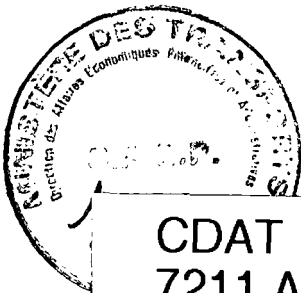


besoins de mobilité et demande de sécurité

production de modèles de régulation
et de contrôle social

1^{re} phase



CDAT
7211 A

Mission de la recherche
A.T.P. Socio-Economie des Transports

besoins de mobilité et demande de sécurité

**production de modèles de régulation
et de contrôle social**

1^{re} phase

Pierre Emmanuel BARJONET
Jean-Pierre CAUZARD
Jean L'HOSTE

Août 1979

O.N.S.E.R.
Organisme National de Sécurité Routière
2, avenue du Général Malleret-Joinville
94114 - ARCUEIL Cedex
Tél. : 581.12.12

S O M M A I R E.

Pages

AVANT-PROPOS

1

CHAPITRE I

3

ORIENTATIONS ET HYPOTHESES DE LA RECHERCHE

1. LA FORMATION DE LA MOBILITE AUTOMOBILE ET LA POLITIQUE DE L'OFFRE. 5
- 1.1. Aux origines du besoin de mobilité automobile. 5
- 1.2. Analyse du discours du Plan et représentations sociales des planificateurs. 8
2. LA FORMATION DE L'OFFRE DE SECURITE ROUTIERE. 9
- 2.1. La mobilité automobile et son corrélatif : les accidents de la route. 9
- 2.2. L'Etat et la sécurité routière. 10
- 2.3. Prévention des accidents et contrôle social. 13

PREMIERE PARTIE

15

ASPECTS DE LA FORMATION DU BESOIN DE MOBILITE AUTOMOBILE ET LA POLITIQUE DE L'OFFRE.

CHAPITRE II

17

LES CONSTRUCTEURS ET LA POLITIQUE DE L'OFFRE.
QUELQUES ASPECTS DE LA DIFFUSION DE L'AUTOMOBILE.

1. LA POLITIQUE DE LA GAMME. 19
2. UNE DIFFUSION SELECTIVE. 21

3. <u>MULTIMOTORISATION ET ACHAT D'OCCASION.</u>	27
4. <u>QUELQUES ASPECTS DE LA POPULATION DES AUTOMOBILISTES.</u>	30
5. <u>CONCLUSION.</u>	31

CHAPITRE III. 34

L'ETAT ET LA POLITIQUE DE L'OFFRE.

L'AMENAGEMENT DE LA PRODUCTION ET DE L'USAGE DE L'AUTOMOBILE.

1. <u>L'ETAPE DE RECONSTITUTION DU PARC ET DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE.</u>	35
2. <u>LA PERIODE D'EXPANSION ET D'INCITATION A LA CONSOMMATION.</u>	40
3. <u>LA PERIODE DE REGULATION.</u>	47
4. <u>CONCLUSION.</u>	53

CHAPITRE IV. 55

ANALYSE DE QUELQUES DIMENSIONS

STRUCTURANT LE DEPLACEMENT EN AUTOMOBILE.

1. <u>LA MOBILISATION DE LA FORCE DE TRAVAIL.</u>	57
2. <u>LES DEPLACEMENTS D'ORIGINE DOMESTIQUE.</u>	62

DEUXIEME PARTIE

 67

LA FORMATION DE L'OFFRE DE SECURITE ROUTIERE.

CHAPITRE V. 69

L'ETAT ET LA SECURITE ROUTIERE.

1. <u>EMERGENCE POLITICO-SOCIALE DE LA SECURITE ROUTIERE.</u>	71
2. <u>REGULATION, PROGRAMMATION, RATIONALISATION, COMPTABILITE DES COUTS SOCIAUX : UNE ANALYSE TECHNOCRATIQUE DE LA SECURITE ROUTIERE.</u>	72
3. <u>RCB ET SECURITE ROUTIERE. L'ETUDE PILOTE DE PREPARATION RATIONNELLE DES DECISIONS ADMINISTRATIVES.</u>	75

4. <u>ACCIDENTS DE LA ROUTE ET NOUVELLE SOCIETE : LA TABLE RONDE DE SECURITE ROUTIERE.</u>	79
5. <u>LE PROGRAMME FINALISE DE SECURITE ROUTIERE.</u>	81
6. <u>SECURITE ROUTIERE ET MARKETING A LA CONQUETE DES MASS MEDIA : LES CAMPAGNES D'INFORMATION.</u>	82
7. <u>OFFRE DE SECURITE ET ENVIRONNEMENT SOCIO-HISTORIQUE. TENTATIVE D'ANALYSE DU PROCESSUS DE DECISION.</u>	85

CHAPITRE VI. 93

L'OFFRE TECHNIQUE DE SECURITE.

LA SECURITE DES VEHICULES.

1. <u>LES CATEGORIES TECHNIQUES DE LA SECURITE DES VEHICULES : SECURITE PRIMAIRE ET SECURITE SECONDAIRE.</u>	95
2. <u>LA GESTION ADMINISTRATIVE DE LA SECURITE DES VEHICULES : LA COMMISSION COQUAND.</u>	99
3. <u>LA SECURITE COMPAREE PAR MARQUE ET TYPE.</u>	103
4. <u>CONCLUSION.</u>	105

CHAPITRE VII. 107

L'OFFRE ASSURANTIELLE DE SECURITE.

LA PREVENTION ROUTIERE.

1. <u>GENERALITES.</u>	109
2. <u>LES BASES IDEOLOGIQUES DE LA TARIFICATION.</u>	123
3. <u>LES ENCODAGES INSTITUTIONNELS DE LA RESPONSABILITE ET LA MISE EN SYSTEME DU CORPS.</u>	131
4. <u>LA PERSONNALISATION DES PRIMES OU LA DESASSURANCE.</u>	148
5. <u>LA REDUCTION DU FACTEUR HUMAIN PAR LA PREVENTION ROUTIERE.</u>	161

CHAPITRE VIII.

167

CONCLUSION.

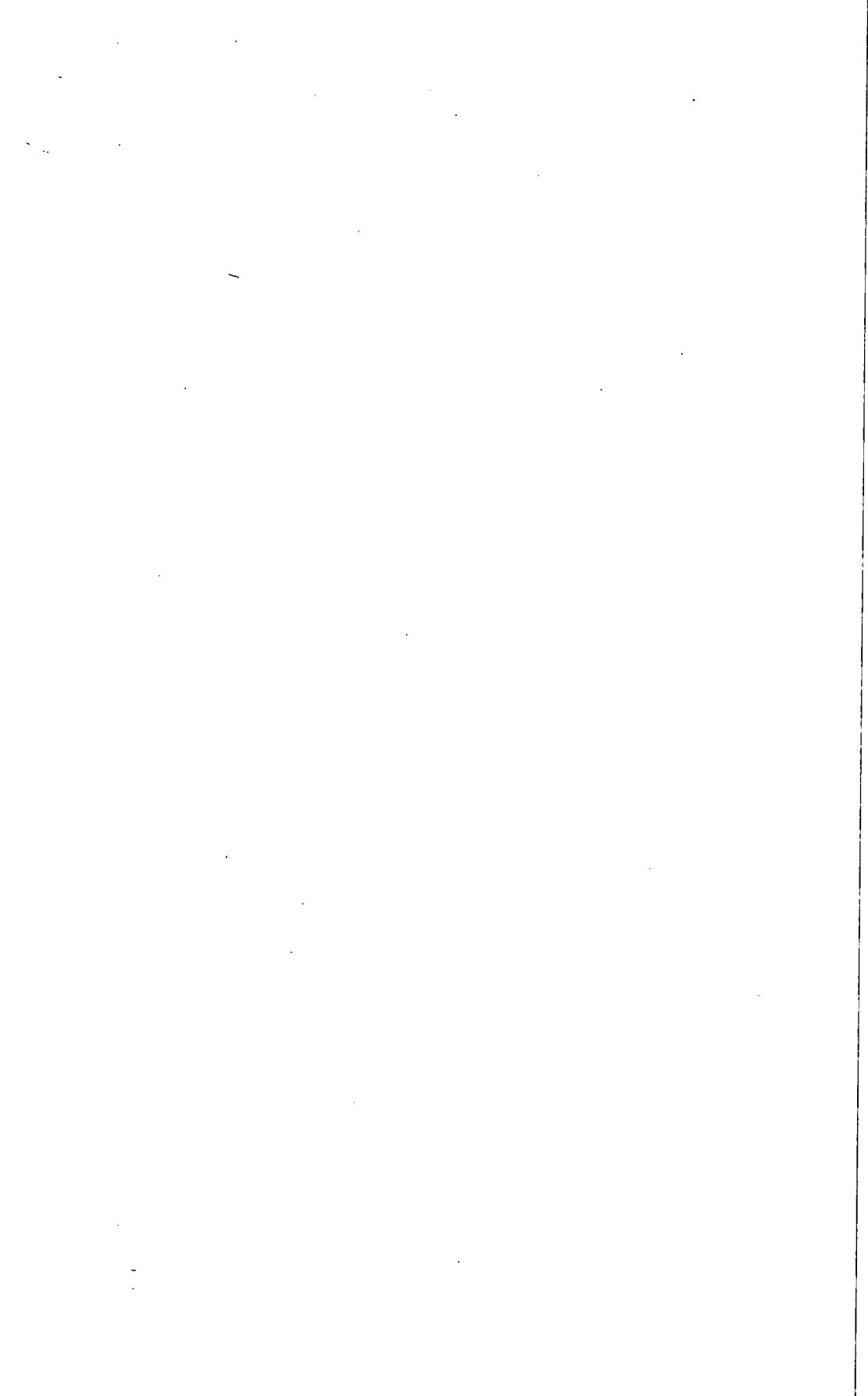
1. ECOLOGIE SOCIALE ET ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES
DU BESOIN DE MOBILITE ET DE LA DEMANDE DE SECURITE. 169
2. INTERVENTION REGULATRICE, MODELES DE REGULATION
ET REGULATION DES RAPPORTS SOCIAUX. 170
3. MODELES DE REGULATION DE LA MOBILITE ET REPRODUCTION
DES RAPPORTS SOCIAUX. 173
4. BESOINS DE MOBILITE ET DEMANDES DE SECURITE.
SUITES A L'ETUDE. 174

BIBLIOGRAPHIE.

AVANT-PROPOS.

Ce rapport rend compte de la première phase de la recherche. Il propose une analyse de la formation du besoin de mobilité automobile et de la demande de sécurité routière en fonction de la politique de l'offre de l'Etat, des constructeurs, des institutions de prévention routière et des compagnies d'assurance.

La seconde phase, dont la publication est prévue en mars 1980, le complètera, par la présentation et l'analyse de cas concrets définissant les conditions d'émergence d'une demande de sécurité routière par les usagers de la route, les habitants des villes, les municipalités et les divers groupes sociaux (associations, syndicats) impliqués dans le système de la circulation routière.



CHAPITRE I.

ORIENTATIONS ET HYPOTHESES DE LA RECHERCHE.



1. LA FORMATION DE LA MOBILITE AUTOMOBILE ET LA POLITIQUE DE L'OFFRE.

Formuler une problématique en termes d'analyse de besoins sociaux ou de demande sociale amène à poser la question de leurs fondements ou de leur origine.

Cette question, qui est celle de la production des besoins permet de lever un peu l'ambiguïté associée à cette notion en évitant le glissement naturaliste qui identifie besoin à attribut naturel ou à invariant anthropologique. La difficulté de l'application de la notion de besoin dans le champ sociologique vient d'autre part de la transposition de ce terme, qui à l'origine désigne un certain état physiologique de l'organisme humain, dans le langage des planificateurs où il devient tendance ou aspiration à l'appropriation ou à la consommation de biens et de services.

L'évocation naturaliste est peu satisfaisante et fausement explicative dès lors qu'il s'agit d'élucider les tendances qui poussent à l'acquisition de marchandises ou à la consommation de services étroitement liés aux conditions sociales dans lesquelles ils se sont formés ; on partira donc, dans cette recherche, de l'hypothèse selon laquelle les besoins sociaux sont historiques et socialement déterminés.

1.1. Aux origines du besoin de mobilité automobile.

Le besoin de mobilité automobile est relativement récent. Rappelons quelques séries de chiffres pour fixer les idées. Le parc automobile s'accroît rapidement surtout depuis 1960. En douze ans, le pourcentage de ménages équipés passe du simple au double : 30 % en 1960, 60 % en 1972 ; il atteint 66 % au début de 1978, soit plus de trois voitures pour quatre ménages. Selon M. GLAUDE^{**}, on peut s'attendre, en 1985, à un véhicule par ménage soit à un parc de 20 millions d'automobiles ; à condition que la crise de l'énergie et la rareté du carburant ne ralentissent ou ne retournent la tendance d'ici là.

^{**} M. GLAUDE - *Bientôt 20 millions d'automobiles* - *Economie et Statistique* n° 95 - Décembre 1977.

La motorisation des français a surtout démarré après la seconde guerre mondiale. En 1921 * le parc est estimé à deux cent mille, la production à quarante et un mille. De 1921 à 1930, l'industrie automobile quadruple sa production mais de 1948 à 1977, en trente ans, elle la multiplie par 30. *** Trois millions d'automobiles sont produites en 1977, dont la moitié est absorbée par le marché français. L'expansion continue de la production (en progression de 4 % par rapport à 1976) est corrélative du développement de la multimotorisation : en sept ans, de 1967 à 1974, le parc des secondes voitures augmente de 122 % ; plus du tiers du parc automobile appartient à des ménages multimotorisés ****. Le processus de motorisation ne semble pas avoir été profondément affecté par la crise de l'énergie ni par le renchérissement des coûts d'usage (notamment le prix de l'essence). L'engouement pour les petites cylindrées en 1974 a fait long feu et dès 1976, les différentes catégories de puissance fiscale se partagent le marché du neuf à peu près comme en 1971-1972 *****. On peut penser, avec Michel GLAUDE que "la remontée, en 1976, de la part relative des véhicules de forte cylindrée dans les immatriculations neuves s'explique en partie par l'arrivée sur le marché de nombreux modèles nouveaux dits de "haut de gamme", modèles dont la mise en chantier avait été décidée avant la crise de l'énergie".

La motorisation accélérée des français s'articule étroitement à une politique d'offre, elle-même liée au dynamisme et à l'expansionnisme de l'industrie automobile. Ce dernier s'appuie solidement sur la logique qui oriente les activités économiques vers des productions individualisables, susceptibles de s'intégrer dans un marché. A la Libération et dans les années qui ont suivi, les actes des premiers planificateurs ont bien été de promouvoir et d'encourager l'automobile, comme produit privilégié de l'appareil de production, donc comme marchandise, mais aussi comme moyen de transport individuel, donc comme instrument de mobilisation de la force de travail. Le "besoin" d'automobile s'articule étroitement à la mise en place de nouvelles formes d'urbanisation, d'organisation du marché du tra-

** J. MORICE - *la demande d'automobiles en France* - Armand-Colin - 1957.

*** L'Argus - 5 janvier 1978.

**** T. NGUYEN HUU - *le parc automobile des ménages*. INSEE - M 65-66.

***** M. GLAUDE - *la fin des vieilles voitures* - Economie et Statistique. Mars 1978.

vail et du rassemblement de la main-d'oeuvre : plus d'une voiture sur deux est utilisée pour les trajets domicile-travail." Il est renforcé par la diversification géographique des lieux d'exercice des pratiques sociales et culturelles, par la concentration des équipements de loisir dans les centres urbains et par la normalisation des migrations hebdomadaires alternantes : plus de quatre voitures sur cinq sont utilisées pour faire les courses ou pour les loisirs, deux voitures sur trois pour les week-ends ou les vacances.***

Dans le réseau des contraintes au déplacement, l'usage de l'automobile est devenu chose naturelle, disons nécessaire. Sa fonction instrumentale s'adapte à la division sociale de l'espace et renforce la diversification et l'hétérogénéité géographique des pratiques sociales. Dans le système de consommation, sa fonction symbolique, qui se manifeste dans la pluralité des marques, des types, des couleurs, des options, reproduit le système des différences sociales en offrant un lieu d'ancrage des signes du pouvoir et du prestige social.****

Ainsi, si l'on accepte la thèse selon laquelle le système de production produit le système des besoins, alors l'automobile apparaît bien adaptée au système social qui l'a produite, et le "besoin" qui se manifeste chez le sujet utilisateur doit être pensé comme un moment de la cristallisation psycho-sociale du rapport particulier qu'il entretient avec ce système.

