

besoins de mobilité et demande de sécurité

production de modèles de régulation
et de contrôle social

2^e phase



CDAT
7211 B

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**

2^e phase

Pierre Emmanuel BARJONET
Jean-Pierre CAUZARD

Juin 1982

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

BESOIN DE MOBILITE ET DEMANDE DE SECURITE.
PRODUCTION DE MODELES DE REGULATION ET DE
CONTROLE SOCIAL.

2ème phase

Aspects de la demande de sécurité

P.E. BARJONET
J.P. CAUZARD

Juin 1982

O.M.S.E.R.
Organisme National de Sécurité Routière
2 avenue du Général Malleret-Joinville
94114 APCEUIL
Tél. : 581.12.12.

N° du marché : 79 000 27

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS

PREMIERE PARTIE

DE LA POLITIQUE DE L'OFFRE DE MOBILITE ET DE SECURITE A LA DEMANDE SOCIALE DE SECURITE ROUTIERE : SYNTHESE DES DEUX PREMIERES PHASES DE RECHERCHE.	1
--	---

1 - La politique de l'offre : contextes et enjeux socio-économiques ;	3
2 - Etat actuel de la demande - champs d'appropriation	6
3 - Freins à l'expression et à l'extension de la de- mande ;	9
4 - Une condition pour l'extension de la demande : l'information généralisée des relais ;	12

SECONDE PARTIE

ASPECTS DE LA DEMANDE DE SECURITE	15
--------------------------------------	----

<u>Introduction</u>	17
---------------------	----

PREMIERE SECTION :LES PARTIS POLITIQUES ET LE MOUVEMENT
SYNDICAL.

21

CHAPITRE 1 : LES PARTIS POLITIQUES FRANCAIS ET LA SECURITE
ROUTIERE.

1.1. : Introduction ;	23
1.2. : Dix ans après : l'automobiliste, un citoyen en danger ;	24
1.3. : Au P.S. : respect de la liberté individuelle et transfert du trafic sur les transports collectifs ;	31
1.4. : Au P.R. : réduire l'importance du facteur humain par le contrôle et l'information ;	35
1.5. : Au R.P.R. : la sécurité sans contrainte à l'usage de l'automobile ;	42
1.6. : Au P.C.F. : garantir le potentiel social de l'industrie automobile ;	48
1.7. : Conclusion.	54

CHAPITRE 2 : LE MOUVEMENT SYNDICAL.

2.1. : Introduction ;	57
2.2. : Les conditions d'appropriation de la sécurité routière comme objet de lutte sociale dans le discours et les pratiques syndicales.	58
2.2.1. : les textes confédéraux ;	
2.2.2. : Les textes fédéraux ;	
2.2.3. : Le discours des responsables syndicaux ;	
2.2.4. : Les limites de l'extension du champ revendicatif syndical.	

III

- 2.3. : Les conditions de travail des chauffeurs rou-
tiers : un objet de mobilisation ; 79
- 2.4. : Une tentative d'appropriation de la sécurité
routière par les organisations syndicales :
la prévention des accidents du trajet domi-
cile-travail ; 85
- 2.5. : Conclusion. 93

DEUXIEME SECTION :

- ASSOCIATIONS ET MOUVEMENTS D'USAGERS. 95

CHAPITRE 1 : MOUVEMENTS DE CONSOMMATEURS ET SECURITE AUTOMOBILE.

- 1.1. : Constitution du mouvement consommateur. L'INC
et l'UFC ; 97
- 1.2. : Modes d'action, activités et rapport au public
et/ou aux adhérents ; 99
- 1.3. : Produit sécurité et politique des consommateurs
102
- 1.4. : Incarnation de la sécurité et luttés contre les
producteurs et/ou l'Etat. 104

CHAPITRE 2 : L'AUTOMOBILISME.

- 2.1. : Aspects organisationnels et historiques du do-
maine. Les automobile-clubs ; 113
- 2.2. : Modes d'action, activités et rapport aux socié-
taires. L'exemple de l'A.C.O. ; 114
- 2.3. : Champs de la mobilité et définition d'un corpus
de sécurité ; 119
- 2.4. : Stratégie de communication : mobilisation in-
terne et rapport de force. 122

CHAPITRE 3 : MOUVEMENTS REVENDICATIFS.

3.1. : Genèses et objectifs : "Les droits du piéton", Auto-Défense et l'A.N.U.A.R. ;	133
3.2. : Bases idéologiques et thèmes revendicatifs	136
3.3. : Dérision, contre-preuves et contestation. La disqualification des thèses officielles ;	139
3.4. : Conclusion.	151

ANNEXES - Liste des personnes interviewées et réactions

153

Avant-propos

Décrire et questionner les formes de constitution d'une demande de sécurité routière et les conditions d'appropriation de la sécurité routière comme objet de lutte sociale dans les discours et les pratiques des organisations et des mouvements à finalité revendicative, telle est l'orientation qui a été choisie pour la deuxième phase de la recherche "Besoin de mobilité et demande de sécurité" dont nous donnons ici le compte rendu.

Ce travail vise à reconnaître et à interroger le contenu de la "demande" de sécurité routière telle qu'elle s'exprime chez les acteurs sociaux que sont les partis politiques, les organisations syndicales, les mouvements de consommateurs, et d'usagers. Il s'est attaché à situer la position de ces acteurs à l'égard de l'administration de la sécurité routière en France, à recueillir leur doctrine, à décrire leurs mouvements, leurs projets, leurs attentes. Ce sont le contenu de ces discours, et le sens de ces pratiques qui constituent l'objet de ce rapport.

En les restituant nous essaierons d'en comprendre la signification tantôt en les considérant comme l'expression de luttes sociales dont l'enjeu est la sécurité du citoyen dans ses déplacements tantôt comme des actions de minorités actives visant à se faire reconnaître en instituant une nouvelle dynamique sociale tantôt en les saisissant comme des objets politiques ou politiques.

Ce rapport comporte d'une part, un texte synthétique faisant le bilan de deux années de recherche sur le thème de l'offre/demande de sécurité. D'autre part, une annexe analytique rendant compte de l'enquête sur la "demande" de sécurité.

Enfin, on trouvera en fin du rapport la liste des personnes et des organismes interviewés ainsi qu'un échantillon de textes complémentaires, lettres et profession de foi, qui témoignent de leurs réactions au contenu de ce rapport. En fonction de ces réactions, nous avons été amenés à modifier certaines informations.

PREMIERE PARTIE

DE LA POLITIQUE DE L'OFFRE DE MOBILITE ET DE SECURITE
A LA DEMANDE SOCIALE DE SECURITE ROUTIERE

SYNTHESE DES DEUX
PREMIERES PHASES
DE RECHERCHE.



1. LA POLITIQUE DE L'OFFRE : CONTEXTES ET ENJEUX SOCIO-ECONOMIQUES.

Essayant de nous dégager de la gangue naturaliste qui entoure le concept de besoin, en le concevant comme un fait social -c'est-à-dire comme le résultat d'un processus historique et comme l'effet des structures sociales- nous avons décrit quelques événements marquants qui, à notre avis, ont participé à la formation du "besoin" de mobilité automobile*.

Parmi ces événements, nous avons particulièrement souligné la politique de l'offre des constructeurs et les stratégies de diffusion de l'automobile. Celles-ci se fondent essentiellement sur la politique de la gamme dont le principe est de faire correspondre chaque marque/type d'automobile à une tranche de revenu, réalisation concrète de l'idéologie capitaliste de la consommation : à chacun selon ses moyens. Cette politique, qui s'est réalisée en France principalement après la seconde guerre mondiale s'est soldée par une structure de diffusion avantageant les classes sociales aux revenus les plus élevés. Les ménages les premiers motorisés appartenaient aux classes sociales privilégiées, ce sont à l'heure actuelle celles qui possèdent les véhicules les plus confortables ou les plus puissants et qui sont le plus fréquemment multimotorisées. Nous avons nommé ce processus : diffusion sélective, en soulignant qu'il est considérablement renforcé par le marché de l'occasion, compensation obligée de la surconsommation automobile.

Autre fait essentiel, l'aménagement par l'Etat de la production et de l'usage de l'automobile. Les traces de cette administration et de ces orientations nous les avons repérées principalement dans le discours du Plan, depuis le plan Monnet jusqu'au rapport Guillaumat. La lecture de ces ouvrages, a permis de mettre en évidence la position d'encouragement constant des pouvoirs publics à l'égard de l'automobile non seulement par la stimulation du secteur industriel mais en instituant des formes d'urbanisation où l'usage de l'automobile se révélait indispensable, parti-pris économique décisif auquel s'est joint un dispositif idéologique qui vise à le justifier en attribuant la permanence de ces interventions aux besoins des demandeurs de transport.

*Besoin de mobilité et demande de sécurité. 1ère phase.
Août 1979 - ATP Socio-économie des Transports.

Poursuivant la synthèse de ces données socio-économiques sur la formation de la mobilité automobile, nous avons analysé quelques unes des dimensions structurant le déplacement en voiture. Parmi celles-ci la mobilisation de la force de travail et les déplacements pour motif personnel. Cette analyse nous a permis de mieux comprendre comment l'automobile a acquis et conserve un statut dominant dans les modes de transport. La fonction de cette domination est l'aménagement du territoire et donc la distribution des secteurs d'activité. Les enquêtes sur l'évolution des caractéristiques des déplacements en milieu urbain décrivent nettement, par exemple, la corrélation entre les créations d'emplois à la périphérie des villes et le développement de l'usage de l'automobile. Celles qui portent sur les déplacements d'origine domestique établissent assez clairement l'influence du mode de vie - c'est-à-dire de la structure sociale - sur les déplacements dits de loisir ou ayant pour motif l'achat ou la consommation de biens et de services. Elles témoignent aussi du fait que la satisfaction de ces besoins est liée à l'appropriation de l'automobile, les moyens de transport collectif apparaissant souvent inadaptés ou désuets.

Sur son deuxième versant, la première phase de la recherche visait à analyser la formation de l'offre de sécurité routière. Jusqu'au début des années 70 elle est essentiellement gérée par le secteur privé, par les compagnies d'assurances représentées par la Prévention Routière dont l'action ambiguë se situe à la fois sur les plans de la prévention des accidents et de la défense de l'automobile. L'offre de sécurité des assurances est elle aussi ambiguë parce que si l'assurance est un facteur objectif de sécurité - sécurité post-accident s'entend - elle accroît peu le niveau de sécurité du système de circulation dans son ensemble et donc tout aussi peu le niveau du risque encouru. L'assurance obligatoire a plus certainement une fonction régulatrice et apparaît à ce titre plutôt comme le garant d'un système dont la finalité principale est la mobilité des usagers.

Nous avons pu ainsi identifier le système assurantiel à un appareil de reproduction sociale, reproduction des normes dominantes de mobilité et du statut dominant de l'automobile dans ces normes. Cette reproduction s'exprime bien évidemment dans les actes de remboursement des sinistres, protection de l'usager mais aussi régénération répétée du système. Elle s'exprime aussi plus symboliquement dans le système de représentation qu'elle secrète et qui a trait au facteur humain des causes de l'accident et à la doctrine de la responsabilité. Mais plus certainement encore, son efficacité sociale se lit dans le système des échanges symboliques qu'elle impose, inscription dans le corps des hommes des valeurs marchandes en usage dans le monde social.

Mises à part les administrations centrales qui abordent la sécurité routière au plan réglementaire ou législatif, l'Organisme National de Sécurité Routière apparaît comme la première institution émanant de l'appareil d'Etat. Mais les missions de l'ONSER sont de recherches et d'études, et à ce titre, il ne participe qu'indirectement à la gestion de la sécurité. L'action de l'Etat prend son ampleur véritable lors du VIème Plan avec le programme finalisé de sécurité routière et surtout par la création de la Délégation à la Sécurité Routière, organisme interministériel mais dépendant du Premier Ministre et à l'origine d'un ensemble de mesures de sécurité : taux légal d'alcoolémie, port obligatoire de la ceinture de sécurité, limitation généralisée de la vitesse, etc... L'action de l'Etat dans ce domaine est essentiellement régulatrice, elle vise avant tout à réduire la fréquence et la gravité des accidents de la route qui, en 1972 provoquent la mort de plus de 16.000 personnes. Cette action régulatrice a, dans les propres limites qu'elle s'imposait, porté ses fruits : la mobilité automobile s'est confirmée sinon accrue alors que le risque lié à la conduite décroît.

Le programme du VIème Plan ne limitait pas les actions de sécurité aux seules interventions sur le conducteur. Ces actions s'inscrivaient dans une perspective pluraliste incluant une refonte de la signalisation routière, le réaménagement de l'infrastructure et la sécurité des véhicules.

Parmi cette offre technique de sécurité, quel est le statut de la sécurité des véhicules, en d'autres termes, de quelle nature est l'offre technique des constructeurs ? Celle-ci s'exerce dans deux domaines ou en fonction de deux catégories : la sécurité primaire qui se rapporte au comportement dynamique du véhicule et la sécurité secondaire qui est la capacité du véhicule à résister au choc en cas d'accident et à en amoindrir la gravité. Jusqu'en 1971, date de création de la commission Coquand qui présente les principes de la gestion administrative de la sécurité des véhicules, les constructeurs sont surtout préoccupés par la sécurité primaire puis la réglementation les incite à orienter leurs efforts vers l'amélioration de la sécurité secondaire.

Comme nous avons pu le constater à la lecture des débats de la Commission, les constructeurs ont tendance à considérer la sécurité comme une prime, leur offre essentielle s'exprimant en termes de performance. Là encore, la sécurité intervient comme out put d'un système fondé sur la satisfaction/incitation à la mobilité. Le produit fini, livré par les constructeurs, inclut un potentiel de sécurité à l'évidence insuffisant. Cependant, dans l'esprit des constructeurs, le "bon" usage du

véhicule garantit un seuil de sécurité suffisant. Ce sont finalement les "mauvais" conducteurs qui payent le tribut de l'insécurité.

2. ETAT ACTUEL DE LA DEMANDE - CHAMPS D'APPROPRIATION.

2.1. Formation et information accrue des usagers, amélioration du réseau routier et de la sécurité des véhicules forment le fonds commun de l'expression politique, des partis politiques, en matière de sécurité routière. Ces options constituent un consensus sur les mesures à prendre et sur celles déjà prises et mises en application. Il faut remarquer que ce consensus plutôt que constituer une demande dans le sens revendicatif exprime plutôt une approbation des actions déjà entreprises et reflète en cela les catégories de l'offre.

Ce fonds commun subit des variations et des extensions en fonction de la position des partis et de la nature de leurs projets politiques.

Du côté des partis conservateurs l'accent est mis spécialement sur les actions visant à modifier, améliorer, ou adapter les mentalités et les comportements des conducteurs. Cette attitude trouve son fondement d'une part dans une représentation des causes de l'accident de la route qui attribue au facteur humain l'essentiel de la responsabilité du dysfonctionnement du système et d'autre part sur une doctrine reproduisant et justifiant les valeurs sociales et idéologiques associées à la mobilité automobile.

