mieux aux nouveaux besoins que le train local ».

Graphique d REPRESENTATION SCALOGRAPHIQUE DE LA SEGMENTATION



- 1 Numéro du groupe
- 79** Effectif du segment
- 3,56** Moyenne des notes attribuées par chaque individu de l'effectif
- 1 millimètre = 100 personnes

Variable à expliquer : l'attachement à l'autocar
 Variables explicatives : les renseignements de type signalétique
 les 20 attitudes mises en évidence lors de l'analyse factorielle
 des correspondances

Tableau f
Segmentation relative à l'autocar

Groupe		Points attribués				Pourcentage des points attribués		
n°	Effectif	Total	Train	Autocar	Voiture	Train	Autocar	Voiture
1	83	11,56	3,83	3,86	3,87	33,1	33,4	33,6
2	40	12,19	4,05	3,72	4,42	33,2	30,5	36,3
3	79	11,66	3,69	3,37	4,60	31,6	28,9	39,5
4	66	11,15	3,63	3,30	4,22	32,6	29,6	37,8
5	20	10,78	3,63	3,15	4,00	33,7	29,2	37,1
6	54	10,93	3,31	3,11	4,51	30,3	28,5	41,2
7	17	11,06	3,41	2,94	4,71	30,8	26,6	42,6
8	71	10,59	3,48	2,63	4,48	32,9	24,8	42,3
9	53	10,36	3,32	2,23	4,81	32,0	21,5	46,5
10	15	9,71	3,29	2,13	4,29	33,9	21,9	44,2

La note moyenne de l'effectif total (3,15) est nettement moins élevée que celle obtenue par le train, ce qui était prévisible.

Les groupes extrêmes 1, 2, 10 ont un indice de dispersion plus élevé que les groupes médias et sont, donc, beaucoup plus homogènes.

Le tableau (f), homologue du tableau (c), permet d'établir comme précédemment une relation linéaire entre le nombre de points attribués à l'autocar (1) et le pourcentage des points attribués à la voiture individuelle (2) ((1) augmente lorsque (2) diminue et inversement).

De même, les points attribués à l'autocar varient dans le même sens que ceux attribués au train. De nouveau, l'autocar apparaît comme le parent pauvre vis-à-vis du train ou de la voiture et pour aucun des 10 groupes, la note maximale n'a été attribuée à l'autocar.

Notons aussi que les groupes qui se déclarent les plus attachés à l'autocar sont essentiellement constitués de captifs (personnes de plus de 65 ans, femmes sans voiture, inactifs) et d'usagers de l'autocar.

Les personnes se déclarant être peu attachées à l'autocar sont en majorité des ménages de commerçants, des jeunes, des hommes, tous possédant une voiture individuelle et en ayant la liberté d'utilisation.

3. CONCLUSIONS

L'ensemble des chiffres donnés ci-dessus sont à considérer avec d'infimes précautions. Ils n'ont été donnés qu'à titre d'exemple pour permettre de situer les groupes, les hiérarchiser entre eux.

C'est surtout leur poids relatif qu'il convient de prendre en compte et non leur valeur absolue. D'autant plus qu'il s'agissait là d'une enquête d'opinion, visant à esquisser essentiellement des tendances.

Pendant, l'apport de cette phase quantitative n'est pas négligeable. Outre les résultats mentionnés ci-dessus, le détail de l'analyse des chiffres a permis de confirmer, à de rares exceptions près qui sont mineures, les résultats de la phase qualitative, la rendant plus crédible, mieux structurée.