Dans cette recherche nous tenterons d'abord dans une première partie, d'analyser l'émergence du "besoin" de mobilité automobile, c'est-à-dire de définir certains éléments du système d'incitation et d'imposition de son usage. Nous avons mentionné plus haut certains points d'ancrage de ces systèmes. Pour organiser un champ qui se révèle d'emblée complexe, nous nous attacherons surtout à repérer les grandes lignes de la politique de l'offre d'automobiles et de mobilité automobile, tout d'abord dans une perspective historique qui est celle de l'industrialisation et des périodes de choix et de planification du développement économique spécifiques à l'après guerre ; en second lieu dans le contexte actuellement établi de ce qu'on a pu appeler l'espace-temps industriel.*****

** et *** T. NGUYEN HUU - *Op. cit.* p. 24.

**** Cf. P. BARJONNET, J.P. CAUZARD ; J. L'HOSTE : *Représentations sociales de l'action de sécurité et de l'accident de la route. SAEI - Mission de la recherche - ATP socio-économie des transports - 1975-1978.*

***** G. CAUGANT - J. ZASIAVSKY - *Jeu automobile et espace-temps industriel. CEREBE - 1975.*

1.2. Analyse du discours du Plan et représentations sociales des planificateurs.

Dans la première perspective, l'analyse du discours du Plan devrait se révéler un indice pertinent à la compréhension des motifs et des représentations de l'Etat et des planificateurs en matière de production d'automobiles.

Les priorités définies lors du Premier Plan (1946), qui est celui de la reconstitution de l'appareil productif et de la modernisation des équipements, mettent l'accent sur le développement du secteur automobile.

Car là encore, produire des voitures automobiles c'est fournir un instrument de transport individuel, c'est ébaucher un cycle de "besoins" qui ira en s'accroissant au fur et à mesure que se développe et se renforce le poids du secteur dans les activités de la nation. La politique de l'Etat au lendemain de la deuxième guerre mondiale est bien celle de la programmation, du financement et de la promotion de ce secteur, qui devient d'ailleurs et bientôt secteur de pointe. Il est commun d'entendre parler du "dynamisme" de l'industrie automobile, mais il faut bien entendre par là que l'Etat non seulement encourage la production mais prépare et organise le marché.

Les conditions de production du besoin de mobilité automobile sont étroitement imbriquées aux discours et aux pratiques de l'Etat en matière de production d'automobiles et d'aménagement de l'espace.

Le déchiffrement du Plan est, à bien des égards, austère mais il constitue une démarche indispensable à la compréhension des catégories de représentation de l'Etat et des planificateurs, catégories de justification qui transcrivent les normes de développement de l'appareil productif et de l'aménagement de l'espace en catégories pratiques d'usage de l'espace et des modes de transport, d'où émerge le besoin. On fera l'hypothèse que la formation du "besoin" de mobilité automobile se rapporte à une question de décision administrative qui oppose transport collectif et transport individuel et qui marque la prépondérance à venir de l'automobile individuelle. La question de la décision est d'importance puisqu'elle permet de rapporter l'événement où le besoin trouve son origine à une instance administrative plutôt qu'à un sujet social désincarné. Bien entendu, la décision est à la fois progressive et discontinue, politique. La politique d'aménagement de la mobilité automobile individuelle s'impose petit à petit.

2. LA FORMATION DE L'OFFRE DE SECURITE ROUTIERE.

Le programme finalisé de sécurité routière apparaît dans le VIème Plan comme action prioritaire. Il est précédé d'un programme spécial de renforcement coordonné du réseau routier et d'aménagement de capacité des routes du schéma directeur. Mobilité et sécurité sont voisins. L'Etat articule lui-même sa propre offre de sécurité routière. Il l'articule en fonction d'objectifs bien précis : "annuler l'augmentation du nombre des décès causés par la circulation de manière à rester en 1975 au niveau de 1970".* La formulation reste ambiguë : "annuler l'augmentation", il s'agit probablement aussi de sauvegarder la mobilité automobile, de réduire le risque sans restreindre l'usage. Les pouvoirs publics tiennent à cet objectif : comme on le verra développé dans le corps du rapport, 1970 est l'époque du mot d'ordre de la Nouvelle Société chère à Jacques CPABAN-DELMAS c'est surtout deux ans après Mai 1968 la volonté de voir illustrer d'une manière concrète les propos sur la qualité de la vie.

C'est que la politique d'offre exacerbée d'automobiles a déterminé un type de nuisance typique du XXème siècle et caractéristique du développement des pays industrialisés : les accidents de la route.

2.1. La mobilité automobile et son corrélatif : les accidents de la route.

Dès son apparition l'automobile se révèle une machine dangereuse, elle inaugure une nouvelle forme de violence mortelle et rien ne viendra ralentir sérieusement la progression funèbre des accidents. L'Organisation Mondiale de la Santé annonce en 1976 que la route tue 300.000 personnes et fait environ 10 millions de blessés par an. On compte en France, la même année, plus de 250.000 accidents qui font 13.500 tués et 350.000 blessés. Les accidents d'automobiles sont en progression constante ; en douze ans de 1960 à 1972, le nombre des tués de la route double, passant de plus de 8.000 à 16.000. "Si les tendances observées jusqu'en 1972 s'étaient poursuivies, on peut induire qu'un enfant sur deux, né en France, devait être tué ou blessé, du fait d'un accident de la circulation.**"

* Préparation du VIème Plan - p. 63.

** Rapport du Conseil Economique et Social sur la Sécurité Routière - Journal Officiel du 4 mars 1976.

L'automobile représente un danger pour l'homme dix fois supérieur à celui des transports par train ou par avion et même la violence de la route est plus meurtrière que celle de nombreuses guerres.

2.2. L'Etat et la Sécurité Routière.

La réponse de l'Etat à "l'hécatombe de la route" donne lieu dans le VIème Plan à un programme finalisé d'équipement visant à moderniser l'infrastructure et la signalisation, à supprimer les points noirs, à mettre en place des actions coordonnées alliant le confort à la sécurité, à réformer le permis de conduire et à améliorer les procédés de formation des conducteurs, à instituer le contrôle technique des véhicules, à subventionner et à rendre plus opérationnel le secours routier (notamment par les S.A.M.U.), à développer une politique d'études et recherches en matière de sécurité routière. L'exécution pratique et la coordination du programme sont exercées de juin 1972 à avril 1975 par le Délégué général à la sécurité routière, directement à l'origine de la limitation de vitesse et du port obligatoire de la ceinture de sécurité.

Ce programme est préparé par une étude R.C.B. (Rationalisation des choix budgétaires) -très nouvelle à l'époque- qui a pour but de fixer les engagements financiers correspondant aux opérations définies comme prioritaires.

A la fin de 1975, donc à l'achèvement du VIème Plan, 1230 millions auront été dépensés pour la Sécurité Routière ; à la fin de 1974, le bilan des tués (13.517) est inférieur à celui de 1967 (13.585) tandis que la circulation en rase campagne a progressé de 45 %, il confirme le renversement de tendance observé en 1973 :

ANNÉES	POPULATION en milliers.	NOMBRE d'accidents.	TUÉS	BLESSÉS	PARC AUTO en milliers.
1960	45 465	141 309	8 295	185 031	6 800
1961	45 904	163 139	9 337	214 298	7 617
1962	46 422	172 400	10 112	229 770	8 409
1963	47 573	179 060	10 227	243 919	9 280
1964	48 059	192 999	11 105	264 075	10 090
1965	48 652	210 754	12 150	290 256	10 815
1966	48 954	209 909	12 158	290 109	11 636
1967	49 374	215 740	13 585	301 256	12 405
1968	49 723	220 201	14 274	312 313	13 040
1969	50 105	220 618	14 664	311 273	13 710
1970	50 324	228 000	15 050	322 200	14 370
1971	51 012	249 817	16 213	353 386	15 020
1972	52 000	274 491	16 621	388 139	15 975
1973	52 346	270 618	15 636	374 661	16 800
1974	52 675	260 187	13 521	353 059	17 390

Evolution des accidents automobiles depuis 1960.
(Source : conseil économique et social. Op. cit.).

Malgré quelques décrochements et variations de la courbe des accidents ces dernières années, la tendance à la diminution, en tous cas à la stabilisation, est solidement établie.

L'action volontariste de l'Etat a porté ses fruits, dans ses propres limites, c'est-à-dire celles de la volonté régulatrice : la mobilité automobile s'est confirmée et accrue alors que l'insécurité routière, et le risque lié à la conduite, régressent ou restent constants.

La seconde partie de ce rapport a pour objet d'analyser la progressive institutionnalisation de la sécurité routière et d'examiner sa prise en charge par l'appareil d'Etat. On essaiera en outre de montrer dans quelle mesure la prévention des accidents de la route peut être assimilée à un instrument de contrôle social.

La prise en charge de l'insécurité routière par l'Etat est récente. L'étude R.C.B. sur la sécurité commence en 1969 ; La Prévention Routière elle, est née en 1949, la Délégation à la Sécurité Routière, 23 ans plus tard, en 1972. Pendant ce temps là, le domaine de la sécurité routière est laissée au secteur privé : plus de la moitié des cotisations de la Prévention Routière est fournie par les Compagnies d'Assurances ; en assurant la circulation, la Police Nationale et la Gendarmerie Nationale assument dans la mesure de leurs moyens, la partie de la sécurité routière qui consiste à faire respecter la réglementation. Pendant ces années, le nombre des tués est en constant accroissement.

Pourquoi faut-il attendre 1972 pour que se crée la D.S.R. et dans quelles conditions a-t-elle été créée ?

On examinera le jeu institutionnel qui a précédé sa création : commission, tables rondes, comité interministériel se sont succédés avant que la Délégation voie le jour. Le gros problème semble avoir été la mise en place d'un Comité interministériel qui puisse rassembler et synthétiser les diverses tendances et les intérêts différents représentés par les Ministères. Il semble y avoir eu, c'est l'hypothèse qu'on peut faire, une certaine résistance à la synthèse et une forte tendance à la dissociation, c'est-à-dire une aspiration à conserver des secteurs et des territoires attitrés.

Le jeu institutionnel à l'époque est complexe et ralentit le processus. Il semble que l'action décisive est menée par Jacques CHABAN-DELMAS, Premier Ministre de Georges POMPIDOU, animé de la volonté de voir aboutir l'institution de la Délégation. Le Délégué, en la personne de Christian GERONDEAU, jeune ingénieur des Ponts et Chaussées, est pourvu de pouvoirs

importants qui lui permettent de mettre en oeuvre et de faire accepter deux mesures fondamentales et spectaculaires : la limitation généralisée de la vitesse et le port obligatoire de la ceinture de sécurité.

Les matériaux qui peuvent servir à l'examen de l'évolution institutionnelle de la sécurité routière ne manquent pas. Il y a tout d'abord l'étude R.C.B. déjà citée. Elle est suivie en 1970 par la Table Ronde de Sécurité Routière, réunie sous la présidence de Jacques BAUMEL ; elle a pour tâche de déterminer les structures, les mesures et les choix budgétaires les plus appropriés pour mettre en oeuvre un plan de sécurité routière. La Commission COQUAND, en 1971, procède à un examen, avec des représentants des constructeurs et des Compagnies d'Assurance, de la situation de la sécurité des véhicules. En 1973 ont lieu les groupes de travail CHAUCHOY sur les poids lourds et la vitesse. Toujours en 1973 et à la demande de M. BOULIN, alors Ministre de la Santé, le Professeur JUDET, Chef du Service de Traumatologie à l'Hopital de GARCHES, constitue un groupe chargé d'étudier le problème du secours aux blessés de la route.

Les rapports de ces diverses commissions offrent un matériau qui s'avère très riche à l'analyse. Ils mettent en lumière le niveau de préoccupation, les secteurs et les moyens d'intervention choisis par l'Etat. Ils donnent aussi une image des contradictions qui existent entre les divers corps et administrations de l'Etat, entre les entreprises régulatrices ou planificatrices et les intérêts du secteur privé. Le groupe de travail CHAUCHOY sur les poids lourds et la vitesse en offre un bon exemple, où l'on voit s'affronter le lobby automobile et les transporteurs routiers d'un côté, les services administratifs armés de statistiques et d'études de toutes sortes, de l'autre. A lire ces textes on comprend mieux d'ailleurs les motivations ou les "états d'âme" de l'administration. Certains, dans l'appareil d'Etat, à la Prévention Routière, à l'ONSER, qui prendra activement part au débat, sont pénétrés de la situation catastrophique de la circulation routière en France ; ils considèrent avec inquiétude, et même avec effroi, l'avenir de l'automobiliste si rien ne vient mettre un frein à l'appétit dévorant de l'industrie automobile ; il ne faut pas oublier qu'en 1972, au moment où les pouvoirs publics préparent la limitation de vitesse, les bureaux d'étude de CITROEN travaillent sur un véhicule grande vitesse, dont la CITROEN-MASERATI fut le prototype.

Pour compléter l'analyse des textes et dépasser l'image un peu sévère des rapports administratifs, nous sommes allés interviewer certains protagonistes et personnalités de l'époque qui sont ou ont été les gestionnaires de la sécurité routière

au sein de l'appareil d'Etat ou dans le secteur privé. (Notamment Christian GERONDEAU, Secrétaire Général du SGCISR ; GALLIENNE, Président de l'Union Routière, PANSARD, Secrétaire Général de la Prévention Routière). Ces entretiens nous ont permis de recueillir une information supplémentaire sur les enjeux et les contradictions de la politique de sécurité et de recueillir in vivo les représentations notamment celle de l'accident de la route et les idéologies -celles du planificateur- qui ont orienté leurs discours et leurs actions. On a fait en effet l'hypothèse que la doctrine du facteur humain dans les causes de l'accident a pour effet de dissimuler la responsabilité du système lui-même, fondé sur la mobilité automobile. Cette doctrine largement répandue chez les planificateurs et l'opinion publique a probablement influencé fortement la politique de sécurité.

D'autre part, on essaiera de comprendre comment l'idéologie planificatrice des fonctionnaires de l'Etat a orienté leurs attitudes et défini des critères et des priorités en ce qui concerne le choix des actions de sécurité.

2.3. Prévention des accidents et contrôle social.

Le second aspect sur lequel nous voulons insister conduit à poser la question de la mise en place du système de prévention dans le domaine de la sécurité routière. La prévention ou la lutte contre les accidents, est fondée sur un ensemble d'interventions et d'actions qui se rapportent à la fois au conducteur, au véhicule et à l'infrastructure.

Du côté du conducteur, il s'agit surtout des actions de formation et d'information, de celui de l'automobile, du contrôle technique. En ce qui concerne le réseau routier, il s'agit de son tracé et de son équipement, par exemple en glissières de sécurité.

Nous avons choisi d'examiner le fonctionnement d'une institution qui se dénomme elle-même Prévention Routière et qui s'est donné pour mission de lutter contre les accidents de la route. Nous essaierons d'abord de mettre en lumière les origines de la Prévention Routière, ce qui a présidé à sa fondation. La question est intéressante puisqu'elle est directement liée à la politique des Compagnies d'assurances automobile. On peut considérer que celles-ci jouent un rôle préventif de deux manières différentes : d'une part en subventionnant la Prévention Routière et en étant à son origine, d'autre part par la personnalisation des primes. Le système du bonus-malus, par exemple, est supposé dissuader les conducteurs "bien notés" de prendre des risques. On peut aussi penser -et c'est notre hypothèse- qu'il renforce le système normatif qui divise les conducteurs

en deux catégories : les bons et les mauvais ; d'autre part, le système des assurances -étroitement lié au système pénal- renforce considérablement les normes instituées par le code de la route. La prévention routière à la manière des Compagnies d'assurances peut donc être entendue comme un instrument de contrôle social, c'est-à-dire de reproduction et de perpétuation des normes et des rapports sociaux qui caractérisent la pratique de la conduite d'une automobile.