Du côté des partis politiques de gauche, particulièrement au Parti Socialiste, ces mesures sont perçues comme des opérations indispensables mais qui devraient être raccordées à une nouvelle distribution des modes de transports, notamment à un rééquilibrage en faveur des transports collectifs. La position du Parti Socialiste équivaut à une demande extensive de sécurité routière dont les principes s'appliquent non seulement au sous-univers restreint du système de circulation, mais aussi aux conditions socio-économiques globales qui génèrent ce système. Redistribution des modes de transport, volonté de voir s'instaurer un dialogue concret entre les administrations, les représentants des usagers, les organisations syndicales et les organismes de recherche constituent une tentative d'ouverture sociale et de déconcentration institutionnelle qui implique un renouveau des conditions politiques de gestion de la sécurité routière.

Par ailleurs, l'exigence formulée par le Parti Socialiste de la refonte de l'assurance automobile qui aboutirait à instituer une assurance sociale automobile à l'image de l'assurance sociale maladie, échappant au secteur privé et susceptible d'être gérée collectivement par les administrations et les représentants des usagers, est un exemple de l'avancée et de

l'extension de la pensée socialiste dans ce domaine.

Il y a donc d'entrée de jeu une différence d'ampleur dans l'énoncé des demandes selon qu'il s'agit des partis conservateurs ou des partis de gauche.

La position du Parti Communiste est particulière. En fonction des données d'enquête dont nous disposons, il semblerait que la réflexion de ce parti dans le champ de la sécurité routière soit encore à constituer (1).

2.2. Du côté des organisations syndicales, la demande et les revendications vont du plus global au plus spécifique en fonction de l'échelon institutionnel impliqué.

Aux niveaux confédéral et fédéral, l'identification du facteur humain à la cause déterminante de l'accident de la route est absente du discours syndical. La CGT comme la CFDT considèrent le contexte socio-économique de l'organisation des transports -essentiellement les options de l'aménagement du territoire qui définissent la dispersion des pôles de l'activité économique et sociale et l'insuffisance de disponibilité des transports en commun- comme le facteur principal du danger lié à la circulation routière. Cependant, si la CFDT veille à remettre en question le statut dominant de l'automobile dans les modes de transport et à proposer un reflux de son usage; la CGT appelle à un maintien ou à un accroissement de la motorisation notamment en direction des classes sociales les plus tardivement motorisées et surtout se refuse à prendre le risque de voir diminuer le potentiel social de l'industrie automobile au cas où les mesures de sécurité, qui s'apparenteraient alors à des contraintes à la mobilité, se généraliseraient.

Les revendications des fédérations de chauffeurs routiers s'expriment en termes d'amélioration des conditions de travail dans la mesure où le véhicule constitue pour les chauffeurs l'outil de travail et la route le lieu de travail. Ces syndicats dénoncent les atteintes à la sécurité routière que forment les amplitudes démesurées du travail des chauffeurs et la politique patronale de prime au rendement entretenue dans un secteur en permanente concurrence. Les organisations syndicales revendiquent une législation sociale qui privilégie les normes de sécurité plutôt que les normes de rendement et réclament un droit de contrôle de ces normes dans l'entreprise.

Par ailleurs, les syndicats de chauffeurs routiers demandent que soit établie et renforcée dans le droit et dans les faits l'assimilation de l'accident du trajet domicile-travail à l'accident du travail et que sa prévention soit prise en charge

(1) Rappelons que cette enquête a été effectuée pendant le 1er semestre 1981.

par la sécurité sociale. Les syndicats insistent sur cette démarche, considérant qu'elle seule rendrait possible le contrôle des conditions de transport des salariés par la CNAM auprès des administrations chargées de la circulation et de la sécurité routière.

2.3. Les mouvements de consommateurs, de leur côté, énoncent une demande qui s'adresse d'une part aux constructeurs d'automobiles d'autre part aux institutions de gestion du trafic routier.

Aux premiers ils manifestent l'exigence de voir s'établir sur le marché de la sécurité routière des produits ayant toute la qualité requise c'est-à-dire aptes en toute occasion à protéger efficacement l'utilisateur du danger en cas d'accident et d'offrir toutes les garanties du bon fonctionnement des équipements de sécurité relatifs à la sécurité primaire.

Aux seconds, ils demandent le développement du système de normalisation des produits soumettant les constructeurs à un cahier des charges afin d'homogénéiser et de faciliter le contrôle de la qualité des produits offerts.

Les mouvements de consommateurs souhaitent être dotés d'un statut leur permettant de participer à des négociations avec les constructeurs et leur offrant la possibilité d'intervenir formellement à propos de la fabrication de tel ou tel produit. Enfin, ils aspirent à développer la formation et l'information de leurs adhérents en matière de sécurité routière. Ils visent notamment à élever le niveau de conscience des consommateurs à l'égard du risque routier, de la qualité technique du véhicule et des équipements qui leurs sont proposés.

Les clubs d'automobilistes sont favorables au développement de ce qui est déjà l'objet de leurs prérogatives : les centres de sécurité routière et les réseaux de contrôle techniques des véhicules. Ils désirent être entendus comme forces représentatives des usagers et, à ce titre, être insérés dans des structures de concertation sur les mesures réglementaires intéressant directement les automobilistes dans la gestion de leur mobilité, notamment la limitation de vitesse dont ils demandent la relativisation.

Les mouvements d'usagers que nous avons appelé "revendicatifs" (Auto-Défense, ANUAR, Droits au Piéton) cherchent, de leur côté, à s'approprier le terrain des luttes contre les abus administratifs, pour la qualité de la vie urbaine et celui du recours des automobilistes accidentés de la route. Leur projet vise d'une part à maintenir face au pouvoir officiel des structures de proposition et de contestation dissidentes et d'autre part à servir d'aide ou de soutien institutionnel à des automobilistes pénalisés abusivement par la réglementation.

3. FREINS A L'EXPRESSION ET A L'EXTENSION DE LA DEMANDE.

3.1. Pour les partis conservateurs, les freins à l'extension de la demande sont à la fois d'ordre idéologique et institutionnel. L'idéologie du facteur humain comme cause déterminante des accidents de la route entraîne les représentants de ces partis à limiter l'essentiel de leur demande à des actions visant la formation, l'information et le contrôle des usagers, c'est-à-dire l'adaptation des usagers aux conditions de circulation et de transport et non le contraire. La "psychologie", le plus souvent naturalisée ou banalisée, du conducteur, leur apparaît comme le levier principal sur lequel les pouvoirs publics doivent agir pour obtenir une amélioration de la sécurité. La correction des mentalités et des comportements est considérée comme une solution pertinente aux "déviances" que constitueraient les infractions à la réglementation.

Cette attitude teintée d'ambiguïté -ils n'acceptent qu'à demi la réglementation et la répression au nom du "respect de la liberté individuelle"- s'articule étroitement à une position de soutien et de préservation des structures de transport et des formes dominantes de mobilité. Cette attitude revient à justifier la réglementation comme forme nécessaire de régulation du système de circulation en évitant d'entériner ses conséquences directes qui s'expriment en termes de sanction et de répression.

Occultant les contraintes sociales qui régissent la circulation routière et le comportement des usagers, ils rêvent d'une adhésion spontanée des automobilistes aux normes réglementaires et aux impératifs du système sans s'interroger vraiment sur la pertinence psychologique et sociale de ces normes ni sur la valeur économique du système.

L'attitude fonctionnaliste des représentants des partis conservateurs est renforcée par le conformisme dont ils font preuve vis à vis de la généralisation de la mobilité automobile. Attribuant le succès de celle-ci à un prétendu "besoin" des usagers, assignant à l'automobile les signes d'un objet qui représenterait symboliquement les valeurs idéologiques des sociétés industrielles occidentales, les partis conservateurs ne peuvent se résoudre à mettre en question l'automobilisme.

Au plan institutionnel, leur participation à la gestion des affaires de l'Etat ne peut que les inciter à soutenir les orientations administratives définies par le pouvoir central. Leur degré d'autonomie ou de critique à l'égard des actions effectivement réalisées ne peut être que faible et au mieux prendre la forme d'une querelle politique comme on peut le voir à propos des codes en ville.

Le Parti Socialiste, en dehors du pouvoir, a évidemment une position critique mais surtout plus ample et plus totalisante. C'est le seul parti qui, nous l'avons vu, exprime une position politique construite en matière de sécurité routière. Sa venue au pouvoir politique est bien entendu la condition de la réalisation et de l'extension de son projet dans ce domaine.

Les freins à l'extension d'une demande de sécurité, sont liés, au Parti Communiste, -et autant qu'on peut en conclure à partir des données que nous avons recueilli-, à une série de points essentiels de stratégie politique et d'idéologie. La question principale est la préservation du potentiel social du secteur industriel automobile et par là même de l'emploi des travailleurs du secteur. La défense des intérêts des salariés de l'automobile est un trait permanent de la stratégie du Parti Communiste qui s'explique, entr'autre, par la combativité et le militantisme de certains secteurs ouvriers. Dans la conception du PCF, autant qu'on puisse en juger, la sécurité routière est soupçonnée de porter atteinte directement ou indirectement au potentiel social industriel et apparaît, dans le contexte de crise, comme un prétexte ou un alibi à la réduction de la production donc de l'emploi.

Frein supplémentaire : la difficulté de constituer l'accident de la route en enjeu politique, en expression de lutte sociale donc en objet de mobilisation politique. Cette analyse, dans la mesure où elle peut être tentée théoriquement serait probablement la condition préalable d'une action mobilisatrice dans ce domaine.

3.2. Les freins à l'expression d'une demande de sécurité, à la CGT, s'appuient sur des données relativement semblables à celles qu'on a pu relever dans le discours ou dans le silence du Parti Communiste. En premier lieu, la crainte et le refus de voir utiliser la prévention des accidents comme prétexte à la réduction de la circulation routière et, par extension, de la production automobile et donc comme menace sur l'emploi. Ensuite, la difficulté de constituer la prévention routière en objet de revendication à la différence de l'attitude permanente de lutte pour l'amélioration des conditions de travail et la prévention des accidents du travail.

Ceci s'explique par le fait qu'historiquement les syndicats ouvriers sont des regroupements de défense des intérêts des salariés dans le contexte socio-professionnel que constitue l'entreprise ; le terrain privilégié de l'action syndicale est le lieu de travail. La prise en compte et le soutien des intérêts des travailleurs en dehors de l'entreprise, comme c'est le cas pour les conditions de transport, se heurte à un double obstacle : d'abord la dissémination territoriale des salariés à l'extérieur des entreprises qui hypothèque les formes d'action ou

d'intervention collectives traditionnelles, ensuite le statut de la conduite automobile qui, malgré sa socialisation objective apparaît à la conscience de chacun comme un acte individuel dont les formes de régulation échapperaient à l'emprise collective. De plus le caractère apparemment aléatoire de l'accident de la route contribue à rendre difficile l'appropriation de la sécurité routière comme objet de lutte sociale et de revendication.

Par ailleurs, les structures syndicales interprofessionnelles de la CGT ne se situent pas principalement dans une perspective d'actions visant à améliorer les conditions de la vie quotidienne, moment et lieu où pourraient s'exprimer les revendications transport. Là encore, ces structures ont pour tâche primordiale la défense des salariés sur leur lieu de travail, essentiellement la lutte pour l'emploi.

Même si la CFDT semble mieux disposée traditionnellement à prendre en charge ou à relayer les revendications globales ou partielles ayant trait à la vie quotidienne, si certains dirigeants sont persuadés des effets nocifs de l'automobile et des nuisances qu'elle implique et donc de la nécessité de redistribuer la structure des modes de transport, le syndicat se heurte, comme la CGT d'ailleurs, à l'urgence des problèmes d'entreprise qui définissent un ordre de priorité où la sécurité routière comme revendication sociale globale n'occupe qu'un statut périphérique.

Du côté des fédérations de chauffeurs routiers, conscients du risque routier et de la nécessité d'une politique de prévention des accidents la question n'est pas tant celle des freins à l'expression de la demande que d'obstacles à la réalisation des revendications. Le Livre Noir des Routiers CFDT est un exemple du dynamisme de la demande dans le champ de la sécurité routière. La prise en compte et la satisfaction des revendications se heurtent à la nature même des rapports sociaux de production qui caractérisent les entreprises de transport ; les orientations administratives qui visent à l'auto-régulation du marché des transports routiers, le nombre élevé de petites entreprises jouant le jeu exacerbé de la concurrence, le faible taux de syndicalisation s'allient pour neutraliser la dynamique revendicative.

La lutte pour la prévention des accidents du trajet domicile-travail achoppe sur des blocages semblables. La stratégie patronale à la CNAM qui vise à remettre en cause l'assimilation de l'accident du trajet à un accident du travail, l'impossibilité pour la sécurité sociale d'exercer son droit de contrôle en dehors des limites de l'entreprise, le statut juridique ambigu du déplacement domicile-travail qui continue d'être un domaine relativement séparé du droit du travail se conjuguent pour l'interdire aux syndicats des initiatives décisives dans ce domaine.

3.3. Les limites de l'expression et de l'action des mouvements de consommateurs en matière de sécurité routière sont à la mesure des moyens dont ils sont dotés pour administrer les preuves de ce qu'ils avancent. Il s'agit principalement de moyens financiers indispensables d'une part à la réalisation des essais et des expérimentations, d'autre part à l'affirmation par voie légale des critiques qu'ils adressent aux constructeurs, c'est-à-dire les moyens susceptibles de supporter les frais des engagements judiciaires.

Du côté des automobile-clubs, les limites sont les suivantes : le projet global des clubs d'automobilistes est de faciliter l'usage de l'automobile ; ce projet ne va pas nécessairement dans le sens qu'implique la généralisation des mesures de sécurité routière ni du contrôle social qui en résulte.

Ainsi, certaines figures des automobiles-clubs, d'origine notabiliaire, semblent mieux disposées à protéger l'image de l'automobile comme symbole de l'autonomie individuelle dans la mobilité qu'à admettre la banalisation et la socialisation de son usage ainsi que les systèmes de régulation qu'implique son utilisation massive. Il faut remarquer cependant que cette tendance est équilibrée au sein des clubs par une génération sinon plus moderniste au moins plus pragmatique, mieux apte à s'adapter aux contraintes tant sociologiques que techniques tout en exigeant une certaine écoute de la part des autorités administratives. Les mouvements revendicatifs trouvent leur limite dans le statut de minorité active qu'ils assument plus ou moins volontairement. Plus souvent l'expression d'une personnalité convaincue de ses idéaux et persévérante dans ses objectifs que le reflet de phénomènes revendicatifs massifs, le manque d'une base sociale mobilisable ne leur permet pas d'assurer le rôle de groupe de pression qu'ils semblent souhaiter. Leur difficile reconnaissance par les pouvoirs publics, leur relative marginalisation par rapport aux enjeux tantôt de la mobilité automobile tantôt de la sécurité routière en fait des îlots de contestation finalement peu visibles socialement.