L'assurance automobile obligatoire fait de chaque conducteur un assisté, bien que le fait d'être assuré n'empêche en rien d'avoir un accident : tout individu est exposé au risque. Comme l'énonce Alfred SAUVY, elle peut même avoir un effet contraire. "L'assurance contre les accidents donne une certaine assurance psychologique qui a pour effet d'augmenter le nombre des accidents. L'expression "assurance tous risques" a, dans son confort, quelque chose de macabre".*

D'autre part, l'assurance automobile représente un trust financier dont on ne peut négliger l'importance. La gestion du patrimoine est une des finalités des Compagnies qui impose ses propres contraintes. Dans quelle mesure celles-ci ont une influence sur la manière dont les Compagnies traitent le problème de l'accident ? C'est une question à laquelle nous tâcherons aussi de répondre.

En résumé, ce premier rapport de recherche sera particulièrement orienté sur une analyse de l'offre et de la politique de l'offre de l'Etat et des constructeurs, des institutions de prévention routière et des compagnies d'assurance en matière de mobilité automobile et d'actions de sécurité routière. Nous pensons que c'est en ayant éclairci ce problème qu'on pourra bien situer et comprendre les processus de formation du besoin de mobilité et de la demande de sécurité. Ce premier rapport vise donc plutôt à la mise en évidence des systèmes d'incitation qui orientent l'émergence de ces besoins.

Dans la seconde livraison qui complètera cette recherche, nous essaierons, à partir d'exemples concrets tirés de situations concrètes, de montrer comment peut émerger une demande de sécurité routière de la part des usagers de la route, des habitants des villes, des municipalités et des divers groupes sociaux impliqués dans le système de la circulation routière, et qui ne soit pas une simple duplication ou reformulation de l'offre des pouvoirs publics.

* Alfred SAUVY : *Cout et valeur de la vie humaine* - HERMANN - 1977.

PREMIERE PARTIE

ASPECTS DE LA FORMATION
DU BESOIN DE MOBILITE AUTOMOBILE
ET LA POLITIQUE DE L'OFFRE .

CHAPITRE II.

LES CONSTRUCTEURS ET LA POLITIQUE DE L'OFFRE ;
QUELQUES ASPECTS DE LA DIFFUSION DE L'AUTOMOBILE.

Ce chapitre vise à décrire, en guise de préliminaire, certaines des caractéristiques de la diffusion de l'automobile. On trouvera d'abord un essai d'analyse de la politique technico-commerciale des constructeurs, dite politique de la gamme. C'est en grande mesure à partir de cette politique que prendront forme les orientations principales de la diffusion de l'automobile.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser de prime abord, cette diffusion ne s'est pas effectuée d'une manière homogène : à la politique de la gamme est associée une diffusion sélective de l'automobile qui s'opère en fonction des caractéristiques socio-professionnelles des ménages et qui se poursuit à l'heure actuelle dans le phénomène de multi-motorisation. On présentera dans ce chapitre les grandes lignes de ce processus de diffusion sélective et l'on terminera par une brève description de la population des automobilistes.

1. LA POLITIQUE DE LA GAMME.

La politique de diffusion de l'automobile assurée par les constructeurs français à partir de 1950 s'inspire des principes mis en oeuvre dès les années vingt par Alfred SLOAN, dynamique PDG de la GENERAL MOTORS : a car for every use and for every purse : une voiture pour chaque usage et pour chaque bourse.

Ces principes allaient aboutir à la politique de la gamme qui oriente à l'heure actuelle la production des principaux constructeurs d'automobiles. Cette politique, qui parvient à faire correspondre, pour chaque marque, un modèle à chaque tranche de revenu (chez PEUGEOT par exemple en 1978 : cinq modèles de 104, sept modèles de 304, 17 modèles de 504, cinq modèles de 604), s'oppose à la politique du modèle unique (la 202 de 1948 par exemple). La politique du modèle unique s'est révélée, pour les entreprises qui l'ont menée, FORD avec la FORD T, VOLKSWAGEN avec la Coccinelle, tôt ou tard un échec économique. Prenons l'exemple de FORD. La politique suivie par Henry FORD jusqu'en 1927 est celle de la production d'un modèle unique, la FORD T, fonctionnelle et robuste, destinée aussi bien au fermier américain qu'aux classes moyennes des villes. Bon an, mal an, FORD occupe une position dominante sur le marché avec 55 % des ventes. Cependant, rapidement, la simple demande de remplacement ne parvient plus à stimuler les ventes; bientôt, le marché est saturé alors que la production est excédentaire, surtout en période de récession. La réponse préconisée par FORD est la réduction draconienne des prix ; celle de son principal concurrent, GENERAL MOTORS est de proposer à la clientèle des modèles différents.

Dès 1923, GENERAL MOTORS introduit le changement annuel de modèle et accélère la production des conduites intérieures, innovations qui réussissent à accroître la demande bien au-delà d'une simple exigence de remplacement d'un véhicule usagé.

Henry FORD dut se résigner à changer de modèle : "la politique de réduction des prix par augmentations régulières des quantités produites finit par buter sur ces trois mêmes limites: hausse des coûts fixes, hyper-spécialisation, réduction de la

capacité d'innover^{***}. Du coup, la concurrence ne portait plus tant sur les prix que sur les produits, ce qui allait ouvrir une ère d'innovation technologique, orientée surtout vers le confort et le style : la clientèle se déterminait de plus en plus dans ses achats par des différences de style plutôt qu'en fonction de la mécanique.

Ces innovations furent suivies aussi dans le domaine de la distribution par la mise en place de réseaux de concessionnaires exclusifs, dans celui du management par la décentralisation en départements, dans celui de la production par l'introduction en force des machines outils, etc...

La "politique de la gamme" restera dès lors une constante de la stratégie de diffusion des constructeurs. L'option formidienne du modèle unique et fonctionnel se révélait inconciliable aux objectifs d'une économie de marché et d'un environnement concurrentiel.

Dès les années 60, en France, les constructeurs ne comptent plus sur le simple attrait de la rareté pour vendre leurs véhicules, ils incorporent dans leurs produits les signes de la différence sociale : "luxe", "grand luxe", "sport", "rallye", "grand tourisme", etc... Cet éclatement des marques en multiples types et modèles -évolution consacrée chaque année par le Salon de l'Auto- est rendu possible et renforcé par la progressive installation de la publicité dans les systèmes de communication. En 1923, l'industrie automobile devient le plus grand annonceur des Etats-Unis.^{***} A l'heure actuelle en France, où la concurrence entre les grandes marques nationales et internationales se fait de plus en plus âpre, à chaque niveau de la gamme, les budgets publicitaires et les stratégies marketing mobilisent un capital croissant et influencent considérablement ce qui fait la différence de style ou de puissance des voitures.

Par ailleurs la diffusion massive de l'automobile est étroitement associée au développement du crédit, ardemment revendiqué par les constructeurs, elle est accélérée par le renforcement des infrastructures routières et surtout par la construction d'autoroutes (la première apparaîtra en Italie en 1924). Ces éléments seront développés plus précisément dans le chapitre suivant.

* P. FRIDENSON et all. "la révolution automobile". A LBIN MICHEL 1977. p. 134.

*** la révolution automobile. Op. cit., page 159.

2. UNE DIFFUSION SELECTIVE.

L'accroissement de la motorisation est très rapide dans les pays industrialisés après la seconde guerre mondiale. En France, la part des ménages équipés en 1953 est de 21 %, en 1978 elle est de 66 %; soit les 2/3 des ménages. Cependant, cette diffusion s'effectue d'une manière sélective, selon des caractéristiques socio-professionnelles. La sélection s'opère d'abord en fonction du temps. Les cadres supérieurs, les professions libérales, les patrons ont toujours représenté la part la plus importante de motorisation, 56 % et 52 % en 1953, alors que la proportion des agriculteurs n'était que de 29 %, celle des ouvriers de 8 %. Les classes privilégiées ont été les premières à bénéficier de la motorisation et leur taux de motorisation a toujours été plus élevé que pour les ouvriers, les agriculteurs ou même les employés et les cadres moyens.

En 25 ans, les écarts entre les taux de motorisation se sont resserrés mais la structure de diffusion a conservé son allure différentielle, discriminante des groupes sociaux.

Le tableau 1 et le graphique 1 en fournissent une bonne illustration.***

** A. TROGNON. *L'équipement des ménages en biens durables au début de 1978*. INSEE 71.H.

***A. TROGNON. *Op.Cit.*, p. 12 et 26.

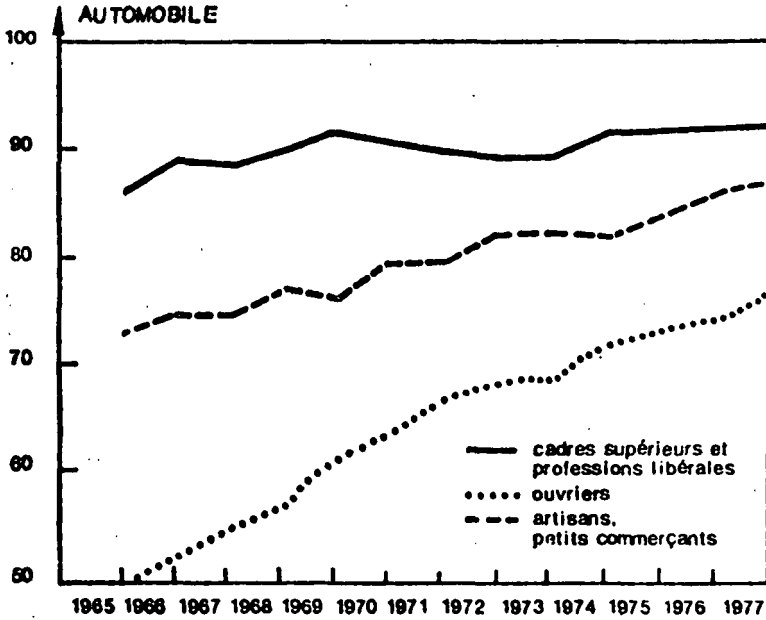
Taux d'équipement des ménages en divers biens durables selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage :

Tableau I.

Dates	Ensemble	Catégories socio-professionnelles									
		Agri- culteurs	Salariés agricoles*	Patrons de l'indus- trie et du commerce	Cadres supé- rieurs et profes- sions libérales	Cadres moyens	Employés	Ouvriers	Person- nels de service*	Autres actifs*	Non actifs
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Mai 1953.....	21,0	29,0	3,0	52,0	56,0	32,0	18,0	8,0	-	14,0	6,0
Avril 1960.....	30,2	35,2	18,2	53,4	74,1	58,4	26,0	24,4	11,2	47,4	9,1
Avril 1962.....	35,4	43,0	14,5	60,2	80,8	66,8	40,7	30,1	16,2	56,3	11,9
Avril 1963.....	38,5	49,3	26,9	64,5	86,5	69,4	40,1	35,5	19,4	63,7	12,8
Avril 1964.....	42,4	53,2	26,8	69,5	86,5	71,4	46,0	40,8	20,5	69,9	15,9
Avril 1965.....	46,3	57,7	34,5	72,8	88,6	71,8	48,9	44,7	25,1	75,6	17,3
Décembre 1965.....	47,5	59,2	34,6	74,7	87,2	78,0	53,3	47,8	21,8	78,5	18,8
Décembre 1966.....	50,6	65,5	38,3	76,2	89,2	79,8	53,7	51,9	26,5	77,8	21,3
Décembre 1967.....	52,7	69,0	46,6	75,9	88,7	81,5	55,3	54,4	29,9	81,5	22,7
Décembre 1968.....	53,3	71,6	48,8	78,9	90,0	81,9	56,8	56,7	29,0	79,5	22,6
Décembre 1969.....	55,4	73,5	42,0	78,0	91,8	81,0	59,8	61,1	35,9	83,0	24,1
Décembre 1970.....	57,6	73,0	47,7	81,1	90,7	82,3	60,6	63,6	41,1	83,2	26,6
Décembre 1971.....	58,3	74,0	52,0	80,2	90,0	85,4	61,8	66,6	34,2	83,8	27,5
Décembre 1972.....	61,3	78,7	52,7	82,4	89,5	87,2	67,6	68,6	38,9	86,3	29,8
Décembre 1973.....	61,6	79,2	52,8	82,6	89,5	87,4	68,2	68,8	39,4	86,6	30,1
Décembre 1974.....	62,7	81,0	59,2	82,7	91,8	86,8	69,7	72,0	40,7	88,0	30,8
Décembre 1975.....	64,1	82,0	64,1	85,1	91,9	87,2	71,4	73,6	42,8	89,2	33,2
Décembre 1976.....	65,3	83,0	63,9	86,7	92,1	89,0	73,6	74,3	47,9	90,6	35,1
Décembre 1977.....	66,1	87,1	59,2	87,7	92,7	88,9	72,4	77,2	43,8	91,1	35,1

Graphique 1 :

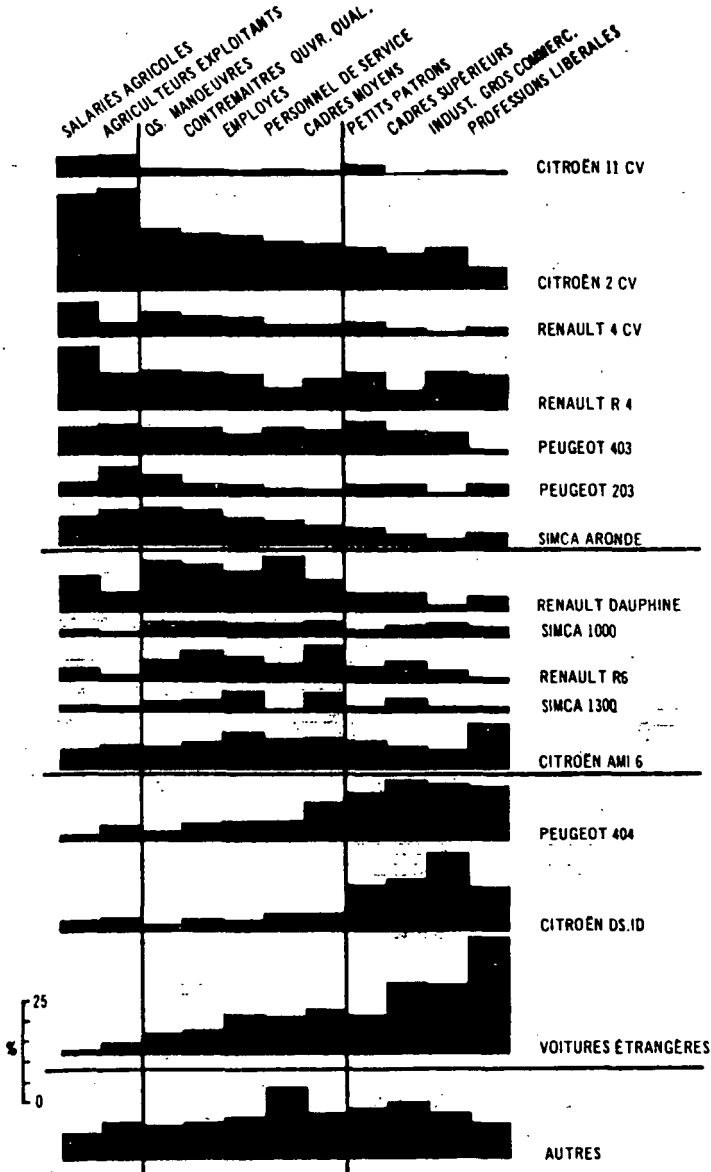
Evolution des taux d'équipement en automobile pour diverses catégories de ménages (cadres supérieurs ou professions libérales, ouvriers, artisans, artisans ou petits commerçants).



Par ailleurs, les écarts différentiels s'appliquent non seulement aux taux de motorisation mais aux marques, types et puissances des voitures possédées : les classes les plus favorisées sont aussi les mieux dotées en véhicules puissants de "haut de gamme". En 20 ans cette répartition a plutôt eu tendance à se renforcer. (Cf. tableau 2, enquête 1967, et tableau 3, enquête 1975).

Tableau 2.

**MARQUE ET TYPE DE VOITURES POSSÉDÉES
EN FONCTION DE LA CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE
DU CHEF DE MÉNAGE, EN FRANCE
(ENQUÊTE DE 1967)**



Source des données : A. Villeneuve, *L'équipement des ménages en automobiles*, Paris, I.N.S.E.E., 1972.

La révolution automobile. (Op. Cit., P. 237).

Tableau 3 : Répartition % des véhicules selon la marque et le type du véhicule et la situation professionnelle et la profession du conducteur habituel.
Total (100,0 par profession)

Marque et type.	Agriculteurs		Patrons	cadres sup prof. lib.	cadres moyens	Employés	Ouvriers	pers. service	Autres	Inactifs	Total
	exploit- tants	Salariés									
CITROEN											
2 CV	15,9	13,7	7,4	5,9	9,0	9,5	8,7	11,6	8,1	13,8	9,5
Dyane Mehari	2,1	1,3	1,0	2,0	3,5	2,5	1,5	4,0	3,2	3,8	2,2
Ami	6,8	10,1	4,0	2,1	5,7	6,6	7,1	7,5	3,6	6,7	5,7
GS	2,5	1,3	3,0	5,2	3,7	2,5	3,1	1,8	3,1	2,1	3,1
ID, DS	2,8	1,3	5,7	7,1	2,6	1,8	2,6	2,2	3,5	2,4	3,1
PEUGEOT.											
403 + 203	3,9	2,6	2,9	0,6	0,3	0,4	1,2	0,5	0,7	1,0	1,5
104	0,8	0,7	0,8	1,8	2,8	1,6	1,2	1,8	0,4	2,1	1,4
204	5,6	8,1	3,1	4,5	6,2	5,2	6,1	4,9	5,7	5,8	5,8
304	2,2	1,0	2,1	3,1	3,0	2,2	2,6	2,1	3,2	2,3	2,6
404	5,9	5,2	6,2	1,8	1,5	1,9	3,9	3,2	4,2	2,3	3,4
504	3,2	1,6	5,0	7,4	2,9	1,5	2,3	1,5	2,8	2,2	3,2
RENAULT.											
4CV + Dauphine	0,7	0,7	0,4	0,2	0,5	0,7	0,9	0,9	0,4	1,7	0,9
R4	11,8	12,7	10,2	6,8	9,7	8,6	9,7	12,4	8,0	12,7	9,7
R5	1,0	2,0	1,0	3,5	4,9	5,7	2,0	4,2	3,6	3,3	2,8
R6	3,6	3,3	1,6	2,1	3,9	3,0	4,1	4,1	5,4	3,1	3,3
R8 - R10	1,3	5,2	0,6	0,7	2,9	4,0	4,3	4,5	3,2	3,6	3,0
R12	2,3	2,0	1,5	3,3	4,8	4,8	5,6	2,4	6,3	1,6	3,8
R16	3,5	4,9	6,3	8,4	5,1	4,3	4,6	2,5	5,6	2,3	4,6
R15 - R17	0,3	0,3	0,5	1,1	0,7	1,0	0,5	0,3	1,3	0,2	0,6
SIMCA.											
1000	1,0	1,6	0,2	0,9	1,6	2,1	1,9	1,6	1,5	2,3	1,5
1100	3,2	5,2	2,7	4,6	4,6	5,3	5,1	3,6	4,1	3,8	4,4
1300 - 1500	1,7	2,9	1,8	1,2	1,5	2,2	3,6	2,2	3,6	1,8	2,3
Autres français	12,2	7,1	14,6	4,3	1,8	5,1	4,2	1,6	3,4	3,5	6,1
Etrangers	5,7	5,2	16,8	21,8	17,2	18,2	11,1	18,6	16,2	15,7	15,2
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

En 1967, les propriétaires des PEUGEOT 404, des CITROEN ID et DS, des voitures étrangères, sont en grande majorité des cadres supérieurs, des industriels et des membres des professions libérales ; ce sont les mêmes qui, en 1975, possèdent les PEUGEOT 504, les RENAULT 16, les MERCEDES, les DS, etc... Parallèlement, la possession d'une 2 CV, d'une RENAULT 4, d'une SIMCA Aronde est plus fréquente dans les classes populaires, les mêmes qui, vingt ans plus tard, seront équipées en majorité toujours de 2 CV, d'AMI 6 et 8, de RENAULT 4 voire de SIMCA 1100 et de RENAULT 12.

Autre indice de la motorisation différentielle la proportion des titulaires du permis de conduire. Là encore en 1974, les classes privilégiées sont les mieux représentées puisque la grande majorité (93 %) des industriels, des gros commerçants et des professions libérales ont leur permis alors qu'à peine la moitié des OS et manoeuvres (47 %), 58 % des agriculteurs et 62 % des employés en sont titulaires :

Tableau 4.

Pourcentage de titulaires d'un permis de conduire dans chaque catégorie socioprofessionnelle (population des plus de 18 ans)

Catégorie socioprofessionnelle individuelle	Pourcentage
Exploitants et salariés agricoles.....	58,8
Industriels, gros commerçants, professions libérales.....	93,2
Artisans et petits commerçants.....	73,4
Cadres moyens et supérieurs.....	87,3
Employés.....	62,8
Contremaîtres et ouvriers qualifiés.....	72,4
Ouvriers spécialisés, manoeuvres.....	47,1
Autres actifs.....	40,1
Étudiants et élèves de plus de 17 ans.....	37,5
Autres inactifs.....	26,8
Ensemble.....	50,5

** Le parc automobile des ménages, Enquête Transport (1973-1974). Op. Cit., p. 14.

3. MULTIMOTORISATION ET ACHAT D'OCCASION.

Le phénomène le plus représentatif de la distribution inégale et sélective de l'automobile dans le corps social se rapporte à deux tendances opposées et pourtant organiquement liées: la multimotorisation des uns et la sous-motorisation des autres. Ces tendances témoignent de ce qu'avec BOLTANSKI, on peut appeler "les régularités objectives du marché de l'automobile".** On peut ainsi considérer que le marché de l'occasion joue un véritable rôle de locomotive à l'égard des processus de motorisation et de multimotorisation.

En 1977, la proportion des ménages équipés d'au moins un véhicule est de 66 %, celle des ménages multiéquipés de 13 %. Comment se distribue cette multimotorisation selon les catégories socio-professionnelles ? Globalement, un ménage sur trois d'industriels, de gros commerçants, de cadres supérieurs et de professions libérales est multimotorisé, c'est le cas d'un ménage sur cinq parmi les cadres moyens et les petits patrons et seulement d'un sur dix parmi les employés et les ouvriers. Par ailleurs, plus de 3/4 des professions libérales, 65 % des industriels, 60 % des commerçants et des cadres supérieurs achètent un véhicule neuf, c'est le cas pour 36 % des ouvriers et des agriculteurs, 45 % des employés et pour la moitié des instituteurs*** (Cf. tableau 5).

Finalement, en haut de la pyramide sociale, on achète des automobiles de haute cylindrée, on les achète neuves et on en possède plusieurs, en bas, on en achète de moins grosses et de petites, on n'en achète qu'une et souvent on l'achète d'occasion.

** L. BOLTANSKY : *Les usages sociaux de l'automobile. Actes de la recherche en sciences sociales.* Mars 1975.

*** Recueil de données statistiques sur l'assurance automobile en France. (A.G.S.A.A. - 1978).

Tableau 5.

Mode d'acquisition des automobiles par les ménages en 1975.

CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE	MODE D'ACQUISITION		
	Neuf	Occasion	Véhicule mis à la dispo- sition du ménage
Exercent une profession			
Agriculteurs :			
exploitants.....	36,6	62,3	1,1
salariés.....	32,2	62,9	4,9
Industriels.....	65,2	29,2	5,6
Commerçants.....	59,3	38,6	2,1
Artisans.....	53,0	44,8	2,2
Professions libérales.....	76,6	21,5	1,9
Professeurs.....	56,6	43,1	0,3
Instituteurs.....	51,2	47,5	1,3
Cadres :			
supérieurs.....	57,1	27,1	15,8
moyens.....	55,9	38,0	6,1
Techniciens.....	47,8	45,7	6,5
Employés :			
bureau.....	45,5	52,5	2,0
commerce.....	46,7	47,9	5,4
Contremaitres.....	50,1	44,5	5,4
Ouvriers.....	36,6	61,3	2,1
Personnels de services.....	44,3	53,3	2,4
Autres.....	44,0	53,2	2,8
N'exercent pas de profes- sion			
Aides familiaux.....	48,7	49,7	1,6
Retraités.....	60,0	39,5	0,5
Étudiants.....	33,2	64,5	2,3
Autres.....	47,5	51,1	1,4
TOTAL.....	46,8	50,3	2,9

(source : Association Générale des Sociétés d'Assurances contre les Accidents (AGSAA). Etude sur l'utilisation de l'automobile par les ménages français.

Ces phénomènes, notamment la multimotorisation et l'achat d'occasion se complètent, ils sont la condition l'un de l'autre, la surconsommation des classes dominantes contribue à la consommation des classes populaires et réciproquement.*

* Cette hypothèse rencontre celle de B'NIDE LOT, ESTABIET et TCI-SER : Qui travaille pour qui ? Maspero, 1975. " lorsqu'il se vend une voiture neuve, il se vend un peu plus d'une voiture d'occasion. Ces deux opérations sont complémentaires. la vente d'une voiture neuve s'accompagne presque toujours de la reprise d'une voiture usagée et cela depuis la naissance de l'industrie automobile. le marché de l'occasion est un puissant soutien au marché du neuf. les constructeurs ne peuvent vendre leurs voitures...

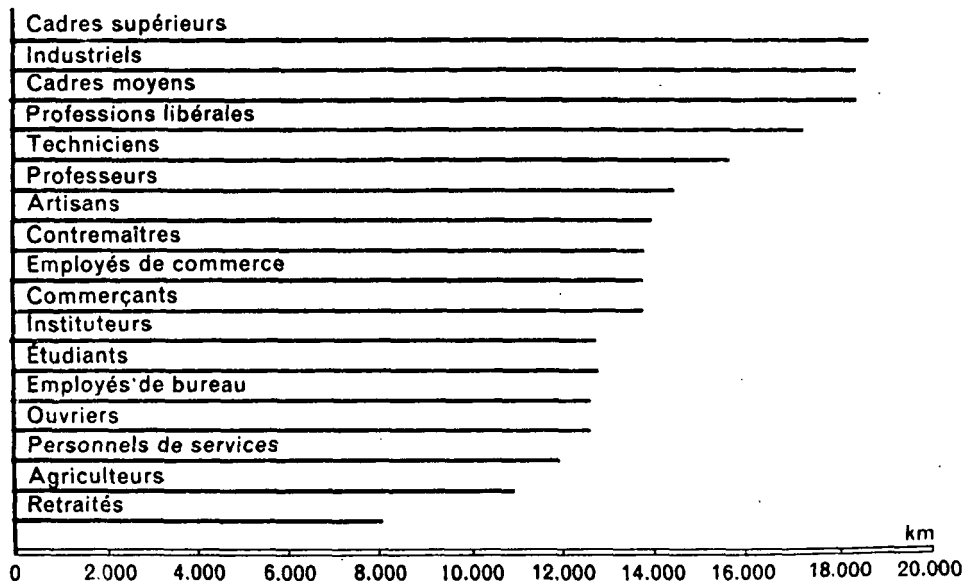
Surconsommatrices d'automobiles, les classes privilégiées sont aussi celles qui parcourent le plus de kilomètres par an (cf. graphique 2), qui utilisent le plus les autoroutes, etc...

La diffusion de l'automobile n'est donc pas socialement homogène, car si la majorité des français a une voiture il ne s'agit pas de la même voiture et elle est utilisée de manière différente. On verra d'ailleurs dans la suite du rapport comment cette logique sociale se perpétue et s'applique aussi au coût social de l'accident.

Graphique 2.

Kilométrage annuel moyen parcouru par les voitures particulières et commerciales en 1975. (source AGSAA - 1978).

Catégorie socio-professionnelle du conducteur habituel :



.../... neuves à leur clientèle que parce qu'il existe une sous-clientèle disposée à racheter des voitures usagées à cette clientèle".

4. QUELQUES ASPECTS DE LA POPULATION DES AUTOMOBILISTES.

La grande majorité des conducteurs d'automobiles sont des hommes, les femmes ne représentant que 20 % de cette population. Par ailleurs, les hommes parcourent plus de kilomètres que les femmes, roulent plus sur les routes et les autoroutes alors que les femmes roulent plus en ville (cf. tableau 6).*

Tableau 6.

Répartition % des conducteurs, kilométrage et âge moyens des véhicules selon le sexe du conducteur (AGSAA).

Sexe	% conducteurs	Kilométrage moyen en milliers		% km parcourus		
		compteur	12 derniers mois	sur autoroute	sur route	en ville
masculin	79,8	66.569	13.591	11,7	61,5	26,8
féminin	20,2	58.812	11.205	9,3	56,8	33,9
ENSEMBLE	100,0	65.039	13.113	11,3	60,7	28,0

D'autre part, les conducteurs sont jeunes, plus précisément, on observe un rajeunissement de la population des automobilistes : si en 1963 30 % des jeunes ménages (moins de 25 ans) sont équipés d'une automobile, 65 % d'entre eux le seront en 1975. On assiste de même à un autre rajeunissement : celui de la catégorie d'âge la plus équipée : jusqu'en 1969, le taux le plus élevé (75,4 %) était celui des ménages dont le chef avait de 30 à 39 ans, tandis que depuis 1970, la classe d'âge dotée d'un équipement maximum est celle des 25/29 ans (82,5 % en 1970).***

Par ailleurs, les automobilistes sont d'abord des ouvriers parmi la population active ils représentent plus de 30 % des conducteurs ; ensuite viennent les employés (9,4 %), les cadres et les agriculteurs (8 %), etc... Les industriels représentent

* Enquête A.G.S.A.A - 1975.

*** Cf. Mireille MOUTARDIER : la diffusion de l'automobile. Economie et Statistique - 1977 - 1C - N° 33.

1,1 % des conducteurs, les instituteurs 1,2 %, les professions libérales 1,6 %, les cadres supérieurs 2,8 %. La population "non active" compose à près de 17 % la population totale des automobilistes.*

Enfin, les automobilistes sont aussi bien des urbains que des ruraux, sauf à PARIS où le taux de motorisation est moins élevé que dans les autres agglomérations.

5. CONCLUSION.

La politique des constructeurs est fondée sur l'idée de gamme dont l'idéal est de faire correspondre chaque type de véhicule à une tranche de revenus.

La diffusion de l'automobile a suivi les grandes lignes de cette politique mais en commençant par le "haut" : les ménages les premiers motorisés appartiennent aux classes sociales privilégiées ; ce sont à l'heure actuelle celles qui le sont le mieux, c'est-à-dire qui possèdent les véhicules les plus confortables et/ou les plus puissants (haut de gamme) et qui sont les élus de la multi-motorisation. Ce processus de diffusion sélective a été considérablement renforcé par le marché de l'occasion, contre partie nécessaire à la sur-consommation de l'automobile.

Enfin, en cette période de saturation du marché, les caractéristiques de la population des automobilistes rencontrent, d'une manière générale, celles de la population active : masculine, jeune, ouvrière.

* Enquête A.G.S.A.A. - 1975. (p. 190 - 191).

CHAPITRE III.

L'ETAT ET LA POLITIQUE DE L'OFFRE ;
L'AMENAGEMENT DE LA PRODUCTION
ET DE L'USAGE DE L'AUTOMOBILE.