4. UNE CONDITION DE L'EXTENSION DE LA DEMANDE : L'INFORMATION GENERALISEE DES RELAIS.

Il est toujours difficile a priori de concevoir comment pourrait s'élaborer un mouvement de prise de conscience, de lutte, de revendication. D'autant que les organisations que nous avons étudiées ne forment pas un corps socialement homogène. Suite à la déclinaison du paradigme des freins que nous avons effectuée il suffirait en première analyse de réduire les obstacles et d'inverser les limites pour que les conditions objectives d'un changement ou d'une dynamique puissent être réunies. Ceci procéderait d'une conception trop mécaniste du changement social.

Le problème est que la sécurité routière n'est clairement l'objet ni d'un mouvement revendicatif traditionnel, syndical ou politique ni d'un mouvement revendicatif moderniste à la manière des mouvements consuméristes ou écologistes.

Curieusement, elle subsiste à la périphérie de chacun, masquée par des enjeux qui la dépassent.

Par ailleurs la sécurité routière n'est pas articulée à un projet de société particulier, elle n'oppose pas réellement des alternatives socio-politiques. Plus, dans les oppositions politiques traditionnelles, l'auto n'est pas véritablement un objet de conflit, de débat. Le projet écologiste s'oppose aux nuisances technologiques et y inclut l'automobile mais n'en fait pas son porte-drapeau.

L'emprise des structures dominantes de la mobilité qu'elle se réalise sur les réseaux et les modes de transports ou dans les mentalités et les représentations des acteurs du système de transport explique en partie le refoulement des prescriptions de sécurité. Dans les représentations des acteurs du transport, sécurité s'identifie toujours plus ou moins à contrainte et on ne peut saisir le rapport entre le besoin de mobilité et la demande de sécurité que comme un rapport en tension constante qui produit sa propre inertie. C'est la nature ambiguë de ce rapport qui renforce l'inertie de la demande sociale de sécurité.

La libération de cette demande supposerait qu'il existe une équivalence pratique et symbolique entre la consommation de la mobilité et l'usage de la sécurité, que la sécurité s'installe comme projet, comme désir, comme norme sociale.

Et surtout qu'un bénéfice, qu'une gratification soit associée à son intériorisation. Or, à quelque forme d'influence sociale ou psychologique qu'on puisse l'imputer, l'enjeu de la sécurité apparaît toujours fuyant et l'accident un phénomène aléatoire. Ce qui explique sans doute la pauvreté de l'argumentation de la prévention routière et ses difficultés à sortir du champ moralisateur. D'où aussi la réticence du côté des partis politiques et des organisations syndicales de prendre en charge un problème de société qui implique à l'évidence des solutions contraignantes sinon répressives.

Ces organisations accepteraient-elles de relayer une demande sociale qui réclamerait un surplus de réglementation et de contrôle social ?

Doit-on attendre de ces organisations qu'elles constituent des dossiers techniques précis, procédure déjà mise en oeuvre par les mouvements de consommateurs ? Quelles que soient les solutions attendues ou choisies, il est indispensable qu'un débat s'instaure.

Cela suppose d'une part que les organisations susceptibles d'émettre une demande de sécurité soient dotées des moyens nécessaires à l'implication dans le débat, d'autre part que les rapports institutionnels entre les diverses organisations entre elles et entre les pouvoirs publics soient clarifiés ; enfin que l'administration pose clairement les enjeux, accepte d'entendre les propositions d'assumer les critiques et d'assurer le leadership de la diffusion d'une information généralisée.

SECONDE PARTIE

ASPECTS DE LA DEMANDE DE SECURITE

INTRODUCTION

1. PROBLEMATIQUE ET HYPOTHESES DE RECHERCHE.

Notre objet de recherche est la demande de sécurité routière. La manière d'aborder cet objet posait problème dans la mesure où il n'existe pas à proprement parler d'expression intelligible dans ce domaine. Par exemple, il n'y a pas de mouvement de sécurité routière comme il y a eu des mouvements centrés sur les conditions de transport, ou contre l'implantation d'infrastructures transport, notamment les autoroutes urbaines et interurbaines*.

Nous avons donc résolu de procéder de façon empirique en questionnant a priori d'une part des organisations à finalité revendicative globale ou hégémonique (partis politiques et organisations syndicales), d'autre part des mouvements exprimant des revendications plus partielles ou plus corporatistes (associations de consommateurs et d'usagers).

Pour les premières, nous avons d'abord cherché à connaître leurs positions à l'égard de la politique de l'Etat en matière de sécurité routière, à décrire leurs revendications ainsi que les stratégies et les modes d'action qu'elles y associent pour les faire aboutir, à définir leurs attentes aux différents plans des décisions administratives, du choix du mode de transport, de la technique des véhicules, de la gestion de l'infrastructure etc..., à analyser leurs représentations des causes de l'accident de la route.

*Plusieurs travaux de recherche ont visé à décrire et à expliquer les conditions de constitution de ces mouvements, les formes de mobilisation, les modes d'action et les stratégies, les raisons des succès et des échecs. On citera notamment les travaux de J. VERDES-LEROUX : Les conditions de transport : objet de mobilisation -Sociologie du travail 3, 74-, la recherche de G. RIBEILL, P. BERTIER, F. LILLE, M. MAY : Revendications et instances revendicatives en matière de transports urbains et mouvements revendicatifs transport. ATP Socio-économie des Transports 1978, l'ouvrage de E. CHERKI et D. MEHL : Les nouveaux embarras de Paris. MASPERO 1979, et les rapports de J.M. CHARON : Les mouvements d'opposants aux décisions d'implantation d'aéroports et de la ligne nouvelle du TGV et : Le conflit à propos de l'autoroute B 33. ATP Socio-économie des Transports 1979 et 1980.

Ensuite nous nous sommes attaché à analyser le statut de la sécurité routière respectivement dans le champ politique et dans le champ syndical.

Pour les partis politiques, nous faisons l'hypothèse que l'importance et la permanence des accidents de la route en tant que phénomène social était susceptible de déclencher sinon des pratiques au moins un discours à propos de la sécurité routière et des actions à mener dans ce domaine. Nous pensions qu'en revanche plusieurs freins pouvaient limiter, bloquer ou occulter ce discours. Principalement l'inevitable consensus sur la mobilité automobile qui induit à rejeter ou à marginaliser l'action de sécurité identifiée à une contrainte au libre usage de la voiture. Quelle que soit en effet la position doctrinale des partis et leurs références idéologiques, la fonction sociale de l'automobile, tant instrumentale que symbolique, son statut d'objet de consommation exemplaire d'un style de vie socialement valorisé devait agir comme un puissant levier au rejet de la prise en compte de ses nuisances.

En d'autres termes, nous pensions que pour les partis politiques l'usage de l'automobile est perçu comme un espace de liberté à protéger, à encourager et à valoriser auprès de la clientèle politique plutôt que comme un lieu de conflit, d'affrontement entre les groupes et les classes sociales ou comme un instrument de domination sociale.

En fonction de ces données, il restait à savoir quel pouvait être le statut de la sécurité routière, de la prévention des accidents dans le champ politique ; la sécurité routière est elle saisie comme enjeu, comme objet de lutte, est-elle capable de mobiliser, de polariser ou de cliver le champ politique et à quelles conditions ?

Du côté des organisations syndicales, que nous avons limitées à la CGT et à la CFDT, la recherche visait à situer la sécurité routière dans le champ des revendications syndicales, à analyser les conditions de sa constitution en objet de mobilisation syndicale.

Finalement, nous nous sommes demandé, notamment en ce qui concerne les partis de gauche et les organisations syndicales, s'il en est ou s'il en sera, toute proportion gardée, de la mobilisation sur la sécurité routière comme il en a été de celle sur les conditions de transports, c'est-à-dire le rejet de ce style de revendications vers des temps meilleurs lorsque les contradictions sociales essentielles seraient en voie d'être résolues.

Ainsi pouvait-on appliquer à la sécurité routière cette hypothèse que J. VERDES-LEROUX énonçait à propos de la mobilisation politique et syndicale dans d'autres champs revendicatifs ? : "L'intérêt tardif des organisations syndicales et politiques classiques concourent à montrer que les problèmes transports, très réels, sont ceux de groupes sociaux extérieurs dans l'ensemble, au mouvement ouvrier. Pour celui-ci, et d'une manière nette les problèmes de l'emploi demeurent décisifs. C'est seulement s'ils étaient résolus que le déplacement des conflits (fréquemment prophétisé après Mai 68) vers des secteurs comme le logement ou la santé pourrait se produire. Mais pour le présent, si sérieuses et pesantes que puissent être les difficultés et insatisfactions dues au modes d'habitat ou de transport, elles ne peuvent que rester au second plan"*.

Du côté des mouvements d'usagers nous avons distingué trois grands courants d'organisation. Le premier courant se rattache au développement des organisations de consommateurs, nous prendrons comme support de notre analyse deux structures importantes, l'Institut National de la Consommation et l'Union Fédérale des Consommateurs. Le second courant est lié à l'histoire de l'automobile elle-même, il regroupe tous ses supporters, et nous l'illustrerons par les Automobiles-Clubs et l'Association Française des Automobilistes. Dans le troisième courant que l'on pourrait qualifier de revendicatif, nous avons rassemblé des organismes divers qui s'attachent à défendre les intérêts de certaines catégories d'usagers au regard des problèmes posés par la circulation routière, on évoquera l'Association Auto-Défense, l'Association "Pour la Cité Humaine : Les droits du piéton", et l'Association Nationale des Usagers et Accidentés de la Route.

Nous faisons l'hypothèse que ces formes d'organisation sont de nature à modifier les représentations sociales de la pratique automobile en général et de la sécurité routière en particulier. La scène du discours social sur la sécurité routière n'est-elle plus occupée par la seule puissance publique. Les conditions d'une véritable politisation du champ de la sécurité routière seront-elles ainsi réunies, où les citoyens se détermineraient sur des positions déjà formées par l'Etat aussi bien que par des organismes d'usagers ?

Les formes de gestion sociale pratiquées par l'Administration publique relèvent plutôt de la volonté de faire le bonheur des administrés malgré eux. Les voies choisies, dans la gestion de la sécurité routière, d'imposition de contraintes généralisées, qu'elles soient d'origine législative ou réglementaire, portent en elles-mêmes leur perversion, celle de la technocratie.

* Sociologie du travail, 3/74.

Nous faisons l'hypothèse que ce type de gestion suscite des mouvements d'opposition nouveaux, aussi bien que le repositionnement de mouvements plus anciens. On mesurerait en quelque sorte ici des effets sociaux de l'action consistant à seriner à une population des slogans du genre "bouclez la" même si la chose fut faite de façon plus nuancée.

METHODOLOGIE :

Une enquête par entretiens a été menée auprès des responsables, portes-paroles ou représentants des institutions questionnées ; on trouvera en annexe la liste des personnes interrogées.

Parallèlement, on a réalisé une analyse de contenu des textes ou de séquences textuelles se rapportant à la sécurité routière émis par ces institutions. Ces textes sont cités en référence au fur et à mesure de leur présentation.

PREMIERE SECTION

LES PARTIS POLITIQUES ET LE MOUVEMENT SYNDICAL.



CHAPITRE 1 : LES PARTIS POLITIQUES FRANCAIS ET LA SECURITE ROUTIERE.

1.1 INTRODUCTION :

Si l'on définit le champ politique comme celui de la représentation des intérêts des classes et des groupes sociaux et les partis politiques comme des institutions "réunissant des membres ou des intérêts qui appartiennent à des classes sociales différentes"*, on peut se demander si la sécurité routière appartient ou non au champ politique, et le cas échéant si elle reçoit un traitement différent en fonction de la diversité des objectifs politiques des partis.

La position des partis politiques à l'égard de la sécurité routière ne s'exprime d'une manière explicite ni dans les programmes ni dans les textes de référence écrits par tel ou tel leader ou chef de file. Valéry Giscard d'Estaing n'y fait aucune allusion dans "Démocratie Française" non plus que François Mitterand dans "La Rose au poing".

Lorsque Giscard D'Estaing en 1976 faisant le bilan de deux ans de présidence, mentionne "l'amélioration de la qualité de la vie retenue comme objectif essentiel de l'action gouvernementale";** il n'évoque en aucune manière les actions entreprises dans le domaine de la sécurité routière. Le "Projet socialiste pour la France des années 80"*** qui développe les grandes options politiques et les principales orientations de la gestion sociale, administrative et économique envisagées par le PS traite la question des Transports dans le cadre du chapitre sur la "maîtrise du cadre de vie" sans aborder non plus le thème de la sécurité routière. La question des Transports est examinée à partir de l'opposition transport individuel/transport collectif dans une perspective de revalorisation de la fonction sociale des transports principalement rapportée au développement prioritaire des transports en commun. Le projet socialiste propose un ensemble de mesures administratives destinées à "rétablir le droit de mobilité"**** : participation des représentants des usagers aux politiques de déplacement, responsabilité de l'organisation du système de transport et du contrôle de son exploitation par les collectivités locales, développement coordonné des transports collectifs et des objectifs d'aménagement du territoire, amélioration des réseaux, diminution des tarifs, réorganisation de la fiscalité des véhicules routiers, etc... La sécurité routière n'apparaît à aucun moment comme un gain associé à cette

* A. TOURAINE, Production de la société, Le Seuil 1973 p.220

** V. GISCARD D'ESTAING, Démocratie Française, Fayard 1976, p. 16, 17.

*** Club socialiste du livre 1980 **** Op. cit. p. 227

perspective, ni même comme un bénéfice secondaire et encore moins comme une raison ou une justification à la réorganisation du système transport ; le thème n'est simplement pas mentionné. Il aurait pu l'être dans le paragraphe traitant des transports urbains et des plans de circulation puisque ces derniers sont aussi, en principe, des plans de sécurité routière mais dans le projet du PS les plans de circulation "seront mis en place pour traduire sur le terrain l'option de priorité aux transports collectifs, redonner le droit de cité aux piétons dans les villes, faire une meilleure place aux deux-roues"* Les options retenues sont essentiellement centrées sur l'amélioration de la mobilité et sur une nouvelle distribution des modes de transport. Ces options et notamment l'impasse sur la sécurité semblent d'ailleurs ne pas avoir notablement varié depuis 1974. Analysant le statut des transports urbains dans le programme de gouvernement du PS, G. Ribeill et coll.** montrent bien que l'essentiel des revendications est axé sur le droit au transport par le développement des transports collectifs ; ils ne remarquent aucune référence au coût social de l'accident de la route. Il en est de même quant au programme du PCF qui insiste sur le droit au choix du mode de transport en y incluant l'automobile. Le PC a d'ailleurs une position nettement plus en faveur de la mobilité automobile, de l'automobilisme, que le PS qui dénonce dans l'usage de l'automobile un modèle de consommation imprimé par le "lobby de l'automobile", groupe de pression des producteurs d'essence, de voitures, d'autoroutes, etc., différence qui s'explique probablement par la diversité des bases sociales des deux partis, celle du PS contenant "plus de gens aptes à contester le modèle de consommation qu'on leur impose parce que pouvant accéder ou ayant déjà accédé à ce modèle".*** Il faut retourner en 1970 pour voir un parti politique non gouvernemental se préoccuper explicitement de la sécurité routière.

1.2 DIX ANS APRES : L'AUTOMOBILISTE, UN CITOYEN EN DANGER.

Aux 14ème assises nationales de la Convention des Institutions Républicaines, Charles Hernu, responsable du mouvement, édite une plaquette ou plutôt un mémoire de 60 pages intitulé : "L'automobiliste, citoyen en danger". Ce texte est politique, c'est-à-dire qu'il vise à introduire à une politique socialiste des transports dans le cadre d'un "contrat socialiste", propositions concrètes qu'un gouvernement socialiste devrait entreprendre "durant les cent premiers

* Op.Cit. p. 278

** G. RIBEILL, P.BERTIER, F. LILLE, N. MAY : Revendications et instances revendicatives en matière de transports urbains. ATP Socio-Economie des Transports - 1978.

*** G. RIBEILL et coll. Op.Cit. p. 78.

jours et pendant les cinq premières années". L'étude présentée est le premier volet d'une analyse plus vaste comprenant deux autres chapitres à venir, le premier, sur le "droit au transport", et le second sur les transports collectifs. Il n'est pas sans intérêt de constater que le premier texte sur la politique des transports est d'emblée centré sur le coût social de l'usage de l'automobile et essentiellement articulé à la question de l'accident de la route, à l'explicitation de ses causes et aux actions envisagées pour les contrôler. L'accident de la route et la critique de l'usage de l'automobile sont saisis comme des exemples concrets servant à illustrer la position des socialistes sur une question, un domaine "où il n'apparaît pas souvent que la solution soit politique". L'accident est saisi d'emblée comme un phénomène social susceptible de recevoir un traitement politique, comme une problématique sociale typique.

Le premier paragraphe de l'étude est une critique de la représentation dominante du facteur humain dans les causes de l'accident. Sous l'intitulé : "l'homme au volant que l'Etat veut culpabiliser", le texte expose la tendance de "l'Etat, de certains constructeurs, des pétroliers, de la Prévention Routière" à rejeter les responsabilités des causes de l'accident sur l'homme au volant en faisant l'impasse sur les éléments de l'infrastructure et sur les caractéristiques technologiques du véhicule. Cette imputation au conducteur est considérée comme ouvrant la voie à un contrôle de plus en plus accentué de la part de l'Etat et de sa police, qui parachève l'entreprise de culpabilisation du conducteur. Le texte s'attaque à la notion de "prédisposition aux accidents" qui offre une base scientifique ou supposée telle à l'instauration de dispositifs de contrôle et de surveillance des usagers. Cette idée s'appuierait sur "une évidence statistique fallacieuse" : on s'aperçoit par exemple, que 10 % des conducteurs ont eu 50 % des accidents, on en conclut que ces 10 % sont plus prédisposés que les autres. Or, une telle distribution des accidents n'aurait aucune signification puisque c'est celle qu'on obtiendrait par l'effet du pur hasard. Les courbes sont en effet très proches de celles de la distribution d'événements aléatoires rares : la courbe de Poisson. Pour affirmer l'existence d'une caractéristique individuelle liée à une fréquence plus grande des accidents, il faut ou bien montrer que l'accumulation est plus importante que celle que donnerait le hasard ou bien que l'accumulation se retrouve chez les mêmes personnes au cours de deux périodes de temps assez longues.

La critique de cette conception autorise le rédacteur du texte, C. HERNU, à considérer que les causes essentielles des accidents ne doivent pas être recherchées du côté du conducteur mais de celui du véhicule et de l'infras-

structure, et de proposer ainsi deux mesures globales de sécurité : le contrôle technique du véhicule et l'amélioration des réseaux routiers et autoroutiers.

Le contrôle du parc automobile exigerait la mise en place d'un réseau de centres spécialisés et la formation de techniciens, sortes d'experts qui signaleraient les véhicules dangereux. Le texte reste vague sur les moyens susceptibles de contraindre les automobilistes à effectuer les réparations envisagées par les experts. On peut par ailleurs remarquer que les véhicules ne sont pas mis en cause dans leur conception ni au plan de la sécurité active (tenue de route, freinage, etc...) ni à celui de la sécurité passive (caisse indéformable, systèmes de rétention, ergonomie du poste de conduite, etc...) : le texte conteste le rôle des constructeurs comme groupe de pression d'une façon générale sans mettre en cause les conceptions de la sécurité des véhicules développées par ces mêmes constructeurs. La position de HERNU paraît d'ailleurs relativement contradictoire avec les principes précédemment énoncés : imposer aux conducteurs le contrôle et la réparation technique n'est-ce pas d'une manière détournée, contribuer à leur "culpabilisation" et en dernière instance leur faire assumer une obsolescence technique dont ils ne sont nullement responsables ?

Du côté des infrastructures routières, le projet dénonce "nos routes désastreuses et nos autoroutes à l'encan" et propose la rénovation et l'agrandissement des réseaux en liaison avec l'aménagement du territoire. La question de l'amélioration du réseau n'est pas posée en termes d'accroissement de la sécurité routière mais en fonction du besoin ou du droit au transport et à la mobilité. Par exemple il n'est fait aucune allusion à la diminution du risque au kilomètre parcouru que caractérise l'usage de l'autoroute par rapport aux routes nationales : l'état du réseau est dit préoccupant du point de vue de la circulation des poids lourds, des transports collectifs et des VL. Il l'est aussi quant aux conditions de mobilisation de la force de travail, le projet socialiste accordant la politique des transports à celle de l'emploi ; il l'est encore à propos de la mise en place des zones d'urbanisation le long des axes routiers, etc...

La question de la sécurité sur autoroute est abordée par le biais du mode de financement de la construction : "la privatisation des autoroutes compromet la sécurité". Les caractéristiques des autoroutes étaient à ce jour définies suivant les critères de sécurité. Sous prétexte de diminuer les coûts ces caractéristiques seront limitées et donc les règles de sécurité ne seront plus respectées. Abordée principalement par le biais du mode de financement, la question des autoroutes est traitée sur le plan politique : dénonciation du démantèlement du service public, introduction du capital privé dans la production des équipements collectifs, collusion entre l'Etat et le capitalisme financier, etc... La demande de

sécurité disparaît sous le commentaire politique et le débat d'ordre économique.

Il semblerait, à bien des égards, superflu de s'appesantir sur un texte datant de dix ans si ce n'est pour montrer, à titre de référence, comment une organisation politique peut traiter la question de la sécurité routière, thème inhabituel du champ considéré, sinon pour montrer la pérémité et la redondance en même temps que l'occurrence, l'actualité de certaines problématiques, par exemple "la nécessité de créer un organisme central de la circulation et de la sécurité routière".

Le texte de Hermu propose en effet la réorganisation de l'ONSER et son articulation avec l'IRT, tout nouvellement créé par décret le 18 mars 1970. Les arguments qui sont présentés pour soutenir ce point de vue ne manquent pas d'un intérêt piquant par rapport à la situation actuelle de l'ONSER et des projets du Ministère de l'Équipement, suite à la mission Leconte : "Le problème de la délimitation et de l'orientation des compétences de l'ONSER et de l'Institut de Recherche des Transports est lié avec celui de l'articulation avec les organismes qui poursuivent des tâches similaires. On peut, on doit, s'interroger sur les critères d'une bonne division du travail entre les uns et les autres, on regrettera alors les chevauchements, les abus qui, s'ils étaient éliminés au profit d'une réorganisation, certes déchirante pour quelques uns -pour quelques intérêts- permettraient une meilleure définition de la sécurité, de la prévention et par conséquent une meilleure défense des usagers de la route". Dix ans après, la question est encore à l'ordre du jour probablement pour des raisons différentes. Le texte souligne la contradiction entre le statut de l'ONSER, association de droit privé régie par la loi de Juillet 1901 et l'intervention constante de l'Administration dans sa direction, il met en évidence le caractère formel de son statut juridique et estime que l'ONSER "est en vérité un office public, un organisme mixte à vocation interministérielle, intersectorielle et interdisciplinaire, dirigé par un haut fonctionnaire. Alors pourquoi ne pas transformer le statut de l'ONSER ?" D'autant que l'ONSER pourrait être tenté, par l'ambiguïté de son statut, "de se soustraire à la tutelle de l'État, d'agir comme une entreprise industrielle...", ce qui ne manque pas d'humour quand on mesure la dépendance objective-financière de l'organisme à l'égard des crédits de l'État. D'où l'idée de la création d'une Agence centrale de la circulation et de la sécurité routière. Cette idée s'appuie sur une critique non seulement du fonctionnement et des missions de l'ONSER mais aussi de la Prévention Routière.

La Prévention Routière est décrite comme une association issue et au service des capitaux privés de l'Assurance automobile et en liaison étroite, par le biais de l'Union Routière, avec les industries automobile et pétrolière. La fonction sociale de la Prévention Routière est jugée insuffisante dans la mesure où elle ne correspond à aucune activité d'étude et de recherche dans le domaine des accidents de la route. Selon le texte, les attributions de la Prévention Routière (information des conducteurs par campagnes publicitaires et formation) sont insuffisantes en regard de l'importance des capitaux qui y transitent (financement privé, par les collectivités locales et les adhésions individuelles). Par ailleurs, ces activités sont critiquées dans le fond et dans la forme : "la propagande de la Prévention Routière constitue une inappréciable publicité collective pour les professions et les industries intéressées" ; elles visent à reproduire et à justifier le système des assurances et le coût des primes, elles consistent à "exploiter le plus souvent les travaux de la Gendarmerie Nationale" etc... Finalement, c'est la nature même de la Prévention Routière qui semble incompatible avec la menée à bien d'objectifs de sécurité routière, c'est la contradiction entre les "intérêts privés" dont elle est la porte parole et l'"intérêt général" qui est celui de tous les automobilistes, qui constitue un obstacle à sa fonction sociale de lutte contre les accidents. Aussi le texte appelle-t-il à "dissoudre la pernicieuse Prévention Routière".

Devant ce constat négatif de la gestion de la sécurité routière en France, quelles devraient être les missions et le statut de l'Agence Centrale de la Circulation et de la Sécurité Routière ? Le statut d'abord ; indépendance à l'égard de l'Etat et des constructeurs d'automobiles, donc un établissement public ; les missions ; la recherche en accidentologie, l'aide à la gestion et au contrôle des systèmes de circulation et de sécurité routière. Certaines de ces missions recourent celles qui sont imparties à la Direction des Routes et au service des Mines : mise en place d'un système d'alerte et de secours aux blessés, établissement et diffusion d'informations sur l'état des routes, contrôle des autos écoles, contrôle technique des véhicules, gestion et responsabilité de la signalisation, etc...

Dans ce catalogue des objectifs à remplir inspiré des réflexions de Roger Lapeyre, un point particulier et d'actualité : "l'instruction de toutes les réclamations et suggestions des usagers pour y donner la suite qu'elles comportent". On retrouve d'ailleurs dans ce programme socialiste de multiples références à une nécessaire interaction entre les autorités administratives et les usagers. L'idée est de regrouper toutes les compétences, tous les services impliqués à la définition d'une politique globale du transport automo-

bile mais aussi les acteurs sociaux intéressés au premier chef par la sécurité : les conducteurs d'automobiles, les chauffeurs routiers, les piétons, etc... principalement par l'intermédiaire d'organisations représentatives, syndicats de salariés et groupements d'usagers. De manière à garantir l'indépendance de l'Agence Centrale de la Circulation et de la Sécurité Routière, le texte préconise l'attribution d'un budget autonome constitué par un prélèvement sur les taxes que perçoit l'Etat sur la vente des carburants et par des subventions versées par les collectivités locales et les associations intéressées à la diminution des accidents.

Regroupement des compétences, liaisons avec les usagers, autonomie financière sont présentés comme les conditions indispensables à l'accomplissement des missions de l'Agence.

Autre secteur de la sécurité routière analysé par le PS : l'assurance. Le PS propose la socialisation de la branche assurance automobile et la création d'une "sécurité sociale routière".

La socialisation de l'assurance automobile est présentée par le texte comme une mesure correspondant au caractère essentiellement social que constitue la garantie mutuelle que s'accordent solidairement les conducteurs. Or, cette solidarité sociale est gérée de fait par les compagnies qui utilisent les fonds que leur confient les assurés pour enrichir, sous la forme de plus-value capitalistique, des groupes particuliers. La gestion capitaliste du patrimoine social est accentuée par la concurrence que se livrent les compagnies entre elles, nationalisées et privées. Pour le rédacteur du texte, cette forme d'organisation est incompatible avec une gestion saine du patrimoine des assurés et avec la dimension morale qui devrait orienter toute pratique assurancielle : "la concurrence en matière d'assurance automobile avec une hécatombe qui constitue un fléau national est inadmissible du point de vue de la justice sociale. La concurrence crée un esprit commercial là où il ne devrait y avoir que solidarité, équité".

D'où la proposition du PS de créer un organisme regroupant l'ensemble de la branche assurance automobile des compagnies menant à l'institution d'une véritable sécurité sociale routière et définissant la mise en place d'une authentique socialisation du risque. En attendant l'instauration d'un tel organisme, le texte préconise l'établissement d'un fonds d'investissement de sécurité, prélevé sur les réserves des compagnies et destiné à mettre au point un programme de lutte contre les accidents, susceptible de provoquer une réduction du nombre des tués et des blessés, c'est-à-dire de substituer à une pratique capitaliste de gestion du patrimoine une politique sociale résolument solidariste et mutualiste.

Le champ des réformes envisagé par Hernu est donc extrêmement vaste, il ne se résume pas à un ensemble de préconisations techniques ni à un catalogue de mesures ponctuelles de sécurité. C'est le contexte institutionnel, politique, de la gestion de la sécurité routière qui est appréhendé, analysé, jugé. La "demande" de sécurité prend donc là une forme générale, totalisante, programmatique où les grandes options sont sous-tendues par des représentations de la morale et de la justice sociale issues du courant humaniste de l'idéologie socialiste. Appliquée au domaine de la sécurité routière cette idéologie vise à préserver l'espace de liberté du citoyen-automobiliste, à le protéger des tentatives d'assujettissement de la part de l'Etat et des autorités administratives et à l'impliquer dans la gestion du domaine. Ces données expliquent sans doute les raisons pour lesquelles la question des mesures de sécurité appliquées à l'usager (limitation de vitesse, ceinture, taux légal d'alcoolémie) n'est pas abordée dans le texte. Pour les socialistes, la réglementation des pratiques sociales est un pis aller, une solution de facilité, une manière pour les autorités administratives d'attribuer à l'usager les causes de dysfonctionnement du système. C'est pourquoi le texte dénonce avec vigueur les représentations dominantes sinon officielles qui visent à faire assumer aux conducteurs l'essentiel de la responsabilité dans la cause des accidents et c'est aussi la raison des propositions d'institution d'une sécurité sociale routière impliquant la dilution du concept de faute, fondement idéologique de la mise en culpabilité des conducteurs. D'où l'attachement du texte à la refonte administrative de la sécurité routière sur les plans de la recherche, de la gestion, de la formation, de l'assurance qui constituent les préliminaires à toute politique de prévention. Point de vue de gestionnaires, de politiques, dira-t-on, plutôt que de techniciens. Il est vrai que pour les socialistes, la technique ne doit pas s'imposer aux usagers comme une contrainte ; les mesures techniques sont rejetées parce qu'elles sont perçues comme une limitation au droit d'usage, comme un procédé d'encadrement des pratiques de transport.