Le propos de ce chapitre est d'esquisser une analyse rétrospective de la politique de l'Etat à l'égard de l'automobile depuis la Libération. Cette époque marque en effet une période importante dans les rapports qui s'établissent entre l'Etat et l'appareil productif, notamment dans le secteur automobile. Exception faite du Front Populaire, l'Etat français de l'entre deux guerres applique et encourage la gestion traditionnelle libérale de la sphère économique ; dans le secteur automobile cette politique se traduit notamment par la multiplicité des constructeurs et des marques. Sous l'influence des idées socialisantes issues de la Résistance, la Libération impose un certain renouvellement des relations entre l'Etat et l'appareil productif, qui se manifeste par les nationalisations et la planification.

Quel que soit le contenu réel et concret de ses mesures, l'Etat est amené à intervenir explicitement dans les activités économiques, notamment en fixant les impératifs de croissance, la répartition des investissements et les crédits d'équipement. Fixant ses objectifs et ses orientations, le Plan témoigne alors des intentions de l'Etat et des représentations des planificateurs et des agents de l'administration.

En analysant le discours du Plan, on verra ainsi se profiler les principales options de la politique de l'Etat vis à vis de l'automobile et se constituer, petit à petit, pragmatiquement, une doctrine officielle de l'automobile, entendue à la fois comme vecteur essentiel de la production industrielle et comme élément indispensable du déplacement et du système de transport.

1. L'ETAPE DE RECONSTITUTION DU PARC ET DE L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE.

Le premier Plan, dit de Modernisation et d'Equipement, dit encore Plan MONNET, est celui de la reconstruction et de la remise en marche de l'appareil de production : cinq ans de guerre ont en effet entraîné le vieillissement et le dépérissement des outillages et des équipements privés et publics.

Dans le domaine des transports, la priorité est la reconstitution du parc. De 1946 à 1948 on construira ou on importera locomotives, péniches, camions, etc... L'objectif est de parvenir en deux ans à un trafic équivalent à celui de 1938.

Premier indice intéressant en ce qui concerne notre propos, la compétence de la Commission des Transports Intérieurs s'étend pour l'ensemble des transports routiers, fluviaux et ferroviaires donc pour l'ensemble du trafic voyageurs et marchandises, à l'exception de l'automobile et du trafic qui lui est associé. Le Plan prévoit un programme spécifique pour l'automobile et une commission particulière pour traiter les problèmes afférents. D'emblée, la Commission de l'Automobile souligne que "l'industrie automobile présente une importance toute particulière pour l'économie française : en effet, en dehors de la satisfaction des besoins intérieurs, qui sont énormes, l'industrie automobile doit d'abord réaliser des exportations considérables et le fait".* Le ton est donné, il faut produire et exporter ; c'est la raison même de la logique économique qui préside à la production de ce discours ; d'ailleurs la majorité des membres de la commission sont des représentants des constructeurs. Dans cette logique le secteur automobile doit s'épanouir et se renforcer parce qu'il existe un marché -celui d'avant guerre- et parce que la concurrence est sévère : "les besoins sont grands. L'industrie américaine ne peut commencer à les satisfaire avant 18 mois ou deux ans. L'industrie anglaise n'est pas mieux placée que la notre en prix et qualité. Nous avons donc de larges marchés ouverts, mais pour deux ans au plus".***

* et *** Annexe au Premier Plan. Résumé des rapports des Commissions p. 153.

Il est clair que dans l'esprit des promoteurs du texte, l'automobile doit s'imposer comme secteur industriel en pointe et d'une classe internationale ; son dynamisme doit s'appuyer sur un marché potentiel extrêmement large, à conquérir : le secteur automobile s'impose en fonction du développement du marché. L'objectif du premier Plan est de satisfaire le marché existant; l'objectif du troisième sera de le développer, notamment en facilitant le crédit.

A la lecture de ce texte, il semble que les jeux sont faits en tout cas pour les planificateurs : l'automobile est destinée à s'imposer comme mode de transport individuel, l'enjeu concret est de savoir si l'industrie française saura s'imposer au marché, si elle sera suffisamment puissante pour s'opposer aux constructeurs étrangers et dynamique pour s'imposer à l'extérieur.

L'automobile s'imposera comme mode de transport parce qu'elle est une production industrielle et qu'elle définit un secteur industriel de grande importance : aux origines de la consommation de masse de l'automobile, il y a avant tout le développement de la production de masse et l'imposition d'un secteur industriel.

Le prix de l'imposition de ce secteur s'exprime en termes de concentration de l'industrie et d'accélération de la productivité de la main d'oeuvre. Un plan quinquennal ou plan Pons est établi par la Direction des industries mécaniques du Ministère de la Production Industrielle ; il vise à "permettre la reconstruction du parc en remédiant à la diversité des types de véhicules".* Il s'agit, en clair, pour les grands constructeurs, de se partager le marché en éliminant la concurrence représentée par une multiplicité de petites marques, qui ont rendu célèbre la production française entre les deux guerres mais qui, aux yeux des planificateurs, fonctionnent d'une manière artisanale, donc peu compétitive ("un ouvrier sort en France deux voitures par an, quand il en sort cinq aux Etats-Unis").

Les fabrications sont réparties entre tous les constructeurs rassemblés en groupements visant à une plus grande spécialisation des usines et qui se font au profit des grands constructeurs : Citroën, Renault, Peugeot. Adieu à Hotchkiss, Latil, Saurer, Delahaye, Delage...

* Notes documentaires. la Documentation Française, 1950.

Déjà, d'ailleurs, des cent cinquante constructeurs de 1929 il n'en restait plus que vingt trois en 1938. Les planificateurs accentuent la tendance. La concentration industrielle est associée à la rationalisation dans la production : on modernise les machines-outils, on accélère les cadences de travail et on délimite des types de moteur : moins de 6 CV, 6 à 8 CV, 10 à 12 CV et plus de 12 CV et on institue une politique de production en grande série de voitures de faible puissance. Mais quel que soit l'aspect démocratique de la production de masse de petites cylindrées (la 4 CV Renault par exemple), le plan prépare l'hégémonie des grandes marques et leur donne les moyens de développer puissamment le secteur industriel qu'elles contrôlent.

Parmi les commissions préparatoires au IIème plan on ne retrouve pas de commission de l'automobile mais une Commission des transports et communications. Le IIème plan, mis en oeuvre en mars 1954, dans le domaine des transports, n'est plus celui de la reconstruction des véhicules mais celui de la reconstitution des réseaux et surtout des ouvrages d'art. Il est malgré tout déjà mentionné que le développement de l'industrie automobile est lié à l'institution et à la facilitation du crédit.

Lors du IIIème plan (1958-1961), la Commission des Industries de Transformation publie un rapport intitulé "Les industries de l'automobile, du motocycle, du cycle et de leurs équipements". Les sept membres de cette sous-commission sont des représentants des constructeurs : Peugeot, Ferodo, Motobécane, etc... Le Président et le Rapporteur sont des agents de l'administration. Les avis développés dans le rapport reflètent donc, en grande partie, les intérêts et les tendances de l'industrie automobile. Ils se résument en deux points : améliorer la productivité du travail et développer la consommation. Le rapport estime le problème de la reconstitution du parc automobile français résolu ; la question n'est plus de reconstruire mais d'investir, d'où un appel aux pouvoirs publics pour faciliter le financement de l'équipement industriel.

Cet appel va aussi dans le sens du développement du marché. Le rapport de la commission souligne et regrette les diverses entraves fiscales, telle la taxe à la possession, insti-

": "La modernisation de l'industrie automobile aura pour résultat une augmentation considérable de la productivité du travail. Le nombre d'heures d'ouvrier par unité produite diminuera progressivement de plus de 50 % d'ici 1951, ce qui permettra de réaliser une production double avec la main d'oeuvre actuelle".

Annexe du Plan, résumé des rapports des commissions p. 155.

tuée en 1956, considérée comme "une mesure discriminatoire à l'encontre d'une industrie particulière".

Mais la mesure clé pour l'expansion du marché est bien l'institution et la libéralisation du crédit. Avec cette mesure, les constructeurs définissent dans les Commissions du Plan leur propre politique de vente en exigeant de l'Etat qu'il facilite les conditions d'achat.

Dans ce texte apparaît pour la première fois le terme de "demande," sous une forme d'ailleurs extrêmement assertive : "le développement normal de la demande ne doit pas être freiné". Cette assertion mérite qu'on s'y arrête. D'abord pour souligner son caractère impératif ; celle-ci s'adresse au Commissaire au Plan, au commis de l'Etat ; l'Etat se voit rappeler ses devoirs ; l'Etat ne doit pas freiner la demande, doit-il l'encourager ? Ensuite pour remarquer la connexion entre l'idée de règle et de celle de demande : le développement normal de la demande. La demande est présentée comme un processus normal, qui peut-on dire, obéit à ses propres lois de développement. Le développement de la demande s'institue comme règle, comme phénomène naturel conforme à l'ordre des choses. La conformité à l'ordre des choses comme règle d'existence permet d'exclure l'histoire, les origines et les conditions dans lesquelles s'est constitué cet ordre ; parler de développement "normal" de la demande, c'est lui assigner une causalité naturelle, substantielle.

La demande étant fixée comme phénomène naturel, les conditions de son développement résident dans l'allègement de la fiscalité et l'assouplissement du crédit. Ce n'est pas tout : "le principal obstacle au développement de la demande de véhicules réside dans l'insuffisance des réseaux de circulation".

Et le texte du rapport construit les conditions dans lesquelles va s'épanouir la demande. Au fil du texte, la demande apparaît de plus en plus conditionnée, dépendante de certains événements, de certaines orientations économiques, financières, de la politique de l'Etat. Elle semble de plus en plus préparée, fabriquée, organisée : "l'accroissement du parc envisagé pour les prochaines années implique la création d'un réseau d'auto-routes et de voies à grande circulation pénétrant jusqu'à l'intérieur des villes. Ces liaisons constitueraient une source d'économies pour la Nation. Elles faciliteraient la décentralisation industrielle, tandis que le réseau ferré -centré sur la capitale- tend depuis un siècle à rassembler toutes les activités sociales dans la région parisienne ; elles permettraient d'appréciables économies de temps et de carburant ; elles réduiraient le nombre des accidents de la route".

Les constructeurs, en 1958, se préparent à organiser l'espace, à aménager le territoire. Place à l'automobile. On retrouve leurs chevaux de bataille favoris : les voies pénétrantes urbaines, l'opposition fer/route, l'avantage pour les usagers. Pendant 20 ans, l'aménagement du territoire sera influencé par ces conceptions. Des villes, Lyon par exemple, seront effectivement pénétrées par l'autoroute, les cités seront entourées de voies périphériques et de rocades, des encombrements incroyables bloqueront les autoroutes et les centres des villes, les accidents de la route seront en accroissement constant, l'Etat aura une politique restrictive vis à vis de la SNCF. "Le groupe de travail insiste pour que désormais tous les plans d'urbanisme prévoient les espaces indispensables à l'utilisation normale des moyens de transport individuels". Le Plan prévoit-il ou prépare-t-il la demande ?

La IVème section de la Commission des Transports du IIIème plan est consacrée à la sécurité routière. C'est, à notre connaissance, le premier texte administratif qui traite du problème d'une manière exhaustive et non accessoire.

Le texte commence d'une manière assez frappante par une comparaison entre les accidents de chemin de fer et les accidents de la route. 1957 est une année noire pour la SNCF : une série d'accidents spectaculaires provoque la mort de 70 personnes ; la même année le chiffre des victimes de la route est de 10.000 morts. Le rapporteur estime que "les accidents de la route constituent un véritable fléau social et économique". L'idée du fléau apparaîtra d'une manière récurrente dans le discours de l'administration pour désigner l'étendue et la violence du phénomène. Représenté comme une calamité, un désastre, au même titre qu'Attila, la peste ou les sauterelles, paré des caractéristiques de la fureur divine, l'accident de la route est pratiquement accepté comme une fatalité.

D'autre part "il apparaît que les principales occasions d'accidents naissent de l'hétérogénéité du trafic" et que "dans 95 % des accidents il y a une faute humaine". L'idée de la faute humaine, véritable stéréotype du facteur humain est aussi une constante dans le discours de l'administration, il le sera aussi dans celui de l'opinion publique. Malgré tout, un ensemble d'actions est proposé pour lutter contre les accidents. La première est d'ordre réglementaire : "perfectionner les méthodes de contrôle des conducteurs, de façon à éliminer ceux

** Cf : P. Barjonet ; J.P. Cauzard ; J. L'Hoste : *Représentations sociales de l'action de sécurité et de l'accident de la route. op. cit.*

qui ne possèdent plus les qualités physiques nécessaires, renforcer l'activité des polices ; aggraver les mesures de répression...". Une manière de se débarrasser du fléau qui décime les conducteurs est ainsi de contrôler et de réprimer ces mêmes conducteurs.

La seconde mesure se rapporte à l'infrastructure : amélioration de la signalisation, aménagement des "points noirs", séparation des circulations, construction d'autoroutes. La séparation des circulations apparaît comme un point crucial, quand on sait que sur les 10.000 tués de 1957, on dénombre 5.100 usagers de deux roues, 2.600 automobilistes, 2.300 piétons. Le troisième type de mesure concerne la sécurité du véhicule. Enfin, référence est faite à "l'action de propagande particulièrement efficace menée auprès du public par des organismes privés comme la Prévention Routière".

2. LA PERIODE D'EXPANSION ET D'INCITATION A LA CONSOMMATION.

Les Commissions préparatoires du IVème plan (1962-1965) ne comportent pas de groupe de travail spécialisé dans la construction automobile ; ce domaine est intégré à celui, plus large, des industries de transformation. Vraisemblablement, l'étape de reconstitution du parc est terminée ; en outre, les facilités à l'achat et à la consommation ont été accordées dans une large mesure par l'Etat. D'une manière générale, le IVème plan est celui du début de la période dite d'expansion, c'est-à-dire de consolidation de l'appareil productif et de la compétitivité avec les pays de ce qui constituera bientôt la C.E.E. L'industrie automobile suit le mouvement mais l'aide de l'Etat - tout du moins ce qu'il en est dit dans le Plan - revêt une forme indirecte : il s'agit surtout de développer l'infrastructure routière. "L'industrie automobile engagée dans une compétition sévère avec ses homologues d'Allemagne, d'Italie, de Grande-Bretagne et des Etats-Unis, sera soutenue par un effort raisonnable d'infrastructure urbaine et routière".* Ce sera l'époque des programmes d'autoroutes, notamment les autoroutes de dégagement.

Le IVème Plan inaugure aussi les débuts de l'aménagement du territoire et la mise en place de nouvelles catégories de gestion administrative : l'urbanisme et les équipements collectifs. L'extension de l'infrastructure et donc le développement

* IVème Plan de développement économique et social.
Journal Officiel p. 12.

de l'automobile sont étroitement liés au processus d'"urbanisation" entrepris par l'Etat. Celle-ci vise surtout à réguler et à ordonner la croissance des agglomérations, à maîtriser la modernisation. En l'occurrence, il s'agira d'adapter les transports au remodelage de l'espace : "un effort particulier sera engagé pour rééquilibrer les activités et l'habitat, en vue de réduire les trajets quotidiens, d'alléger la fatigue des travailleurs et de désencombrer les voies publiques et les moyens de transport".** C'est le moment des grandes opérations d'infrastructure urbaine. A Paris, on engage complètement le boulevard périphérique, on fait le projet d'une voie rapide Nord-Sud, le R.E.R. s'achemine vers une phase d'élaboration concrète, on aménage la traversée Nord-Sud de Marseille, les sorties de Lyon, les rocades de Bordeaux et de Toulouse, les voies de dégagement de Lille, Strasbourg, Rouen, etc...

Ces opérations sont entreprises parce que le Plan prévoit un accroissement sensible de la circulation routière : plus de 30 % de 1961 à 1965. Le Plan Directeur du Réseau Routier approuvé en 1960 dans ses grandes lignes par le gouvernement comprend un programme d'environ 3.600 km d'autoroutes de dégagement et un programme de rénovation des routes nationales. Le financement de ces opérations est assuré en partie par les ressources du Fond Spécial d'Investissement Routier (FSIR), en partie par des emprunts et les recettes de péage.