Il est notable de constater qu'en 10 ans, le PS n'a pas dérogé à ses positions de principes. Charles Hernu, interviewé en Janvier 1980 à Villeurbanne : "j'ai rédigé cette plaquette ... je n'ai pas changé de point de vue... il vaut mieux pratiquer l'information, l'explication, la prévention que de tout de suite déboucher par des mesures coercitives... l'information est primordiale".

Cette opinion correspond-elle au point de vue "officiel" du PS ?

1.3 AU PS : RESPECT DE LA LIBERTE INDIVIDUELLE ET TRANSFERT DU TRAFIC SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS.

En fait, il n'y a pas de position explicite ou formelle des instances dirigeantes du PS à l'égard de la sécurité routière. Par contre, une prise de position est développée au sein de la commission Transport. Mr Assoun, animateur de cette commission, lie d'emblée la question de la sécurité à la politique des déplacements et du transport en général. Il estime que les options de sécurité, notamment en milieu urbain doivent être orientées par les plans de circulation qui ont été constitués à l'origine pour améliorer les conditions de sécurité. Pour Mr Assoun, la relation entre les plans de circulation, c'est-à-dire le système des déplacements, et la sécurité routière se réalise dès lors que les gestionnaires ne se préoccupent plus uniquement d'améliorer la fluidité de la circulation des voitures particulières : c'est en tentant d'infléchir la structure modale des déplacements, c'est-à-dire en accroissant l'usage des transports en commun que l'on parvient à diminuer l'ampleur des accidents.

La solution globale au problème de l'insécurité routière passe par la planification des transports. Cette position du représentant du PS l'amène à penser que les actions de sécurité routière sont les bienvenues mais qu'elles sont insuffisantes dans la mesure où elles ne s'articulent pas à une redistribution de l'usage des modes de transport.

Autre idée, précédemment soulignée par Charles Hernu : la sécurité ne doit pas apparaître comme une contrainte supplémentaire pour les usagers ; c'est pourquoi le PS est plutôt favorable aux actions de sensibilisation qu'à la réglementation autoritaire.

"C'est une bonne chose de faire en sorte que les automobilistes mettent en ville leur ceinture de sécurité mais il y avait probablement d'autres moyens que la réglementation, j'aurais préféré pour ma part une grande campagne d'information comme la Délégation à la Sécurité Routière l'a fait et je crois qu'il y a eu des résultats ... Je vais encore citer P ... son histoire de Bison Futé, il n'y a eu aucune contrainte ... On obligeait les gens à prendre la route départementale machin quand la nationale truc était embouteillée, mais on avait fait une grande campagne d'information, de sensibilisation, avec des moyens très administratifs c'est vrai, mais un peu dynamiques, un peu originaux.."

Pour Marcel Assoun, c'est principalement parce que les campagnes d'information n'ont pas eu un impact suffisant que les Pouvoirs Publics ont imposé la réglementation, solution de facilité, l'autoritarisme étant plus familier du Pouvoir que l'action informative, que la campagne d'explication. L'Administration compte plutôt sur sa capacité répressive que sur l'esprit de responsabilité des usagers. Le port de la ceinture de sécurité est du domaine de la liberté individuelle ; le risque encouru est d'ordre personnel. Cependant, l'accident de la route coûte à la collectivité qui ne peut rester indifférente. Le rôle de l'Etat est de protéger la vie des citoyens mais la liberté de chacun est une chose spécifique aussi mieux vaut-il faire comprendre et persuader qu'imposer.

Ce n'est donc pas la mesure qui est indésirable, mais la manière dont elle est administrée : au PS, on préfère les mesures douces : "c'est une question plus philosophique que politique",..

"L'option philosophique prime sur beaucoup de choses, la liberté individuelle c'est quelque chose d'essentiel, la liberté de l'homme est quelque chose d'essentiel et l'intelligence de l'homme est quelque chose qui le distingue du singe ... en faisant appel à l'intelligence de l'homme, à sa responsabilité, on doit pouvoir obtenir qu'il fasse lui-même une atteinte à sa liberté individuelle dans l'objectif de sa propre sécurité... c'est complémentaire la notion de liberté individuelle et de capacité de responsabilité... Quand on est socialiste c'est qu'on croit à la capacité de responsabilité des travailleurs".

C'est à partir de cette "option philosophique" que se détermine finalement l'attitude de Mr Assoun et à travers lui peut-on penser, du PS, à l'égard des mesures de sécurité. Le rôle de l'Etat est de gérer l'infrastructure, la planification des transports, etc... comme on administre des choses mais il doit s'efforcer d'inciter, de promouvoir les actions de sécurité lorsqu'elles s'appliquent aux personnes : on n'administre pas les personnes comme des choses. Cette confusion est particulièrement lisible dans le cas de l'obligation de l'usage des codes en ville : pourquoi n'avoir pas plutôt incité les municipalités à améliorer l'éclairage urbain, pourquoi avoir imposé une mesure dont, en plus, l'efficacité n'est pas prouvée ? Pour quelles raisons l'Etat s'est-il finalement déchargé de sa responsabilité sur l'usager ? Aux yeux de Marcel Assoun, l'imposition des codes en ville est une "néptie lourde",

La limitation de vitesse est en revanche une mesure raisonnable et relativement suivie ; elle exprime la rencontre entre intérêt collectif et intérêt individuel : si l'Etat doit éviter d'intervenir sur le désir ou le risque de mort individuel parce que cela concerne la liberté spécifique de chacun, il doit se prononcer pour la défense de l'intérêt collectif :

"Demander à quelqu'un de mettre sa ceinture de sécurité, c'est un problème qui concerne l'individu ... le fait qu'il n'ait pas de ceinture a pour conséquence qu'il décide lui de mourir, mais certainement pas de tuer l'autre".

La limitation de vitesse est ainsi une "bonne" mesure parce qu'elle ne porte pas atteinte à la liberté individuelle tout en améliorant la sécurité collective.

Le trait distinctif est essentiellement d'ordre idéologique, idéologie de la pratique de l'Etat, du rapport de l'Etat au citoyen, idéologie qui clive la représentation de l'action de sécurité en deux images, l'une positive, l'autre négative. Le thème clivant est "la sauvegarde de la liberté individuelle" ; l'appétit du risque, le désir de mort sont présentés comme une dimension de cette liberté qui prend fin là où la liberté des autres est menacée.

Du côté de la sécurité des véhicules, Mr Assoun estime que les constructeurs français "ont manqué de volonté pour développer des véhicules sûrs".

"Je suis frappé de voir la différence en cette matière entre... une R 30 et une Volvo... C'est à peu près au même coût et il y a une différence énorme au niveau des concepts et des recherches ... Je peux me tromper mais je pense que l'industrie française n'a pas fait autant d'efforts qu'il aurait été souhaitable... alors là, est-ce que le gouvernement ne peut pas mettre un peu plus de poids, un peu plus de vigueur dans l'incitation à la recherche ?".

Autre problème crucial, la sécurité liée à l'utilisation des poids lourds. D'emblée Mr Assoun souligne la contradiction entre les orientations préconisées par les autorités administratives, notamment dans le rapport Guillaumat et les impératifs de sécurité. Le transport routier est dangereux, une des manières de réduire l'insécurité routière serait de réfléchir là encore en termes de substitution de mode :

"Au point de vue de la sécurité on peut transporter beaucoup plus sûrement et pour beaucoup moins cher un certain type de marchandises par canaux".

Réévaluation du réseau des voies fluviales
mais aussi renforcement de l'usage des voies ferrées :

"Il ne faut pas croire du tout que le parti socialiste soit uniquement favorable au fer sous prétexte que la SNCF est un truc national ... nous pensons que le fer, la voie ferrée et le camion sont complémentaires, qu'il y a des complémentarités techniques et économiques mais qu'il s'agit de transporter les choses non seulement en fonction d'une seule rentabilité économique mais aussi en fonction d'une utilité sociale".

L'oubli des considérations "sociales" dans la gestion du transport routier semble bien être le reproche principal que fait le PS au système actuellement en fonctionnement, à l'administration capitaliste du déplacement. Le "scandale" des conditions de travail des chauffeurs routiers, l'absence du contrôle de la réglementation, s'ajoutant à une distribution contestable des marchandises et des voyageurs en fonction des modes :

"Il y a à la fois un problème de répartition et un problème de législation du travail qui sont tous les deux des paramètres de diminution des conditions de sécurité".

L'amélioration de la situation du transport routier et des conditions de travail des chauffeurs passe, là aussi par l'intervention de l'Etat appelé à introduire dans le système des éléments de régulation et de planification, sans pour autant rationaliser le fonctionnement actuel ni encourager une auto-organisation du système. Bien qu'il s'en défende par ailleurs, c'est-à-dire au plan général de la doctrine et de l'idéologie, les options de M. Assoun dans ce domaine amènent nécessairement vers la planification, c'est-à-dire la définition d'orientations pratiques articulées à des principes politiques. La planification du secteur des transports routiers, secteur privé s'il en est, est alors défini comme l'inverse de la gestion capitaliste, fondé sur un laisser-faire réglé par la concurrence. L'amélioration des conditions de sécurité passe donc par l'organisation planifiée du secteur.

Si le PS parvenait au pouvoir, ce sont là les idées qu'il appliquerait :

"Je ne crois pas qu'un gouvernement socialiste irait jusqu'à mettre un ministre de la sécurité ... mais il donnerait d'autres moyens aux acteurs de la politique des transports... il mettrait en place toute une série d'approches des problèmes de déplacement des voyageurs et des marchandises, telle que ça aurait des retombées sur l'amélioration des conditions de sécurité... Regarder la sécurité uniquement sous l'angle de la sécurité me paraît une vision étroite des problèmes".

Interrogé sur les raisons du silence que le PS observe depuis 10 ans sur la question de la sécurité routière, M. Assoun considère que finalement, la sécurité routière n'est pas une partie incluse au champ politique, au débat politique ; elle ne peut être qu'une retombée politique et sociale du secteur des transports. Plus, la sécurité routière comme telle n'est pas une catégorie politique, elle n'est pas l'objet d'un clivage politique c'est-à-dire d'une opposition entre les partis politiques :

"Il y a en France des clivages sur l'essentiel de la droite et la gauche, mais heureusement il y a des accords sur certaines choses".

La sécurité routière n'est pas une "chose politique" essentielle. Elle fait partie des préoccupations du gouvernement actuel, elle fera partie de celles d'un gouvernement socialiste. Droite et Gauche s'accordent pour lutter contre les accidents de la route, la différence est une question de moyens à mettre en oeuvre. La sécurité routière est du domaine de l'administration, elle est exclue du champ politique, c'est sans doute la raison pour laquelle on n'en parle pas dans les programmes de gauche.

1.4 AU PR : REDUIRE L'IMPORTANCE DU FACTEUR HUMAIN PAR LE CONTROLE ET L'INFORMATION.

Dans les programmes politiques de droite non plus. Mr Pascal Clément, Député du Parti Républicain (PR), animateur d'une commission sur l'Environnement dans son parti "n'a jamais entendu parler d'une publication du PR sur la sécurité routière". Il n'est d'ailleurs pas spécialiste de la question, et qui l'est dans son parti ? Il accepte cependant de répondre sur le plan du principe. Comme au PS, au Parti Républicain on se dit et on se veut "libéral" en matière de sécurité routière, c'est-à-dire, finalement, en ce qui con-

cerne l'usage de l'automobile. On est "par tempérament et par famille politique" opposé à toutes les mesures contraignantes mais "on bute devant l'hécatombe humaine sur les routes". On considère que les conducteurs sont responsables d'eux-mêmes, sont "assez grands", mais :

"A la lumière des hécatombes du dimanche, du week-end, du 14 juillet, etc... on est obligé de prendre des mesures et, incontestablement, on s'est aperçu que ces mesures de répression donnaient de bons résultats".

Le contrôle des conducteurs apparaît à Mr Clément comme une réponse pertinente au problème des accidents de la route. Cette opinion dénote probablement une représentation très prégnante de la cause des accidents de la route, essentiellement centrée sur l'usager, ses fautes et ses erreurs de conduite. Contrairement à ce qu'exposait le représentant du PS, ce n'est pas le système transport qui, par la spécificité de son organisation et la distribution des modes, provoque l'insécurité routière. Dans le discours de Mr Clément l'insécurité est conçue et perçue en quelque sorte comme un phénomène en soi dont on peut attribuer la cause à l'utilisateur du système : le conducteur. C'est justement contre cette interprétation que s'élevait le texte de Charles Hernu : la tentation de rejeter sur l'automobiliste la responsabilité des accidents. Cette interprétation fait partie du sens commun. Comme nous avons pu le montrer dans une étude précédente* elle est fréquemment énoncée dans le discours des corps institutionnels : Médecine et Eglise par exemple, et dans le discours politique dominant. On a pu faire l'hypothèse que sa légitimité lui est justement imprimée par ses marquages, ses origines institutionnelles et politiques. Elle s'impose, pour ainsi dire, comme l'image "officielle" des causes de l'accident.

On remarque donc là un premier clivage important entre le parti socialiste et le parti républicain. Si les deux s'accordent à penser au plan du principe qu'il est préférable d'éviter les contraintes et respecter la liberté individuelle mais que pratiquement il est nécessaire d'intervenir par des mesures concrètes, au PS on parlera d'abord de restructuration du système des déplacements, et au PR d'abord de surveillance des usagers. Ces oppositions sont intimement liées à la différence des représentations des causes de l'accident. Au PS on pense à réformer le système de manière à ce

* Représentations sociales de l'action de sécurité routière et de l'accident de la route. DGRST - Mission de la Recherche 1979.

que les acteurs du système en trouvent un bénéfice, au PR on préfère adapter l'acteur au système : améliorer la sécurité routière consistera à corriger, perfectionner ou amender la personnalité du conducteur. D'où l'accord pratique de Mr Clément sur les actions destinées et appliquées au conducteur : réglementation, formation, information. Les actions réglementaires ou législatives sont justifiées principalement à partir d'une réflexion sur le rôle de l'Etat comme protecteur et garant de la sécurité des citoyens.

"Le rôle d'un gouvernement au niveau du bien commun, c'est de prendre un certain nombre de mesures qui sont une entorse à la liberté individuelle et un peu contraignantes, qui consistent, par exemple à limiter la vitesse".

Mr Pascal Clément est, quant à lui, défavorable aux mesures contraignantes mais il les accepte, les comprend et les encourage dans la mesure où elles constituent une solution pratique au problème.

"Je suis contre la limitation à 90 car c'est un principe chez moi... mais il faut quand même prendre en charge ce problème, qui est quand même un problème grave, à savoir que des gens mettent en danger la vie d'autrui".

Les positions de principe de Mr Clément l'inclinent à penser que toute mesure réglementaire dans ce domaine doit être décidée sans précipitation et appliquée avec tact et "psychologie". C'est dans cette perspective que les campagnes d'information trouvent leur intérêt et leur justification, car :

"Une non-préparation psychologique d'une décision fait qu'on a un phénomène de rejet qu'on a vu pour le problème des codes... et à mon avis on ne peut pas l'interpréter parce que la population est contre mais pour employer un terme vulgaire mais commun aujourd'hui, c'est une opération qui a été mal vendue".

Ainsi, une mesure de sécurité, pour techniquement pertinente qu'elle soit, doit être comprise par les usagers dans sa finalité ; pour être appliquée et respectée convenablement elle doit recueillir l'assentiment de ceux à qui elle s'adresse. Il faut ainsi persuader l'opinion de son opportunité, la vanter comme un produit, comme un objet de consommation, il faut savoir la "vendre". C'est bien là remarquons le, le style de "dialogue avec l'utilisateur" que pratiquent et préconisent les Pouvoirs Publics dans différents secteurs de l'activité sociale : sécurité routière et économies d'éner-

gie en particulier : la réglementation doit emporter la conviction. Les campagnes d'information qui se veulent sinon explicatives au moins justificatrices du bien-fondé d'une mesure visent sans doute, dans l'esprit de ceux qui les promeuvent, à atténuer l'effet d'autorité technocratique qui fonde objectivement la réglementation ; en même temps qu'elles donnent l'image -ou l'illusion- d'une concertation à ce qui n'est le plus fréquemment qu'un monologue, ces campagnes visent aussi d'une certaine manière à mettre en valeur les efforts consentis pour réduire les effets nocifs du système.

Pour ce qui concerne ce "recueil de l'assentiment" il semble d'ailleurs qu'on ait atteint un seuil à propos de ce qu'on peut appeler l'"affaire des codes en ville". Mr Pascal Clément est d'ailleurs sensible à cette "affaire" puisqu'elle a été l'objet d'un différent au sein de la majorité parlementaire, Mr Claude Martin, député RPR s'y étant opposé à la Chambre et le sénateur Caillavet ayant déposé un amendement visant à amputer le budget du CISR, moyen de pression destiné à empêcher toute campagne d'information sur l'obligation de l'usage des codes en agglomération. Dans ce débat Pascal Clément adopte le point de vue du gouvernement :

"Je crois que le gouvernement fait une expérience, du moins si j'en crois Mr Le Theule, eh bien, nous jugeons à la lumière de l'expérience".

Il considère que seule, l'expérience pourra trancher entre les deux thèses, l'une favorable, l'autre défavorable aux codes en ville. Il estime cependant que la décision a été mal préparée, que l'opération aurait demandé plus de sens politique, une meilleure perception du climat psychologique et social :

"C'est une question de préparation des décisions... certaines décisions même si elles sont valables ce n'est pas pour autant qu'elles sont applicables, c'est tout le problème du politique... il ne suffit pas d'avoir la vérité pour qu'elle soit applicable, sinon on mettrait uniquement des fonctionnaires pour diriger le pays et on ne prendrait pas des élus".

Les décisions techniques doivent donc être préparées politiquement sinon elles font l'objet d'une opposition, d'un clivage politique, c'est ce qui est advenu à la réglementation des codes qui, faute d'une préparation judiciaire est devenue sinon un enjeu politique au moins l'objet d'un débat politique.

Finalement, peut-on penser, une action de sécurité accède au champ politique dès lors qu'elle ne recueille pas le consentement homogène du corps politique, en cas d'accord elle reste cantonnée dans les champs technique et administratif. A la limite, on pourrait dire que la sécurité routière devient un objet politique lorsqu'à travers elle se dessine le "pouvoir d'Etat", le pouvoir décisionnel et discrétionnaire, lorsqu'elle révèle la nature et la présence de ce pouvoir. Car ce qui est visé dans l'"affaire" des codes en ville, c'est bien le pouvoir, en témoignent la nature de la fronde politique qui a accompagné l'affaire, la division de la majorité parlementaire ; les codes en ville ont été l'un des multiples révélateurs de la crise qui agite le champ politique majoritaire. Elle a été un prétexte, une raison alléguée pour dissimuler le véritable motif de l'action : la lutte pour le partage du pouvoir.

Le problème s'énonce d'une manière différente dans le cas de l'opposition à la loi sur le taux légal d'alcoolémie. L'opposition était représentée par un groupe socio-professionnel constitué en lobby : celui des producteurs de boissons alcoolisées. Pour Mr Clément, la loi visait surtout à défendre l'intérêt général et, ce faisant, elle portait atteinte à l'intérêt particulier des producteurs. Mais c'est bien la tâche du pouvoir législatif de l'Etat : défendre et protéger les intérêts généraux :

"Sur le problème concret et précis de l'alcoolémie, il est évident que tous les gens qui ont pour profession la vente d'alcool considèrent que c'est une atteinte à la liberté et surtout une atteinte à leur profession, et ce n'est pas douteux ... Mais qu'est-ce que dit l'Etat, l'Etat ne dit pas : il ne faut plus boire ; l'Etat dit : il faut choisir".

L'action de l'Etat a pour but d'avertir du risque que l'absorption d'alcool fait courir aux conducteurs, il ne s'agit pas d'interdire toute consommation d'alcool mais de définir une zone où cette consommation est dangereuse non seulement pour le consommateur mais pour les autres acteurs de la zone considérée.

"Les gens peuvent boire tous les jours et d'une manière abusive s'ils le veulent, ça reste une société libérale... mais on leur dit : soyez gentils, ne prenez pas votre volant, parce que non seulement vous mettez votre vie en jeu et c'est déjà grave mais celle du voisin aussi qui n'a rien fait, donc c'est aussi un problème de respect des autres, alors... on est obligé de créer une limite".

L'idéologie libérale dont se réclame Mr Clément l'amène à se pencher sur les conditions d'application de la loi. De même que dans le cas des codes en ville, il lui semblait nécessaire d'articuler l'argumentaire technique à une préparation "psychologique" de l'opinion, pour le taux légal il lui paraît important d'employer avec mesure et discernement les méthodes utilisées pour contrôler l'alcoolémie des conducteurs : il faut une application souple et adaptée aux circonstances. Là encore, Mr Clément oppose volontiers l'administrateur et le "technocrate" au politique, les premiers tendant à une attitude rigide et mécaniste, c'est-à-dire finalement trop volontariste dans l'application de la loi :

"Si la décision est appliquée d'une manière bête et automatique autrement dit comme un ordinateur, c'est effectivement une mauvaise mesure, si elle est appliquée avec souplesse, intelligemment, c'est une bonne mesure".

L'"action psychologique" n'est pas un vain mot pour Mr Clément. Elle est une condition nécessaire au succès d'une mesure tant dans le domaine restreint du politique que dans celui des conducteurs en général. Comme nous l'avons souligné précédemment, cette position est étroitement articulée mais d'une manière implicite, à la doctrine du facteur humain de la cause des accidents : le conducteur est l'élément du système qu'il faut corriger, mais il faut le corriger avec souplesse, éviter les heurts, à la fois réprimer et convaincre. Nous sommes loin ici des positions du PS. Pour le PS, il faut informer, certes, mais aussi par des moyens structureaux, rapporter les déplacements sur des modes moins dangereux que l'automobile. Au Parti Républicain, il faut essentiellement réglementer et avertir l'utilisateur des risques qu'il court et qu'il fait courir aux autres. Les moyens primordiaux de la lutte contre les accidents seront donc particulièrement des actions sur l'homme, parce que l'usage de l'automobile "change" l'homme, transforme sa personnalité, le métamorphose en "animal agressif".

"Le plus charmant des convives sera deux minutes après le plus abominable conducteur, un chauffard, à la limite, ce n'est plus le même homme... l'homme que vous verrez à froid vous paraîtra doué de raison et le même homme que vous verrez deux minutes plus tard vous le prendrez pour un fou dangereux".

C'est en fonction de ces données que "l'action psychologique" trouve sa pertinence non seulement par l'information mais par la formation et l'éducation de façon à atteindre la mentalité même des conducteurs et des futurs

conducteurs, de les orienter vers une attitude mieux adaptée à l'utilisation d'une automobile, de les convaincre que l'automobile plus qu'un engin de plaisir est un moyen de transport.

"C'est au plus petit des âges qu'il faut essayer d'attaquer le problème ... à partir de l'école primaire il faut essayer de faire passer le message qu'un véhicule automobile est un instrument de transport, peut-être accessoirement un instrument de plaisir et à partir du moment où du plus jeune âge on arrivera à faire passer ce message, je crois que le garçon de 18 ans qui se retrouvera avec sa première voiture, il ne considérera pas que c'est un moyen de prouver quelque chose comme c'est souvent le cas".

Autre facteur d'accident, l'état du réseau routier. Mr Clément estime que "de ce point de vue là, nous sommes un pays très en avance sur les autres", "c'est globalement heureux".

Les points noirs sont peu à peu gommés et l'aménagement du réseau routier est en bonne voie. Du côté de la sécurité liée au véhicule, Mr Clément pense qu'il faut surtout améliorer la sécurité des voitures "bas de gamme".

"Je dis oui à la sécurité à condition qu'elle ne soit pas l'apanage des voitures les plus coûteuses et qu'aujourd'hui les constructeurs se sentent des responsabilités morales à ce niveau là".

Il faut donc inciter les constructeurs à orienter leurs recherches dans ces domaines : tenue de route, adhérence au sol, freinage, résistance des matériaux aux chocs.

"On a aujourd'hui des voitures à trois millions de centimes et qui sont des voitures extrêmement dangereuses en particulier à cause des freins... Je dis que là en particulier pour les bas de gamme il y a de gros progrès à faire".

Ces opinions sont, à peu de choses près, celles que l'on retrouve au Parti Socialiste. Elles font partie de ce qu'on pourrait appeler le consensus sur les mesures à prendre pour améliorer la sécurité routière. Il est remarquable de constater par ailleurs que les thèmes sur lesquels s'exprime Mr Clément se rapportent limitativement à la sécurité des conducteurs d'automobile. Les autres usagers du système routier ne font l'objet d'aucun discours : ni les piétons, ni les conducteurs de deux roues, ni les chauffeurs

routiers. Même sur le thème des codes en ville, la question des piétons n'est pas abordée. L'automobile requiert toute l'attention de Mr Clément, n'est-ce pas parce qu'elle reste le moyen de transport le plus valorisé dans la société dite "libérale" ?

1.5 AU RPR : LA SECURITE SANS CONTRAINTE A L'USAGE DE L'AUTOMOBILE.

"Pour les codes, ça a commencé par une question d'actualité que j'avais posée en accord avec la position générale du mouvement qui s'est développée et qui s'est terminée par une enquête qu'a fait faire Jacques Chirac au niveau des différents arrondissements de la mairie de Paris ... et je crois que sur 20 conseils d'arrondissement il doit y en avoir 10 ou 12 qui ont considéré qu'au niveau de l'arrondissement il y avait effectivement une gêne pour les piétons et un danger".

Mr Claude Martin, député RPR, a posé à Mr Le Theule, Ministre des Transports à l'époque, la question de l'opportunité de maintenir la réglementation des codes en ville. Cette intervention tendait à démontrer que contrairement à ce que soutenait le Ministre des Transports l'obligation de l'usage des codes en ville n'améliorerait pas la sécurité en agglomération et était en particulier préjudiciable aux piétons. En conséquence, Mr Claude Martin demandait au gouvernement de revenir à l'ancienne réglementation. Hormis la réduction de la sécurité que selon Mr Martin cette mesure implique, la réglementation de l'usage des codes en ville entraîne, pour les automobilistes, une nouvelle contrainte. Cette idée de contrainte, c'est-à-dire de réduction de la liberté individuelle, de limitation du choix possible, est le leit-motiv omniprésent que les hommes politiques que nous avons interviewés opposent aux réglementations de sécurité routière. Dans leurs discours, le contraire de la sécurité est autant l'insécurité que la "liberté", en l'occurrence le libre usage de l'automobile. Et il s'agit bien le plus souvent de l'idée abstraite de "liberté d'usage" plus que celle de "liberté de mobilité" qui est soulignée, c'est-à-dire d'une question de principe. En effet, on ne peut raisonnablement pas soutenir que la ceinture de sécurité, le taux légal d'alcoolémie ou les codes en ville limitent la mobilité automobile. On pourrait le prétendre à propos de la limitation de vitesse mais c'est précisément cette mesure là qui est la plus généralement admise.

Il est probable alors, que la manière politique de poser la question de la sécurité routière est de souligner les limites qu'elle impose à la liberté individuelle, l'usage d'une automobile étant identifiée plutôt à une action individuelle qu'à une pratique collective. Saisissant l'automobile comme un en-soi en quelque sorte désincarné, désimpliqué des déterminations socio-économiques qui en soutiennent l'usage, le discours politique la réduit à une idée abstraite, expliquant son usage par des choix individuels ; pour un peu, la mobilité automobile est présentée comme l'expression même de la liberté individuelle, symbole par excellence du bonheur et du progrès social des sociétés industrielles occidentales. Le discours politique vise d'une certaine façon à protéger l'idéal social contenu dans l'objet automobile. Conçue comme l'objet exemplaire de consommation des systèmes sociaux qui prétendent trouver leur finalité dans les pratiques consommatoires, objet-symbole, objet-idéal, on déplore d'avoir à réglementer son usage qui, tout aussi idéalement, devrait se réaliser dans la plus parfaite harmonie.

Au nom du refus de la contrainte, donc, on résiste aux mesures de sécurité. Le cas des codes en ville est bien sûr tangent et Mr Claude Martin a raison de souligner que :

"Depuis qu'on a réglementé l'obligation de rouler en code il en est résulté une diminution très sensible du chiffre d'affaire des fabricants de candélabres ; ça veut dire qu'en fait, certaines communes, considérant qu'à partir du moment où on roule en code à la périphérie de la commune, doivent se dire : c'est plus la peine de mettre de nouveaux candélabres maintenant les voitures roulent en code... Alors je crois que c'est l'aspect qui est important car je crois qu'il est préférable que les routes soient éclairées que les voitures, ça me paraît meilleur au niveau de la sécurité".