Dans le chapitre consacré aux orientations générales du programme d'investissement, le rapporteur prévoit que : "Pour les transports de voyageurs, l'accroissement prévu est de 15 % pour les transports publics, 60 % pour les voitures particulières".*** A court et à moyen terme, l'automobile est donc présentée comme le mode de transport dominant, c'est-à-dire le mieux adapté au découpage socio-économique de l'espace qui s'instaure peu à peu. Malgré tout, dans les zones urbaines où les problèmes de circulation deviennent de plus en plus inquiétants, le IVème Plan prévoit l'amélioration de transports collectifs et à Paris, l'augmentation de capacité du réseau ferré souterrain.

Le IVème Plan consolide les tendances repérées précédemment : c'est-à-dire l'aménagement de la mobilité automobile par le renforcement de l'équipement routier. Dans le domaine de la sécurité routière, le IIIème Plan prévoyait un ensemble d'aménagements concrets se rapportant à la formation des con-

** *op. cit.*, p 27.

*** *op. cit.*, p 413.

ducteurs, aux caractéristiques des véhicules, etc... Le IVème Plan continue sur cette voie : "En dehors de l'effort d'équipement, les actions entreprises pour accroître la sécurité routière devront être amplifiées en affectant aux études engagées dans ce domaine des moyens suffisants pour permettre de déterminer rapidement l'ensemble des mesures à prendre".*

L'ONSER est d'ailleurs créé en 1961 et il est vrai que les crédits d'étude et de recherche s'accroîtront pendant l'exercice du IVème Plan et surtout du Vème. Ces crédits suivent étroitement la courbe du développement de l'usage de l'automobile et l'administration est de plus en plus amenée à se prémunir contre ses nuisances.

"Dans le monde de la compétition où nous sommes entrés sans esprit de retour, l'objectif fondamental du Vème Plan est d'asseoir sur des bases solides la capacité concurrentielle de notre économie en vue de préserver son indépendance, d'assurer son expansion dans l'équilibre et de faire d'elle le support d'un progrès social réel et durable".*** Le Vème Plan (1966 - 1970) est le plan de l'expansion économique et celui de la croyance aux retombées positives de la croissance. En 1965, le rapporteur peut écrire d'une manière optimiste : "L'abondance énergétique mondiale permet d'espérer en Europe une baisse des prix de l'énergie". L'exercice du Vème Plan est celui des programmes d'investissement et des plans d'épargne. Plan d'expansion, il s'accompagne d'un discours social sur le partage de l'expansion et la mise en place d'équipements sociaux : c'est l'époque du développement des équipements collectifs. C'est aussi celle de l'aménagement du territoire, de l'extension des voies de communication et du renforcement des armatures urbaines.

Dans le domaine des transports, la position des planificateurs s'exprime de la manière suivante : "Les besoins auxquels auront à faire face les transports sont liés, les uns au développement urbain, les autres au développement général de l'économie. Dans les zones urbaines, les actions à entreprendre doivent viser le desserrement et la décongestion en assurant convenablement l'écoulement des "migrations alternantes" grâce à des infrastructures et à des réseaux de banlieue adéquats, et en adaptant les règlements et les tarifs aux conditions d'un équilibre économique entre transports collectifs et transports individuels. Dans l'ensemble, l'évolution économique se traduira

* *op. cit.*, p. 423

*** Vème Plan. *Exposé introductif*. J. C. 1er décembre 1965.

notamment par la poursuite du développement de la circulation des voitures particulières, par une progression modérée des transports ferroviaires de voyageurs et par une croissance rapide des transports aériens internationaux et nationaux".*

L'"équilibre économique" en question se traduit par le développement considérable du parc automobile, à un rythme tel que la circulation dans les villes est peu à peu paralysée et que certains grands itinéraires sont de moins en moins adaptés à l'intensité du trafic. Le Vème Plan prévoit la construction de 200 km d'autoroutes par an, autoroutes de liaison et autoroutes de dégagement. Fait particulier et important : dans les catégories administratives, les autoroutes sont classées comme équipement collectif. Dans le langage des planificateurs l'autoroute devient un besoin collectif au même titre que le développement du parc automobile est lié à un besoin de transport : ce qui est dû au développement historique est transformé en substance et lorsque l'histoire intervient elle est assimilée à un mécanisme fatal. Le programme routier urbain sera d'une ampleur égale à celle du plan d'équipement en rase campagne ; il est établi en liaison avec les objectifs de l'aménagement du territoire : schéma directeur du district de Paris, schémas directeurs de l'armature urbaine pour la province et création de métropoles régionales. Le Plan prévoit la construction d'autoroutes urbaines et de voies express, ces voies rapides font l'objet d'investissements de 7,5 milliards de francs avec lesquels on compte construire 300 à 350 km d'autoroutes. Le programme prévu pour les transports collectifs urbains est de 4,1 milliards de francs.

Le rapport général de la Commission des Transports précise ces options.** L'introduction générale énonce les grands principes qui ont orienté les activités de la commission. Parmi ceux-ci on note le "développement équilibré des modes de transport les uns par rapport aux autres". On lit aussi que cet équilibre "résulte d'une certaine répartition des besoins de transport susceptibles d'être satisfaits alternativement par différents moyens de transport en concurrence". Dans l'esprit du planificateur il existe un besoin de transport objectif, qui doit se réaliser en divers modes, la concurrence gérant la répartition par mode. Besoin et concurrence sont les mots clé et la satisfaction des besoins s'opère par la concurrence entre les modes. Le planificateur a cependant certaines difficultés à

* J. O. 1er décembre 1965. p. 10621.

** Vème Plan. Rapport général de la Commission des Transports. Commissariat Général de la planification. la Documentation française.

pondérer cet équilibre, notamment dans le cas de la concurrence entre l'automobile et les transports collectifs dans le cas des transports urbains. Le problème est celui du choix des critères de pondération et surtout de définir la fonction transport : s'agit-il de l'identifier à un besoin brut, à un service rendu à la collectivité ? Pour le planificateur il s'agit surtout semble-t-il "de dégager les conditions nécessaires pour que les équilibres spontanés des différents modes de transport les uns par rapport aux autres sur les différents marchés de transport évoluent dans un sens toujours plus favorable à la collectivité".* "Spontané" est un autre mot clé ; autrement dit, il faut se résoudre à accepter les lois du marché. Ou les phénomènes sociologiques ! Le chapitre consacré aux transports intérieurs de voyageurs commence par le paragraphe suivant : "L'étude des perspectives de transports intérieurs de voyageurs est dominée par la prévision des développements du parc et de la circulation automobile. Les rôles que l'automobile joue actuellement, et surtout ceux qu'elle sera appelée à jouer, sont si considérables qu'ils dépassent le cadre de l'économie des transports et doivent être considérés comme un des phénomènes sociologiques les plus significatifs du XXème siècle".**

A la lecture du rapport de la commission, on a sans cesse l'impression que quelque chose échappe au planificateur, échappe à sa gestion ; tantôt il se trouve devant des "équilibres spontanés", tantôt il est confronté à des "phénomènes sociologiques" de telle sorte qu'on peut se demander si dans certains cas et à certains moments le discours n'est pas la simple transposition ou l'entérinement d'une réalité sociale difficile à appréhender et à maîtriser et si les orientations décidées par le Plan ne sont pas le reflet empirique d'options générales qui échappent au planificateur.

Par exemple, en 1965, le Plan prévoit pour 1985, 22 millions d'automobiles. Cette prévision est basée sur le calcul de la corrélation entre les achats d'automobiles neuves et l'accroissement du revenu disponible des ménages. Mais là encore, le futur n'est pas décidé, il est entériné. La construction automobile suivra sa pente naturelle qui est celle de l'expansion, le parc automobile sera donc destiné à s'accroître.

* *op. cit.*, p 4

** *op. cit.*, p 14.

Il semble même qu'il échappe aux planificateurs d'orienter la consommation des ménages, et que ce sont les "préférences" des ménages qui décident de l'orientation des activités économiques : "Certains économistes ont vivement critiqué cette attitude (la motorisation) en recommandant une orientation différente (en faveur du logement) des choix permis par l'augmentation de la production nationale. Ces choix sont cependant ceux des ménages plus que ceux du gouvernement"... "La préférence des ménages est donc très significative et traduit sans doute les possibilités de transformation profonde des conditions de vie ouvertes par les véhicules individuels".*

Choix, préférence, besoins, tout est rapporté aux usagers, au public, aux ménages. Le besoin de mobilité automobile est un fait, une évidence empirique. Finalement, le Plan suit les inclinations naturelles de la Nation.

Malgré tout, et en ce qui concerne l'usage des voies urbaines et peri-urbaines, les planificateurs sont conscients du fait que le coût marginal individuel (augmentation des coûts de circulation et des pertes de temps) est très inférieur au coût marginal social. C'est en ce sens qu'ils estiment que l'équilibre économique entre la voiture particulière et les autres moyens de transport est faussé. L'idée du planificateur est de faire supporter à l'usager un coût supplémentaire en tarifiant l'usage de la voirie urbaine. Premier pas, s'il avait été réalisé, de régulation de l'usage de l'automobile : faire payer à l'entrée des villes un nouvel octroi.**

L'enjeu est de taille puisqu'il concerne la structure même des villes : "L'évolution des transports urbains dépend de la structure des villes qui résulte elle-même d'un choix à exercer entre les transports individuels et les transports collectifs".*** Les orientations prévues par le Plan seront prises à minima : il s'agira de réduire ou d'interdire la circulation des automobiles dans les centre-villes, surtout des villes anciennes et des métropoles régionales ; c'est dans ces

** *Op. cit.*, p. 14

*** "Cette politique comprendrait, notamment une tarification de l'usage de la voirie urbaine, tout au moins de la voirie primaire urbaine, dont les modalités devront être précisées en tenant compte des difficultés techniques et des incidences sur l'urbanisme".
op. cit. p 17.

**** *op. cit.*, P. 17.

zones que devrait donc se limiter l'usage relatif des transports en commun : "Mais avec les hypothèses de développement du parc automobile, cette mission des transports collectifs risque de se réduire progressivement en valeur relative : leur activité ne pourra subsister que dans quelques quartiers centraux bien délimités". La mission des transports collectifs devient une peau de chagrin. Depuis 15 ans, aucun de ces projets susceptibles de restreindre l'usage de l'automobile, n'a d'ailleurs vu le jour : ni autoroutes de dégagement payantes, ni tarification de la voirie urbaine, peu de villes ont été dotées d'une zone à transport collectif unique. L'usage de l'automobile a été systématiquement encouragé.

Les orientations sont les mêmes dans le cadre des transports interurbains ; les planificateurs considèrent en effet que le coût marginal d'usage de l'automobile est presque toujours inférieur aux tarifs des transports publics. L'usage de ces derniers en sera donc de plus en plus limité à certains types de trafic pour lesquels ils présentent des avantages particuliers. Le tableau suivant fixe les idées en matière de prévision de transports intérieurs de voyageurs :

Tableau 7 : Prévisions de transport selon les modes.

	MILLIARDS de voyageurs-kilomètres	
	1962	1970
1.Voitures particulières.....	104	200
2.Transports urbains:		
Paris et banlieue parisienne.....	13,7	16,5
Dont		
R.A.T.P.....	9	11
S.N.C.F.....	4,7	5,5
Province.....	5	6
3.Transports interurbains:		
S.N.C.F. grandes lignes.....	30,6	39
Transports aériens intérieurs....	0,3	1,8
Transports routiers réguliers....	9,1	10,0
Transports routiers occasionnels.	3,2	5,7

3. LA PERIODE DE REGULATION.

Le rapport de la commission des transports du VIème Plan (1971-1975) signale d'emblée que la réalisation des équipements routiers a pris un grave retard à l'issue du Vème Plan, ce qui se traduit par une inadéquation de "l'offre à la demande".** La dégradation des conditions de transport se fait à la fois sentir dans les transports collectifs urbains mais aussi dans l'usage de la voiture automobile.

Pour la première fois, dans le discours du Plan, apparaît le décalage, la dissonance, entre l'accroissement de la circulation automobile et les conditions de l'équipement pour contrôler cet accroissement. Ce décalage est producteur de morts violentes : 15.000 morts, 340.000 blessés en 1969. Le VIème Plan ne remet pas en cause l'usage de l'automobile, le rapport de la commission constate l'augmentation du parc automobile, l'accroissement de la circulation et du nombre des morts et des blessés. La commission propose que "l'environnement" s'adapte à l'automobile. D'où la proposition de deux "actions prioritaires" : le développement du réseau routier (action n° 5), le programme finalisé de sécurité routière (action n° 8). L'action n° 5: Adaptation aux besoins du réseau routier national prévu dans le schéma directeur : "l'action prioritaire concerne la mise en oeuvre des moyens nécessaires pour adapter aux besoins la portion non autoroutière du réseau, compte tenu des perspectives du développement du trafic" ; il s'agit de "retrouver en 1975 une qualité de service égale à celle de 1965, et à tout le moins nettement plus satisfaisante que celle de 1970".***

Il est probable que l'administration a été relativement surprise devant l'accroissement du trafic et qu'elle n'a pu que difficilement y faire face, en tous cas au plan du réseau routier. Pour le réseau autoroutier les choses sont différentes puisque le financement des équipements est pris en charge, en partie, par le privé.

Finalement, les planificateurs fixent comme objectifs au réseau routier d'accueillir et de contenir les flux sans cesse croissants de véhicules ; cet objectif est renforcé par les options fondamentales qui organisent l'économie des transports : la concurrence inter-mode où l'Etat intervient comme arbitre de l'équilibre c'est-à-dire pour perpétuer le système concurrentiel du marché. Car, si le Vème plan est celui de l'expansion,

** Rapport des commissions du VIème Plan - Transports 1 - p. 39.

*** op. cit., p. 62.

le VIème est celui de la croissance " et il semble, dans l'esprit des planificateurs, que la concurrence est la condition de la croissance et la concurrence entre les modes de transport passe par le renforcement de l'infrastructure routière.

Elle passe aussi par la diminution de l'insécurité routière. "L'objectif du Programme Finalisé de Sécurité Routière est d'annuler l'augmentation du nombre des décès causés par la circulation de manière à rester en 1975 au niveau de 1970 (soit environ 15.000 décès annuels, au lieu de 18.000 que l'on pourrait craindre en l'absence d'actions nouvelles".*** Il s'agit là encore de s'adapter aux nouvelles conditions de la circulation. Le programme se compose d'opérations d'infrastructure, (réduction et aménagement des points noirs), d'opérations réglementaires (limitation de vitesse et répression de l'alcool au volant), d'actions sur le véhicule (contrôle et sécurité primaire), d'opérations visant à améliorer le secours routier et d'actions de formation et d'information. Enfin, un poste "études et recherches" accompagne ces opérations. (cf. chapitre V).

L'insécurité routière est perçue comme une nuisance du système qu'il faut corriger, comme un effet secondaire incommodant la mobilité des personnes. L'idée du planificateur est bien d'améliorer les conditions de la mobilité automobile, de réduire ses effets nocifs.

Ainsi, le VIème Plan, bien que moins optimiste que les précédents en matière de mobilité automobile entérine et vise à conserver les grandes options des transports terrestres calculées en termes de rentabilité et d'équilibre du marché, qui ne sont peut-être pas les meilleures pour le bien-être des usagers et la qualité de service.

Le VIIème Plan **** oppose d'emblée, et d'une manière explicite, notamment dans le domaine des transports urbains, l'automobile aux transports collectifs. Les recommandations de la commission consistent à proposer un ensemble de mesures visant à "discipliner l'usage de l'automobile et à promouvoir celui des transports collectifs". En 1976, le problème de l'auto n'est pas tant associé à celui des dépenses ou des économies

** "c'est évidemment le choix fondamental d'une forte croissance de la P.I.B. qui est l'option essentielle du VIème Plan".
op. cit., p. 23.