Le gouvernement a-t-il fait le choix d'édicter une réglementation destinée aux usagers plutôt que d'inciter les collectivités locales à améliorer l'éclairage urbain ? S'agit-il d'un déplacement des responsabilités des collectivités locales vers les automobilistes ? Une explication supplémentaire de la décision de Mr Le Theule est apportée par Mr Martin :

"Je crois qu'il y a un désir plus ou moins profond au niveau du gouvernement d'harmoniser un certain nombre de réglementations au niveau européen... Je crois l'avoir dit à l'occasion de la question d'actualité : tout ce que font les étrangers n'est pas nécessairement meilleur que ce que nous faisons en France... Autrement

dit, il ne faut pas passer son temps à copier la législation étrangère".

Finalement, Mr Martin reproche principalement à cette réglementation d'être influencée par des motifs extérieurs au champ strict de la sécurité et d'entraîner des conséquences dommageables pour les usagers ; c'est en fonction de cette perception qu'il est intervenu en tant qu'élue, au nom d'un mouvement politique, qu'il a exercé son droit de contrôle, en tant que parlementaire, sur le pouvoir administratif. Il pense d'ailleurs avoir été écouté par Mr Le Theule.

"Je pense que Mr Le Theule serait assez partisan de revenir à la situation antérieure mais disons qu'il est un peu prisonnier de la position qui a été prise et il a décidé de ne pas prendre de décision avant la fin de l'année ... attendons la fin de l'année !".

Que pense Mr Martin des autres mesures de sécurité ? :

"Au niveau de la ceinture de sécurité, le Rassemblement pour la République n'a pas d'observations à faire".

On se souvient au contraire que pour le Parti Socialiste l'obligation du port de la ceinture pose problème, c'est même à partir de cet exemple que Mr Assoun réaffirmait les principes de la "liberté individuelle" et soulignait les limites de l'autorité administrative. Il semblerait ainsi que chaque mouvement ait son cheval de bataille, sa sensibilité particulière et que l'opinion varie en fonction des idéologies et des conjonctures.

"En ce qui concerne la limitation de vitesse, il est admis que ça a une incidence très forte au niveau de la sécurité mais ce que nous déplorons, Chirac l'a dit à différentes reprises dans les conférences de presse, c'est qu'on utilise davantage maintenant la gendarmerie nationale pour essayer de réprimer les infractions à la limitation de vitesse que pour assurer la véritable sécurité dans les campagnes ... puisque les gendarmes dépendent du Ministre de la Défense, ils devraient plus de préoccuper du problème de sécurité des personnes que de se mettre derrière les platanes pour essayer de verbaliser".

Est-ce là une manière d'accepter le principe de la limitation de vitesse tout en refusant son contrôle, c'est-à-dire de se refuser les moyens de voir effectivement appliquer la réglementation ? On voit mal qui, hormis la Gendarmerie Nationale et les Compagnies Républicaines de Sécurité, pourrait se charger du contrôle, de la surveillance et de

la répression des infractions au code de la route. Mr Claude Martin n'est d'ailleurs pas du tout favorable à la création d'un corps spécialisé de police de la route ; il considère que les forces de police sont déjà suffisamment morcellées. Tout en étant ambiguës, les positions de MM Chirac et Martin dénotent bien l'embarras des politiques, tel qu'il se manifeste en tous cas au plan du principe affiché, à justifier toute forme de contrainte liée à l'usage de l'automobile. Mr Clément est aussi opposé à la limitation, au nom de l'"esprit libéral", lui aussi est contre toute contrainte ; La solution ne consiste-t-elle pas finalement à "assouplir" la contrainte, par exemple en adaptant la vitesse au profil de la route ?

"Je vais très souvent en Normandie, je prends la route de Rouen... il y a des portions de route qui sont magnifiques... je prends la route à 90 à l'heure... c'est pour ça que c'est absurde, je reconnais qu'il faudrait quelquefois moduler la limitation de vitesse si je puis dire en fonction de l'infrastructure".

La position ambiguë de Mr Martin à l'égard de la limitation de vitesse reflète en partie la contradiction qu'il perçoit entre la finalité de la réglementation : la protection des usagers, et ses moyens : la contrainte, la protection des usagers en tant qu'individus passant par la contrainte du plus grand nombre. Cela étant, la réglementation est une garantie du fonctionnement du système, elle encadre les comportements dans une limite qui devrait être acceptable par tous. En revanche, Mr Martin est tout à fait favorable à l'amélioration de l'infrastructure routière qui permet à la fois d'accroître le niveau de sécurité et de faciliter l'usage de la voie publique :

"Vous vous souvenez des déclarations de Georges Pompidou qui déclarait que les routes à trois voies étaient une absurdité ... Je pense que c'est plus au niveau de la technique de l'infrastructure qu'au niveau de la réglementation qu'il faut agir".

Mr Martin est favorable à la construction d'autoroutes, à l'éclairage des agglomérations et des autoroutes de dégagement, etc... c'est-à-dire à toute mesure visant à rendre plus aisée la tâche de conduite des automobilistes et à aménager l'usage de l'automobile. Partisan de l'aménagement des infrastructures, il s'élève par contre vigoureusement contre certains dispositifs supposés entraver la circulation des voitures ; parmi ceux-ci, le sleeping-cop ou cassis lui apparaît plutôt comme un danger supplémentaire

que comme de nature à diminuer le niveau d'insécurité.

"Il faudrait se demander ce que pourrait faire le gouvernement pour interdire aux maires des communes de placer sur les voies communales des cassis... ça présente un danger, il faut les supprimer".

L'implantation de panneaux de signalisation est, de l'avis de Mr MARTIN, suffisante pour engager les conducteurs à diminuer, même considérablement, la vitesse de leur véhicule. Comme on le voit, le représentant du RPR se révèle hostile à toute contrainte objective et adhère plutôt à des solutions plus incitatives, plus symboliques. Il est d'ailleurs tout à fait partisan des campagnes d'information car comme Mr CLEMENT il estime qu'une "bonne mesure de sécurité" est une mesure comprise et admise par les usagers. Cependant il s'élève contre certaines formes actuelles de propagande qui, dit-il, "prennent un peu les automobilistes pour des débiles". La campagne Gaspi, réalisée par l'Agence pour les Economies d'Energie lui semblant particulièrement procéder d'un "schéma enfantin". A son avis, il faut expliquer clairement et simplement les motifs des décisions de manière à ce que chacun en saisisse les nécessités. On retrouve ici une parenté avec le discours de Mr. Clément, c'est-à-dire la manière d'envisager le dialogue avec les usagers, de justifier tout en expliquant, de faire surgir à côté de la norme réglementaire une norme sociale, de réglementer tout en persuadant.

On reconnaît une marque de l'"esprit libéral" chez Mr. Martin lorsqu'il traite la question de la sécurité des poids lourds. A son avis, les relations entre les conditions de travail des chauffeurs routiers et la sécurité des poids lourds est "un problème de rapport personnel entre le salarié et l'entreprise", "c'est un problème syndical". Bien qu'étant persuadé que :

"Certains accidents de la route au niveau des poids lourds sont dus bien souvent plus à la fatigue des conducteurs qu'à des déficiences techniques".

Il lui semble que les pouvoirs publics peuvent difficilement arbitrer dans ce domaine d'une part parce que le contrôle des déplacements des poids lourds et celui des temps passés au volant n'est pas chose aisée, d'autre part parce que :

"Il y a quelquefois une part de responsabilité due au chauffeur qui accepte lui-même de transgresser les règles auxquelles les conventions collectives soumettent à la fois les patrons et les chauffeurs".

Pour Mr Martin donc, les torts sont partagés et si les chauffeurs refusaient d'être en infraction avec la réglementation du temps de travail, les conditions de sécurité pourraient être améliorées. Dans le chapitre suivant nous analyserons de près la position des syndicats ouvriers sur cette question. On peut déjà cependant constater que Mr Martin fait beau jeu des incitations patronales et des contradictions qui agitent le marché dans ce domaine. Contrairement à Mr Assoun du PS qui appelle à l'organisation planifiée du secteur, Mr Martin est plutôt partisan d'un règlement interne au secteur, d'une conciliation entre les "partenaires sociaux" et le respect des conventions collectives.

Par contre, en ce qui concerne l'usage des transports collectifs, le représentant du RPR s'accorde avec celui du PS au moins au plan du principe :

"Le développement des transports collectifs a été une des politiques du gouvernement de Chaban-Delmas à une certaine époque".

Cette politique s'est heurtée, aux dires de Mr Martin, "au caractère individuel des français qui préfèrent utiliser leur voiture".

Autre obstacle, l'articulation de deux modes, voiture + train implique la mise en place d'équipements spéciaux tels les parcs de stationnement, selon Mr Martin, où il ne s'est jamais clairement dégagé d'accords entre la SNCF, les pouvoirs publics et les collectivités locales pour la réalisation de ces équipements : "personne ne veut payer les frais d'aménagement".

Enfin, comment améliorer la sécurité ? Par le contrôle technique des véhicules :

"Je mis bien ce n'est pas une solution très électoraliste, ça serait mal ressenti par l'opinion publique et aucun parti politique n'a été très loin dans ce domaine mais ça serait peut-être une solution qui consisterait à obliger les automobilistes à conduire leur voiture tous les ans dans un centre géré par les gendarmes de la police nationale pour faire vérifier les véhicules parce que manifestement, vous avez des véhicules qui roulent et qui sont des sources d'insécurité".

1.6. AU PCF : GARANTIR LE POTENTIEL SOCIAL DE L'INDUSTRIE AUTO-MOBILE.

Moins que dans les autres partis politiques il existe semble-t-il, au PCF de discours constitué dont l'objet serait la sécurité routière.

En témoignent a priori, les difficultés que nous avons eues à rencontrer un responsable qui puisse nous répondre à ce sujet.

Malgré de nombreuses relances auprès de Mme Mireille BERTRAND, membre au Bureau politique et responsable du secteur "Environnement et cadre de vie", malgré plusieurs contacts avec des représentants du Comité Central nous n'avons pas réussi à obtenir une interview d'un cadre politique.

Il est vrai que le discours du PCF fait rarement référence à la sécurité routière. On ne trouve aucune allusion aux accidents de la route dans les textes constitutifs du XXIII^e Congrès* pas plus qu'à la politique des transports (excepté la marine marchande**).

Le récent ouvrage de Georges MARCHAIS, "L'espoir au présent"***, dans un paragraphe intitulé "Travailler et vivre dans la région parisienne" mentionne le thème transports et demande le développement des transports collectifs. Suit immédiatement un propos sur l'insécurité urbaine, mais qui, autant qu'on puisse en penser, se rapporte plutôt à l'insécurité publique qu'aux risques d'accidents dûs à la circulation urbaine: "Enfin, l'amélioration de la vie à Paris et dans sa région implique (comme d'ailleurs dans les autres villes de France) la solution énergique du problème de l'insécurité. Vivre chez soi et dans la cité est un droit élémentaire, un élément du cadre de vie, une condition de liberté. Je dis non, catégoriquement non à la loi de la jungle, non, catégoriquement à la dégénérescence de nos villes en petits Chicago".

Malgré la référence aux transports qui précède immédiatement l'énoncé sur l'insécurité, le contenu de celui-ci n'inclut pas l'insécurité routière. La question n'est ni traitée ni évoquée.

*XXIII^e Congrès du Parti Communiste Français. Cahier du communisme. Juin, Juillet 1979.

**N. GAUTHIER. La marine marchande, illustration du déclin de la France. XXIII^e Congrès, Op. Cit. p. 200.

***Editions sociales, 1980.

Cet "oubli" peut s'expliquer de diverses manières. Nous ferons d'abord l'hypothèse que pour les communistes, l'accident de la route n'est pas identifié à une forme d'injustice sociale ; comme si les concepts de lutte des classes, d'inégalité sociale s'évaporent au contact du conflit routier.

On peut supposer que le manque d'analyse du PCF est lié à une représentation de la circulation routière comme un système où tous les acteurs sont concernés par l'accident sans distinction de classe, où tous, bourgeois et prolétaires sont égaux devant la mort sur la route.

Il est hasardeux d'interpréter les séquences manquantes d'un discours mais on peut se demander justement si ce manque ne reflète pas la difficulté ou le refus de constituer l'accident en objet de lutte sociale.

L'analyse politique du PCF s'applique à un ensemble de secteurs des pratiques sociales où les groupes sociaux s'opposent en fonction de leur pouvoir, de leur statut dominant ou dominé. L'emploi, la santé, le logement, l'éducation, la culture etc... sont saisis comme des thèmes et des pratiques sur lesquels les militants peuvent se mobiliser. La conduite automobile comme pratique sociale, l'accident de la route comme dimension de cette pratique n'accèdent pas au statut d'objet de lutte, d'enjeu politique.

Ils y accèderaient probablement si l'automobile était identifiée à un instrument de domination de la classe dirigeante et l'accident de la route à une dérivée de cette domination. Cette démarche n'étant pas tentée, la demande de sécurité routière est absente du terrain des luttes**.

* L'espoir au présent - Op. Cit. p. 71

** Une tentative visant à analyser les formes de luttes sociales à l'oeuvre dans l'espace routier a été entreprise par L. BOLTANSKI qui évalue notamment le risque d'accident en fonction des catégories socio-professionnelles : "Minimum chez les industriels et les gros commerçants (4,5‰) le taux d'accident croît régulièrement lorsqu'on passe aux cadres supérieurs (17‰) aux ouvriers (49,6‰) et enfin aux membres du personnel de service (71,2‰)".
Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents. Actes de la recherche en sciences sociales. Mars 1975 - n°2.

Cette absence s'explique en partie aussi par la position du PCF à l'égard de l'industrie automobile.

Le PCF est favorable à la fois au maintien et au développement de la production de véhicules et d'infrastructures: "L'automobile doit être développée notamment sur la base du potentiel d'avant-garde de la région parisienne. Le débouché intérieur est loin d'être saturé". "Il faut créer 50 000 emplois dans l'industrie automobile"*.

"Nous luttons pour améliorer le réseau routier et construire de nouvelles voies routières et autoroutières"**.

Si le développement de l'usage de l'automobile est revendiqué comme débouché nécessaire à la production industrielle, l'accroissement du niveau de sécurité du système de circulation n'est pas mentionné. L'important est la production, la survie ou la sauvegarde du secteur, ce qui semble incompatible, dans le discours du PCF avec l'examen des nuisances de l'objet fini.

Le PCF demande cependant "la recherche de nouveaux véhicules, en particulier un nouveau véhicule de bas de gamme, économe et rationnel"*** - G. MARCHAIS, dans un document présenté au Salon de l'Auto précise cette orientation en citant la sécurité parmi les attributs de ce qu'on pourrait appeler la nouvelle voiture populaire : "Satisfaire le marché intérieur cela suppose aussi de fabriquer des voitures qui intègrent mieux les besoins des français en matière d'économies, de sécurité, de confort et de solidité des véhicules****.