*** op. cit., p. 63.

**** La documentation française, PARIS, 1976.

d'énergie qu'à celui de l'asphyxie progressive de l'espace urbain. Ces recommandations prennent d'ailleurs la forme d'un avertissement ; à se développer sans autre régulation que celle du marché, l'automobile risque de s'asphyxier elle-même et de ne plus continuer d'assurer, dans des conditions acceptables, les trajets individuels en zone urbaine. Une des manières de ralentir ou de s'opposer au congestionnement des villes est la mise en place des plans de circulation, que la commission appelle de ses vœux. Ces plans ont, selon les rapporteurs, le double avantage d'améliorer la fluidité du trafic des véhicules individuels et d'assurer un meilleur rendement aux transports collectifs de surface. A cette orientation fondamentale sont adjointes des dispositions destinées à limiter l'usage de la voiture dans les centres-villes notamment par une réglementation plus sévère du stationnement. La Commission recommande ainsi en quelque sorte l'utilisation sélective de la voiture particulière.

Il semble que le discours du Plan soit parvenu ici à un tournant ; pour la première fois, les effets néfastes de la motorisation sont énoncés en tant que tels. La question de la sécurité routière soulevée dans le VIème Plan est reprise, surtout en milieu urbain où la moitié environ des accidents corporels de la circulation et le sixième des tués sont enregistrés, les piétons et les deux roues étant les plus exposés ; les nuisances, tels les niveaux de bruit, sont particulièrement soulignés. La "demande" de mobilité automobile n'est plus prise essentiellement à la lettre et des conditions de restriction d'usage sont posées, en tous cas en zone urbaine.

Dans le domaine des transports à travers le territoire, ces orientations et ces mises en garde sont relativement infléchies ; référence est faite aux efforts effectués pour la sécurité routière dans le cadre du VIème Plan pour souligner le renversement de la tendance du nombre des tués de la route mais des dispositifs de restriction d'usage ne sont pas envisagés, ni par des dispositions réglementaires (réduction des vitesses autorisées, par exemple) ni par l'incitation à des transferts modaux. A cet égard, le leit-motiv du discours du Plan : sauvegarde de l'équilibre entre les modes a toujours force de norme. En revanche, la commission apporte des éléments nouveaux dans la mesure où elle se préoccupe de l'environnement de la demande de mobilité automobile, en d'autres termes, où elle définit certaines conditions ou contraintes sociales et économiques à son usage ; diversification de l'espace, éloignement du domicile et du lieu de travail, organisation des horaires de travail et du temps de loisir, etc... Faut-il alors passer par la modification de l'environnement socio-économique pour que le type d'usage soit modifié ?

On touche là au point clé qui est l'interaction entre les besoins de mobilité et les contraintes socio-économiques qui les génèrent.

Ces problèmes sont d'ailleurs soulevés d'une manière prospective dans un document contemporain à la préparation du VIIème plan : la Prospective des transports de 1975 à 1990.**

Dans une note annexe *** la question de "l'amont" du système transport est soulevée. La dimension structurante de la demande de transport est bien entendu liée aux contraintes de déplacement définies par l'espace/temps industriel mais, d'une manière complémentaire, la pérennité de l'automobile comme mode de transport dominant est associée à la puissance du secteur de production, de l'industrie automobile. Les tendances globales de l'urbanisation et l'inertie, sinon la rigidité du secteur de production rendent pessimistes les évaluations que l'on peut faire sur l'évolution de la demande de transport par automobile particulière. Les systèmes de substitution tels les transports collectifs en site propre ou la mise en place de véhicules urbains individuels, à générateur électrique par exemple, ne résolvent pas l'encombrement des réseaux de voirie et n'apportent aucune solution à l'isolement des captifs d'autres modes de transports ; ils permettent tout au plus de renverser la tendance dominante vers une adaptation de l'automobile à la ville.

En avertissant l'administration et les pouvoirs publics du risque de conflits futurs que pourra engendrer la structure actuelle du système des transports, notamment en zone urbaine, les travaux des commissions attirent bien, ce faisant, l'attention sur les déterminismes socio-économiques qui conduisent à l'aménagement d'un besoin de mobilité automobile. Besoin construit et usage contraint, petit à petit se découvre la vérité de la nature sociale de l'automobile.

Au mois de mai 1977, le Premier Ministre, R. BARRE, commande à P. GUILLAUMAT, Président de l'Entreprise de Recherches et d'Activités Pétrolières, un rapport sur l'avenir des transports terrestres.

** Commissariat Général au Plan - La documentation française - PARIS - 1977.

*** X. GODARD, S. NAESSANCY: Note prospective sur les transports urbains à l'horizon 1990 - op. cit. annexe 1.

Ce rapport a pour objectif de définir les orientations économiques du secteur à l'exclusion des transports urbains, en quoi il se différencie de "Prospective des Transports" (cf. paragraphe précédent). Il s'en sépare aussi par d'autres aspects notamment par la manière d'aborder la problématique de la concurrence inter-modale : le rapport GUILLAUMAT est explicitement, une prise de parti, un manifeste pour la gestion libérale -l'économie de marché- dans le secteur des transports terrestres. Des aspects remarquables de ce rapport concernent les orientations envisagées pour gérer la concurrence entre la S.N.C.F. et les transports routiers ; ces aspects sont bien connus mais ne nous concernent pas directement. Par contre, le texte comporte des indications précieuses quant à la manière dont certains fonctionnaires de l'Etat préparent l'avenir de l'automobile.

Nous avons essayé de montrer à la lumière des textes du Plan comment l'Etat, favorisant le secteur industriel de l'automobile, produisant l'infrastructure routière favorable à son développement et adaptée à de nouveaux modes d'urbanisation avait en définitive, lui-même produit et organisé, en grande partie, le développement de la mobilité individuelle automobile. Le rapport GUILLAUMAT offre une représentation cristallisée de ce déterminisme.

Le phénomène de production historique du mode de transport automobile est évoqué de la manière suivante : la première raison invoquée pour expliquer l'évolution de l'usage de l'automobile depuis 25 ans est la croissance démographique, la seconde, l'urbanisation, la troisième, l'élévation du niveau de vie, "la fourniture de moyens de transports "ayant été" la condition permissive de ce phénomène". L'idée de condition "permissive" marque d'un trait de pudeur ou d'euphémisme les conditions concrètes du développement de l'usage de l'automobile, comme si le texte voulait faire discrètement admettre au lecteur l'origine naturelle de l'usage de l'automobile, rapporté à des facteurs socio-économiques généraux tels la croissance démographique ou l'augmentation du niveau de vie. Le texte tend à identifier développement de l'automobile à fait de civilisation. Pas un mot sur le fait que les Pouvoirs Publics aient pu encourager, voire inciter au développement du trafic automobile. L'action de l'Etat dans ce domaine est gommée, oubliée, euphémisée. Les éléments statistiques fournis tendent à assimiler la tendance

** *Orientations pour les transports terrestres. Rapport de la Commission d'étude présidée par P. GUILLAUMAT. la Documentation française. Paris 1973.*

actuelle à un phénomène fatal, lié à la logique du développement économique et à la "rigidité des comportements". La logique même du discours pousse à faire oublier l'intervention de l'Etat puisque l'Etat auquel il est fait référence est l'Etat libéral, opposé à dirigiste et planificateur. L'Etat libéral se contente d'appliquer les grandes options du libéralisme économique, l'action dirigiste est celle qui veut imprimer une tendance inverse ou contradictoire à ces options. Dans cette perspective, une mesure telle la taxation des carburants, qui produit un renchérissement des prix relatifs des consommations de transports individuels des ménages n'est pas jugée comme une mesure dirigiste mais comme une action de régulation.

Pour le rapporteur, le nec plus ultra de la gestion économique du secteur réside dans le système concurrentiel et les mécanismes du marché ; ces orientations tendent à renforcer la prédominance de l'usage de l'automobile parce que l'emploi de l'automobile fait assurer à l'usager ses propres frais de transport alors que les transports collectifs, les chemins de fer par exemple, supposent une allocation de l'Etat : "La tarification de l'usage des infrastructures est ainsi un point de passage obligé pour imputer les dépenses que consent la collectivité en leur faveur". La solution envisagée dans le cadre de prise en charge par les usagers des infrastructures impliquerait une augmentation des tarifs de l'ordre de 35 % pour le transport ferré. Une augmentation du prix de revient d'environ 5 % pour le transport routier. Comment justifier cette orientation "routière" des transports terrestres devant les contraintes d'économies d'énergie et les impératifs de sécurité ? Dans le cadre des économies d'énergie, le rapport signale que "la part des transports dans la consommation finale d'énergie est de 22 %, dans celle des produits pétroliers, elle est de 38 % ; dans la logique de la prise en charge par les usagers du coût du transport, le rapport préconise d'abord "une répercussion intégrale des hausses extérieures... car rien ne justifie que l'Etat en atténue, par le biais d'une diminution de ses recettes, les effets sur le consommateur". Par ailleurs, le rapport propose un plan d'économie fondé sur l'augmentation du facteur de charge des véhicules, sur une modification des conditions d'utilisation sur la réduction des vitesses, etc...

* op. cit., p. 40.

Ainsi, il ne semble pas à première vue que l'orientation "routière" des transports terrestres soit particulièrement mise en cause par la "crise" de l'énergie car la question évoquée à l'horizon 1990 n'est pas la rareté du carburant par épuisement des gisements mais l'augmentation des coûts. Les économies d'énergie se rapportent à des préoccupations d'ordre général, politique : l'indépendance nationale est souvent évoquée.**

Dans le domaine de la sécurité routière le rapporteur préconise la poursuite des actions visant à réduire le nombre des accidents de la route ; les facteurs de l'accident sont identifiés à la vitesse et à l'alcoolisme au volant, c'est-à-dire au facteur humain ; nulle mention est faite de la ceinture de sécurité ou d'une manière générale, de ce qui se rapporte à l'équipement du véhicule, juste une allusion à l'amélioration du réseau et au respect des règles de conduite par les entreprises de transport routier. Ainsi dans le domaine de l'insécurité routière aussi, l'usager doit se prendre en charge. Cette idée est légitimée de la manière suivante : "La sécurité est une donnée extérieure au voyageur. Dans les transports en commun elle lui est fournie comme une consommation accessoire et il en acquitte le prix dans son billet. Sur la route, il subit l'insécurité, mais supporte en contrepartie des charges plus légères que dans une situation plus sûre."***

4 - CONCLUSION.

Depuis 1946, la politique de l'Etat a consisté à encourager le secteur industriel automobile et à préparer son marché en tant que bien de consommation et moyen de transport.

Cette politique d'encouragement a été singulièrement facilitée par la présence constante dans l'appareil d'Etat, en l'occurrence dans les commissions de préparation du Plan, de représentants des constructeurs ou de groupes économiques dont les intérêts sont liés à l'avenir de l'automobile. L'action de ces groupes de pression a été vigoureusement décrite en particulier par Alfred Sauvy, sous le terme de "lobby de l'automobile".****

** "La crise de 1973 et ses répercussions sur la situation énergétique mondiale ont fixé comme limites à l'indépendance nationale notre aptitude à régler la facture pétrolière".

op. cit., p. 39

*** op. cit., n. 45-46

**** A. SAUVY. *les quatre roues de la fortune*. Flammarion 1963.

L'expansion de l'automobilisme, jusqu'à l'étape actuelle de saturation du marché, est rapportée, dans le discours du Plan, à une demande des usagers ou à un fait de civilisation. Tout semble montrer au contraire que la diffusion de l'automobile est liée à des choix économiques et à des motifs idéologiques. Choix économiques parce que les gouvernements ont vu dans les firmes automobiles un outil privilégié pour améliorer la balance des paiements, développer les régions en retard, contribuer d'une manière générale au redressement de l'économie. Motifs idéologiques, parce que l'automobile a toujours été présentée comme un bienfait, un signe du progrès social et du mode de vie spécifiquement lié aux formations sociales capitalistes et occidentales.***

Le Plan témoigne de ces orientations. Tout d'abord l'Etat encourage le secteur industriel, et si l'on en croit Alfred SAUVY, au détriment d'autres secteurs, le logement notamment. Par suite sont instituées de nouvelles formes d'urbanisation où l'usage de l'automobile devient indispensable. Puis les gouvernements ont tenté d'adapter tant bien que mal l'infrastructure routière à la motorisation croissante des français, ils ont facilité les mécanismes d'achat en autorisant le crédit à la consommation, etc... Mais le tour de force décisif a été de rapporter et de continuer d'attribuer la constance de ces interventions aux "besoins" des demandeurs de transport : "L'organisation des transports est sous-tendue par la valeur attachée à la mobilité individuelle. Cet attachement explique que l'Etat ait largement concouru au développement de la circulation automobile particulière. Il ne faut pas s'attendre à voir se modifier, autrement qu'à la marge, un courant de civilisation aussi profond." ***

*** Par exemple à l'occasion du cinquantenaire de la société des ingénieurs de l'automobile, quelques aspects de l'allocation de F. Gautier, président de PSA Peugeot-Citroën, quelques mois avant les élections législatives de 1978. L'utilisation de l'automobile a fait naître un nouveau droit, le droit à la mobilité qui constitue désormais l'une des composantes fondamentales de la liberté individuelle. Elle est ainsi devenue, par sa diffusion dans les pays occidentaux, l'un des plus sûrs remparts contre un collectivisme envahissant. Au contraire dans les pays collectivistes, le droit à la mobilité est soumis à certaines restrictions et contrôles. Ces pays ont ainsi longtemps freiné la diffusion de l'automobile, ne cédant que progressivement à la pression des hommes et des femmes désireux de posséder un véhicule particulier et d'échapper ainsi aux contraintes qui pèsent sur la liberté. A la question qui va nous être posée d'un choix de Société, l'automobile devrait ainsi être un élément de poids dans notre réponse.

*** Orientations pour les transports terrestres. op. cit. p. 99.

CHAPITRE IV.

ANALYSE DE QUELQUES DIMENSIONS
STRUCTURANT LE DEPLACEMENT EN AUTOMOBILE.

L'exercice des diverses pratiques qui constituent la vie sociale des hommes au village, à la ville, dans la région ou sur l'ensemble du territoire est souvent conditionné par la distribution spatiale des lieux où ces pratiques peuvent s'exercer. Ainsi, si le travail est une dimension structurant les activités sociales, c'est la distribution des secteurs d'activités dans l'espace qui structure le déplacement ; ce sont les styles d'urbanisation, les politiques urbaines en matière de logement et de localisation des secteurs d'activité qui définissent les structures de déplacement, qui en sont à l'origine.

Parallèlement, le choix du mode de transport, donc l'actualisation du besoin de transport, est dépendant de l'aménagement du mode en fonction des contraintes de localisation des zones d'activités, ce qui explique par exemple, en partie, la corrélation entre le déficit chronique des transports collectifs urbains et périurbain, les encombrements des villes et des autoroutes de dégagement aux heures de pointe, la multiplication du stationnement payant, etc...

Une dimension fondamentale de structuration du déplacement est la mobilisation de la force de travail, qui se manifeste dans les trajets domicile-travail ; une autre est la réalisation des activités domestiques : achat, accompagnement d'enfants, rencontres, consommations de services, d'équipements de loisirs, vacances, week-ends, etc...

La question que l'on se pose est alors la suivante : quel statut occupe l'automobile -en tant que mode de transport- dans la réalisation de ces déplacements ?

1. LA MOBILISATION DE LA FORCE DE TRAVAIL.

Dans les zones industrielles aussi bien que rurales, la localisation éclatée des secteurs d'activités et des zones d'habitat a favorisé l'usage individuel de la voiture. Par ailleurs, la qualité de flexibilité de l'automobile et bien souvent l'insuffisance des moyens de transport collectifs mis à la disposition des travailleurs renforcent cet état de fait. Prenons l'exemple de la zone industrielle de Fos, après l'analyse du CRET.*

Dans la zone étudiée, les déplacements domicile-travail sont principalement effectués en automobile ou par ramassage organisé par l'employeur. Les transports collectifs sont très peu utilisés : ils représentent 10 % des déplacements interurbains. La ligne S.N.C.F. Marseille-Fos est inadaptée au trafic voyageurs tant par l'éloignement de la gare des lieux de travail que par l'inadaptation des horaires : la ligne ne transporte que 50 à 60 personnes par jour. Dans la zone, la préférence de la S.N.C.F. va pour le trafic marchandises, et des kilomètres de voies supplémentaires destinées à cet usage ont été mis en place alors que la desserte voyageurs n'a jamais pu être organisée. Le refus de la S.N.C.F. d'aménager le trafic voyageurs dans la zone s'exprime en termes de "rentabilité" en liaison avec la politique générale de l'Etat de concurrence entre les divers modes.

Cette politique aboutit, dans une certaine mesure, à la diminution des recettes marchandises et une volonté de gonfler celles provenant du trafic voyageurs. La politique de "rentabilisation" des lignes secondaires de voyageurs, le plus souvent mises à l'écart de l'investissement infrastructurel susceptible de les développer ou des améliorations d'horaires, apparaissent ainsi de moins en moins adaptées à la demande transport. D'autant que la zone d'activité n'a pas manqué de se doter d'une voirie routière, mais aussi autoroutière qui draine à la fois le trafic marchandises et le trafic voyageurs.

* Production et consommation dans la structuration des pratiques de déplacement. CRET - ATP Socio-Economie des transports - 1977.

Dans ces conditions, les lignes de transport collectif ne captent qu'une fraction marginale du trafic voyageurs (vieillards, jeunes, femmes, travailleurs au bas salaire). "Les besoins du capital en matière de mobilisation de la force de travail prennent ainsi nettement le pas sur les besoins des hommes en matière de déplacement".*

On comprend mieux ainsi la manière dont l'automobile a acquis son statut dominant et comment elle le conserve. La politique qui vise à faire assumer à l'usager le coût total de son transport (achat d'un véhicule, frais de carburant, coût d'entretien et d'assurance) donc de lui faire prendre en charge la totalité de son capital transport, rencontre la politique de l'aménagement du territoire basée sur la concentration des zones industrielles et l'émiettement de l'habitat.

Des constatations analogues pourraient être effectuées dans d'autres zones industrielles à Lyon*** et à Paris par exemple. Elles mettraient en évidence les priorités accordées à l'automobile et aux infrastructures routières dans le processus de mobilisation de la force de travail.

L'enquête du CETUR publiée en 1977, sur l'évolution des caractéristiques des déplacements en milieu urbain entre 1960 et 1973, permet de mieux comprendre la corrélation entre les créations d'emploi à la périphérie des villes et le développement de l'usage de l'automobile. Cette enquête réalisée à Grenoble, Nice et Rouen montre tout d'abord que l'évolution du nombre total d'emplois s'est fait essentiellement au profit de la périphérie.

* *Production et consommation. op. cit., n. 49*

*** *J. Lojkin. La politique urbaine dans la région lyonnaise. Mouton 1974.*

Tableau 8.

EVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS

Ville	Nombre d'emplois 1966 *	Nombre d'emplois 1973	Accroissement moyen annuel (%)	Accroissement moyen annuel de population (%)
GRENOBLE	Centre	38 784	0,6	-1,6
	Périphérie	69 881	4,6	4,2
	Agglomération	108 665	3,4	3,1
NICE	Centre	43 900	-0,8	-0,7
	Périphérie	57 050	6,1	2,6
	Agglomération	100 950	3,4	2,1
ROUEN	Centre	50 939	-1,2	0,0
	Périphérie	86 905	4,7	2,9
	Agglomération	137 844	2,7	2,5

Ainsi, l'accroissement moyen annuel du nombre d'emplois à Grenoble est de 0,6 % dans le centre et de 4,6 % à la périphérie, respectivement de - 0,8 % et 6,1 % à Nice, de - 1,2 % et de 4,7 % à Rouen.

Dans le même temps on remarque un fort accroissement de l'utilisation de la voiture particulière pour les déplacements domicile-travail (et pour les déplacements tous motifs d'ailleurs). Cet accroissement (12 % entre 1966 et 1973) se fait au détriment des transports collectifs et des deux roues pour ces trajets, relativement longs (> 2 km).

Tableau 9.
EVOLUTION DE LA REPARTITION ENTRE MODES DE TRANSPORT

Motif	Mode	VP			TC			2R			AP		
		% de dépl.	valeurs extr.	variation	% de dépl.	valeurs extr.	variation	% de dépl.	valeurs extr.	variation	% de dépl.	valeurs extr.	variation
Travail	1966	35	31-38	+ 12	9	6-11	+ 1	27	22-23	- 8	28	24-32	- 5
	1973	47	44-52		10	9-11		19	17-22		23	20-28	
Autres motifs	1966	21	19-23	+ 9	7	6-8	0	10	7-12	- 1	62	61-63	- 8
	1973	30	27-34		7	6-7		9	7-12		54	50-58	
Affaires divers	1966	28	24-31	+ 10	7	5-7	- 1	10	7-12	- 2	56	52-62	- 8
	1973	38	31-42		6	5-7		8	6-10		48	42-56	
Ecole	1966	8	8-8	+ 2	8	8-8	0	11	10-12	+ 3	73	71-75	- 5
	1973	10	10-11		8	7-9		14	13-16		68	66-70	
Secondaires	1966	43	32-50	+ 6	5	3-6	+ 1	11	8-14	- 4	42	34-52	- 4
	1973	49	39-59		6	5-7		7	6-9		38	27-47	
Tous motifs	1966	28	27-30	+ 9	7	6-9	0	15	11-19	- 4	49	46-55	- 5
	1973	37	33-40		7	6-8		11	10-14		44	40-50	

Des observations semblables pourraient être faites à propos des budgets de financement de la voirie urbaine ; à Lyon, J. Lojkine note que celle-ci reçoit : "le premier poste budgétaire en 1965 et 1970, devant les constructions scolaires qui perdent leur première place".*

Si l'automobile s'affirme comme vecteur dominant de la mobilisation de la force de travail dans les zones urbaines à forte densité de population et à secteurs d'activités elle apparaît aussi comme le moyen de transport principal pour les déplacements en zone rurale. Une enquête sur les déplacements dans deux zones rurales à faible densité de population a été publiée par la DATAR et la RNUR en 1977.** La première zone est celle de Sisteron en Provence, la seconde est délimitée par trois cantons bretons : Gueméné - Penfao, Derval et Grand Fougeray. En Provence comme en Bretagne, le travail appa-

* J. lojkine. op. cit., p 165

** Transports et aménagement du territoire. Déplacement dans les zones rurales. DATAR - RNUR - 1977. la documentation française.

rait comme la dimension structurante des pratiques de déplacement. Les agriculteurs de la zone de Sisteron, extrêmement dépendants de l'activité d'élevage et d'arboriculture ne se déplacent que lorsque leur travail tolère une pause. On aboutit ainsi à un éclatement, une dispersion totale des flux de déplacement, qui entraîne l'utilisation obligatoire de la voiture individuelle. Dans ce cas, les déplacements ne sont pas déterminés par la nécessité de se rendre au travail et d'en revenir, ni par la localisation différente des zones d'activité et de l'habitat ; ils sont liés à la nature même du travail. Il est probable d'ailleurs que la motorisation croissante des agriculteurs a considérablement transformé et accentué le type et la fréquence de leurs déplacements.

Par ailleurs, les salariés, employés et ouvriers qui habitent cette zone sont tout aussi "captifs" de l'automobile que les agriculteurs dans la mesure où les caractéristiques locales des conditions de travail font ici qu'une partie de la population travaille en 3 X 8 et que cette irrégularité anéantit toute tentative de programmation des transports.

Dans cette zone les transports collectifs traditionnels (SNCF, lignes de car) ne sont pas adaptés aux conditions des déplacements domicile-travail, les horaires conviennent bien aux déplacements des touristes mais peu aux travailleurs de la région. Dans la zone bretonne, les déplacements des agriculteurs reçoivent les mêmes caractéristiques d'individualisation que dans la zone provençale. Ces caractéristiques s'opposent aux déplacements en flux associés à une période désormais disparue : celle des grands marchés et des foires. A l'heure actuelle les activités agricoles commandent le réassortiment en marchandises diverses, engrais, etc..., les démarches pour la réparation du matériel, pour obtenir un prêt, pour bénéficier de tel ou tel service. Dans cette zone d'élevage et de production laitière, le travail, du fait de la transformation des conditions tant d'approvisionnement que de commercialisation, impliquent l'individualisation des tâches et l'usage d'un moyen de transport particulièrement flexible, surtout au point de vue des horaires.

"Ainsi, on ne peut que souligner le parallélisme entre l'individualisation du travail agricole... et le caractère individuel des déplacements et du mode de transport.*"

* *Déplacements dans les zones rurales. op. cit., p 61.*

Du côté des ouvriers de l'industrie qui habitent la zone, se pose la question de la mobilisation de la force de travail. Comme dans la zone de Sisteron et, à certains égards, celle de Fos, la dispersion de l'habitat et les variations des horaires de travail ne donnent pas lieu à de véritables flux en termes quantitatifs et c'est surtout par les moyens de transports individuels que s'effectue le déplacement.

2. LES DEPLACEMENTS D'ORIGINE DOMESTIQUE.

On considère généralement dans les études de mobilité que le déplacement en automobile pour motif travail est prédominant et qu'il fonctionne comme une dimension qui structure les déplacements dans leur généralité. C'est par exemple, à l'occasion du déplacement domicile-travail que des achats à usage domestique ou la consommation de certains services sont effectués. Il y a une corrélation entre les divers usages.**

Cependant, si une voiture sur deux est utilisée pour les déplacements domicile-travail, la proportion des voitures servant les usages "loisirs" et "courses" concerne presque toutes les voitures : 84 %. Par exemple près de deux voitures sur trois sont utilisées pour partir en week-end. Bien entendu il s'agit d'un usage assez régulier pour les week-ends et non pas d'un départ systématique. La dimension "loisirs" et notamment "départ en vacances" est une dimension qui structure fortement l'usage de l'automobile.

Ces migrations alternantes font partie du mode de vie, et au même titre que la motorisation, les départs en week-ends se généralisent sur le même modèle social : la fréquence des départs en week-end dépend en grande partie du niveau de revenu, plus celui-ci est élevé plus ils sont fréquents et réciproquement.

** Cf: Recherche sur la mobilité des personnes en zone urbaine. IRT, X. Godard. - 1979.

Il en est de même pour les départs en vacances : Tableau 10 :

Taux de départ en vacances d'été¹ selon la catégorie socio-professionnelle du chef de ménage

En %

Code	Catégorie socio-professionnelle	1965	1969	1973	1974	1975	1976
0 et 1	Exploitant et salarié agricole ²	8,4	7,8	14,2	12,0	13,7	14,9
2	Patron de l'industrie et du commerce.....	41,7	47,9	54,9	53,2	55,1	46,0
3	Profession libérale et cadre supérieur.....	83,7	84,3	84,4	82,8	85,3	83,8
4	Cadre moyen.....	74,7	73,8	76,0	76,7	80,1	79,1
5	Employé.....	56,5	59,5	59,6	60,5	63,1	63,7
6	Ouvrier.....	41,4	41,6	44,1	46,2	48,7	52,1
7	Personnel de service.....	44,0	43,6	46,6	51,1	47,1	51,1
8	Autre actif.....	52,6	63,0	69,5	64,6	70,8	73,8
9	Inactif.....	25,0	26,6	29,3	30,4	31,6	32,2
	Ensemble	41,0	42,7	47,6	48,2	50,2	51,6

1. Entre le 1er mai et le 30 septembre à partir de 1973 ; pour les années précédentes du 1er juin au 30 septembre.

2. Effectifs faibles, taux de départ mesurés avec une forte imprécision.

Ainsi, en 1976, pendant que quatre cadres sur cinq (cadres moyens et supérieurs) partaient en vacances d'été, seulement un ouvrier sur deux profitait de cet avantage. Quant au taux de départ en vacances d'hiver, il accuse encore plus le processus de discrimination sociale : 5 % des exploitants et salariés agricoles, à peine 10 % des ouvriers mais un cadre supérieur sur deux partent aux sports d'hiver.**

La répartition modale des déplacements pour les départs en vacances montrent clairement la position dominante de l'automobile :

** cf. *Données sociales - INSEE - 1973.*

Mode de transport	Déplacement : vacances (+80 km) (en %)**
Automobile	68,5
Train 1ère classe	3,1
Train 2ème classe	13,8
Avion (vol régulier)	4,9
Avion affrété	3,6
Autocar	4,8
Divers	1,3

Les "déplacements secondaires", catégorie définie par les études de mobilité urbaine, désignent les déplacements dont les motifs se rapportent à la fréquentation des équipements collectifs et des services, aux démarches relatives aux achats (alimentation, habillement), aux rencontres (relations avec la parenté, relations d'amitié, participation à la vie de groupe), et aux sorties (fréquentation des équipements de loisirs) etc... Ces déplacements dits "secondaires" représentent près de la moitié des déplacements effectués (cf : enquête CETUR 1973) en automobile et méritent qu'on s'y arrête.

Pour les usagers (potentiels ou réels) des équipements collectifs, la question de leur fréquentation se pose souvent en termes d'accessibilité ; il en est de même pour les services et les activités de consommation diverses. Les déplacements pour les consommations occasionnelles se mesurent à l'aune du temps de transport (ce qui est sans doute vrai d'ailleurs quel que soit le motif et la longueur du déplacement). La question du temps de transport est toute relative comme le montrent par exemple les calculs de la vitesse généralisée des automobiles à la manière de Y. Illitch. On aurait tort d'ailleurs de croire que cette recherche d'économie de temps lorsqu'elle est réalisée permet de réinvestir le temps économisé dans d'autres pratiques. Les études BTT (budget-temps de transport) font en effet l'hypothèse de la constance des budgets-temps de transport. Par exemple, une amélioration du système de transport, en termes de capacité ou de vitesse commerciale a tendance à déterminer un accroissement de la mobilité plutôt qu'un gain de temps à proprement parler : "le temps "gagné" est réinvesti par les usagers en déplacements supplémentaires."***

** source : OCDE *L'avenir des transports de voyageurs en Europe*.

*** X. Godart - *Les budgets-temps de transport* - IRT 1978.

La localisation des équipements et des fournisseurs de biens et de service forme un schéma particulier lié à la structure urbaine. Les zones commerciales à forte densité renommées pour leur prestige ou leurs prix bon marché se situent soit au centre soit à la périphérie des villes, elles constituent des pôles d'attraction. Par exemple l'attraction de Paris sur sa banlieue. L'étude des relations entre les achats occasionnels (ou anomaux) effectués à Paris et dans les communes de la grande couronne (Bondy, Chelles, Clichy-sous-Bois, etc...) montrent que les deux phénomènes sont indépendants : le taux d'équipement de la commune de référence n'affecte pas les achats effectués à Paris et les achats dans la commune ne s'accroissent pas avec les difficultés d'accès à Paris.**

Il est probable que les difficultés d'accès aux équipements attirants, aux centres ville où sont localisées les zones de loisir, de rencontre, de promenade ainsi que le prestige social associé à la fréquentation de ces lieux prédisposent, presque nécessairement à l'usage de l'automobile : horaires à la demande, évitement des ruptures de charge et des files d'attente, facilité de chargement et de transport d'objets volumineux etc... définissent l'automobile comme le vecteur le mieux adapté aux structures urbaines.

L'inadaptation et l'insuffisance des transports collectifs fondent ainsi en attrait pour l'automobile, ce qui n'est le plus souvent que contraintes liées à la géographie urbaine. Car, dans quelle mesure peut-on encore parler de prestige lié à l'appropriation et à l'utilisation d'une automobile ? Les satisfactions d'ordre symbolique liées à son usage apparaissent relativement marginales eût égard aux contraintes de transport et compte tenu des politiques préconisées et suivies par les Pouvoirs Publics.

La consommation de l'automobile n'est plus le privilège d'une classe ou d'une catégorie sociale bien que les différences sociales restent profondément marquées par les politiques de gamme. En revanche, l'usage de l'automobile est devenu nécessaire à la satisfaction du marché de l'emploi et à la consommation des biens les plus communément offerts.

** (ù les habitants de la banlieue parisienne font-ils leurs achats anomaux ? in :

l'attraction de Paris sur sa banlieue. Les éditions ouvrières.