Le paramètre sécurité n'est pas précisé dans la suite du texte, lequel insiste spécialement sur les applications nécessaires des nouveaux outils technologiques, l'électronique et l'informatique notamment, dans les constructions du nouveau véhicule (* page 51 ci-contre).

* P. HERZOG, J.C. GAYSSOT. Pour une nouvelle croissance française - Economie et politique, 1980. p. 127.

** Op. Cit. p. 139.

*** Op. Cit. p. 127.

****L'automobile française à l'heure des choix. Economie et politique n° 43 - Novembre 1980.

La défense de l'automobile est une attitude permanente au PCF.

En 1970, H. FISZBIN* lui assure un statut de "besoin social" ; le développement du secteur industriel et du mode d'usage sont présentés comme irréversibles : "A notre époque l'automobile est devenue un élément économique important et un fait social que personne ne peut ignorer. L'économie capitaliste crée sans cesse de nouveaux besoins dont certains peuvent sembler superflus à l'origine. Mais avec leur production massive et les transformations qui en résultent dans le mode de vie, ces nouveaux besoins prennent place parmi les besoins nécessaires et parfois essentiels. Il n'est plus possible aujourd'hui de voir seulement dans la voiture un élément de loisir ou de prestige social. Quoiqu'on puisse penser de cette évolution, la voiture individuelle est, aujourd'hui, si intégrée dans tous les circuits de production et de consommation qu'on ne saurait concevoir de retour en arrière. Elle est partie intégrante de la vie économique et du mode de vie des Français".

Cette orientation est réaffirmée et clarifiée au plan des enjeux pour le PCF dans un texte de L. KAICHEL publié en 1974**.

* On retrouve l'idée de "voiture populaire" dans l'ouvrage de C. BAUDELLOT, R. ESTABLET, J. TOISER : "Qui travaille pour qui ?", MASPERO, 1979 : "Une voiture populaire pourrait être :

- bon marché, puisque les ouvriers n'ont que leurs salaires ;
- spacieuse, puisque les ouvriers ont plus d'enfants, que les classes populaires vivent, en général, plus souvent que les autres avec la famille élargie et qu'ils sortent fréquemment en famille ;
- puissante, puisque les ouvriers passent plus souvent que les autres leurs vacances en camping et en caravane, la voiture populaire doit pouvoir tirer sans peine une caravane ou une remorque ;
- robuste, économique à l'entretien, mécaniquement transparente...".

On peut se demander pourquoi les auteurs ne soulignent pas que le véhicule en question devrait être en même temps plus sûr, puisque les ouvriers sont plus que les autres exposés au risque routier (cf. L. BOLTANSKI op. cit.).

*ⁱ Crise des transports et de la circulation dans la région parisienne. Economie et politique n°195.

** L. KAICHEL. Le capital social dans les transports urbains. La Nouvelle critique - n° 78 bis.

L'automobile est présentée comme l'héritière logique de la voiture à cheval c'est-à-dire comme un facteur de progrès dans la recherche d'une meilleure mobilité individuelle. La valeur d'usage de l'auto comme mode de transport est soulignée, les entraves à son utilisation sont attribuées au "mode de production capitaliste (qui) entraîne un surdéveloppement par rapport aux transports en site propre". En d'autres termes, ce sont les encombrements qui diminuent la valeur d'usage de l'automobile et non pas l'insécurité.

Le thème de la sécurité apparaît pourtant dans le texte mais pour valoriser encore l'automobile : "Pour la classe ouvrière dont les heures de trajet ne correspondent pas forcément aux encombrements urbains, l'accès à l'automobile signifie un gain important en matière de sécurité et de confort".

Le risque automobile est occulté*. L'auto est défendue en bloc, ses nuisances sont scotomisées. Comme l'énoncent G. RIBEILL et N. MAY en analysant le même article : "Ni l'appareil productif ni le produit, ni le besoin ne sont critiqués. Ce sont les rapports de production tels qu'ils sont aujourd'hui qui doivent être transformés"**.

L'attitude du PCF vis à vis de l'automobile s'explique aussi par la défense permanente des intérêts des salariés du secteur. Les responsables de la CGT que nous avons rencontré tiennent un discours comparable : les nuisances de la machine automobile ne doivent pas mettre en cause sa production.

L'emploi est véritablement au centre des préoccupations du PCF : "L'industrie automobile se trouve aujourd'hui à l'heure des choix. Il s'agit en effet d'un secteur décisif pour l'emploi national***". Le discours politique du PCF pose en effet au premier plan la sauvegarde et l'épanouissement du secteur productif français, les communistes militent pour

* En 1974, la C.N.A.M. comptabilisait 1 421 accidents mortels du trajet domicile-travail, plus de 32 000 accidents ayant entraîné une incapacité permanente et plus de 160 000 accidents avec arrêt - C.N.A.M.S. - Direction de la gestion du risque - statistiques de l'année 1974.

** Rapport sociaux dans les transports urbains et mouvements revendicatifs transports - ATP Socio-Economie des Transports Avril 1976.

*** G. MARCHAIS - L'automobile française à l'heure des choix op. cit.

l'accroissement de la production nationale d'automobiles en même temps que pour la généralisation de la motorisation. "Produire national" est un des leitmotiv du parti communiste français qui s'oppose en cela aux options gouvernementales visant à installer des unités de production dans les pays à main d'oeuvre bon marché, à favoriser l'exportation des véhicules français et à ouvrir le marché à la concurrence étrangère.

Défense donc, de la production et de la consommation c'est-à-dire défense de l'emploi et incitation à la motorisation, à la satisfaction du "besoin" de mobilité automobile : "Il faut résolument produire pour satisfaire les besoins populaires - il faut développer le marché intérieur".

Ajoutons enfin que les salariés de l'automobile constituent, aux yeux du parti communiste français, une avant-garde ouvrière combative et organisée susceptible de souscrire au projet de société émis par le parti.

Finalement, l'appropriation politique de la sécurité routière par le parti communiste français supposerait la mise en oeuvre d'une analyse critique de l'usage de l'automobile, c'est-à-dire la prise en compte des limites que ses nuisances imposent à son utilisation. Cela supposerait aussi que le parti communiste accepte de considérer que l'accroissement de la sécurité routière n'implique pas nécessairement une réduction de la production, donc de la main d'oeuvre productive et, le cas échéant, d'en prendre le risque. Cela supposerait enfin que l'accident de la route soit perçu comme objet de lutte sociale, c'est-à-dire qu'à la prévention des accidents soit associé un enjeu politique.

1.7 CONCLUSION DU CHAPITRE I

La constitution de la sécurité routière en objet politique se heurte à un ensemble de freins dont le moindre n'est pas le consensus affirmé sur la prédominance de la mobilité automobile.

S'appropriant et reproduisant à la fois ce consensus, les partis politiques visent à proposer des orientations allant dans le sens de l'adaptation des divers éléments du système de circulation, notamment le conducteur et l'infrastructure, aux exigences du trafic automobile. Ceci se traduit le plus souvent par une demande de formation et d'information et de contrôle accru du conducteur et d'amélioration qualitative et quantitative du réseau routier.

Le rééquilibrage de la distribution des modes de transport en faveur des transports collectifs est une solution qui, comme on pouvait s'en douter apparaît surtout pertinente aux partis de gauche bien qu'il subsiste à ce sujet un clivage entre parti socialiste et parti communiste français, ce dernier étant partisan d'une motorisation accrue à la fois pour satisfaire les "besoins" de transport des salariés et sauvegarder le potentiel social de l'industrie automobile.

Le discours politique sur la sécurité routière est inséparable d'un discours sur les fonctions sociales de l'automobile et sur les rapports entre les citoyens automobilistes et l'Etat.

L'automobile est perçue comme nécessaire pour l'entretien et la reproduction des rapports sociaux, que sa fonction soit purement économique, dans le cas par exemple de la mobilisation de la force de travail, ou plus essentiellement idéologique lorsqu'elle est identifiée à un objet exemplaire de consommation inscrit dans le projet des sociétés industrielles occidentales.

Symbole affirmé d'un choix de société qui trouverait ses fondements et sa légitimation dans la "liberté individuelle", toute contrainte à l'usage de l'automobile est assimilée, dans le discours politique, à une entrave à la libre disposition d'un bien dont l'appropriation résulterait d'un effort librement consenti. L'action de sécurité, dans sa fonction régulatrice même, étant identifiée à une contrainte, se situe en opposition avec cet idéal d'autonomie et de gestion individualisée. C'est en ce sens qu'elle est perçue comme une marque de bureaucratisation, d'interventionnisme étatique, pratiques que tous les appareils disent condamner.

Par ailleurs, le statut social de la sécurité routière, c'est-à-dire son appartenance de facto aux domaines administratif et réglementaire tend à l'exclure du champ politique. Simultanément, les appareils politiques s'accordent pour renforcer ce statut en soulignant qu'elle n'est pas l'objet de conflits entre classes et groupes sociaux. La sécurité routière n'est pas porteuse, aux yeux des politiques, d'intérêts ou d'enjeux susceptibles d'opposer fondamentalement les classes sociales donc de mobiliser les membres d'un parti ou son électorat potentiel.

La prévention des accidents n'apparaît pas ou à peu près pas comme un objet de lutte politique, elle ne peut donc recevoir qu'un traitement relativement homogène de la part des instances politiques.

CHAPITRE II : LE MOUVEMENT SYNDICAL.

2.1 INTRODUCTION

Dans les pratiques syndicales de la CGT et de la CFDT, la sécurité routière est l'objet de deux domaines de revendication : la prévention des accidents sur le trajet domicile-travail d'une part, la lutte pour l'amélioration des conditions de travail des chauffeurs routiers de l'autre. Ces secteurs sont essentiellement associés à la vie au travail et à l'entreprise.

Cela ne signifie pas que le champ d'intervention de ces organisations se limite strictement à l'entreprise. La défense des rémunérations, des conditions de travail, de l'emploi, du droit syndical constituent les axes revendicatifs primordiaux et l'entreprise reste le lieu privilégié de la pratique syndicale d'une part parce que la contradiction capital/travail s'y lit et s'y vit de la manière la plus accentuée d'autre part, parcequ'elle constitue une formation sociale propice à l'action collective et au regroupement des travailleurs.

Cependant, les organisations syndicales énoncent des revendications et organisent des actions qui se rapportent d'une façon plus générale à la place des travailleurs dans la société, au statut du travailleur comme citoyen. Celles-ci peuvent être considérées comme des extensions du champ revendicatif syndical. Par exemple, la question des rémunérations et des salaires se généralise dans la revendication plus totalisante de pouvoir d'achat c'est à dire la capacité pour les travailleurs de réaliser leurs besoins, c'est à dire encore d'accéder à des pratiques de consommation qui ne se résument pas aux simples activités liées à la reproduction de la force de travail ; des luttes pour l'amélioration des conditions de travail visent à mettre en cause les formes d'organisation du travail générées par l'organisation capitaliste de la production et débouchent sur l'élaboration d'un ensemble de revendications globales ou partielles selon les cas ; l'emploi, l'insécurité de l'emploi, l'accroissement du nombre des chômeurs incite les syndicats à engager des actions fondées sur des analyses critiques des orientations économiques de la classe dirigeante et de l'appareil gouvernemental et les déterminent à exiger des solutions qui le plus souvent s'opposent aux principes et aux pratiques des tenants des pouvoirs politiques et économiques.

Pour les syndicats ces thèmes restent prioritaires parcequ'ils expriment les enjeux fondamentaux de la lutte des classes. Leur généralisation contribue à faire assumer aux organisations syndicales une fonction et une influence assez largement politique susceptible de déclencher un processus d'évolution sociale ou d'engager un débat sur les conditions sociales de vie des travailleurs.

C'est dans cette perspective que l'on peut comprendre l'extension du champ revendicatif des organisations syndicales, leur intérêt ou leur désintérêt vis à vis de la sécurité routière en fonction des enjeux sociaux qu'elles supposent y être ou pas liés.

Le premier paragraphe de ce chapitre visera à présenter le statut de la sécurité routière dans le discours syndical et à analyser les conditions de traitement dans les pratiques syndicales de l'accident de la route, conçu comme fait social dont la réalisation se situe en dehors des limites de l'entreprise, du lieu de travail.

Nous présenterons ensuite les positions des syndicats, à propos de la prévention des accidents du trajet et des accidents de la route des chauffeurs routiers.

2.2 LES CONDITIONS D'APPROPRIATION DE LA SECURITE ROUTIERE COMME OBJETS DE LUTTE SOCIALE DANS LE DISCOURS ET LES PRACTIQUES SYNDICALES

2.2.1 Les textes confédéraux

Le programme d'action adopté par le 40ème Congrès de la CGT (1978) constitue un catalogue de revendications regroupant pouvoir d'achat, emploi et formation, droit syndical, conditions de travail ; un chapitre particulier est intitulé : "Améliorer la qualité de la vie sous tous ses aspects". Il mentionne un ensemble d'options destinées à "créer les conditions de vie individuelles et collectives permettant à chacun et chacune de développer et de faire épanouir toutes ses facultés".*

La réalisation de ces conditions implique la mise en place de moyens matériels, d'équipements et de droits sociaux parmi lesquels la santé, le logement, l'accès aux équipements collectifs, la culture, les sports et loisirs mais aussi, "les transports et la circulation".

* CGT -40ème Congrès- Le Peuple n° 1 053, Janvier 1979, p. 32.

Les propositions de la CGT dans le domaine des transports s'articulent à une analyse du secteur qui s'énonce en termes de domination capitaliste, des contraintes et des conséquences que celle-ci imprime dans le développement des modes de transport (routier, urbain, fluvial, maritime, et aérien), dans la gestion des infrastructures, l'implantation des équipements et des services, la politique des coûts et des tarifs. Pour la CGT, l'administration des transports telle qu'elle se réalise actuellement ne correspond pas aux besoins de déplacement des salariés. Le syndicat revendique "une politique rationnelle de développement des différents modes de transport en fonction de leur qualité complémentaire, de la solution qu'ils apportent aux besoins de la collectivité nationale au moindre coût pour celle-ci". Cette politique n'est susceptible de se réaliser qu'à partir de nouvelles options en matière d'aménagement du territoire introduisant un équilibre entre la localisation de l'emploi, du logement et des équipements sociaux "visant à réduire l'obligation de longs déplacements quotidiens aux travailleurs et à la population".

La CGT demande la démocratisation du secteur sous toutes ses formes : amélioration des conditions d'accès et d'usage de tous les modes, réduction des tarifs des transports collectifs, paiement des frais de transport des salariés par les employeurs, gratuité du transport pour certaines catégories sociales.

La question de la sécurité des déplacements n'est abordée directement que dans le cadre des transports scolaires : "la sécurité des enfants devra être rigoureusement assurée et les frais en résultant pris en charge par l'Etat". Hormis cette mention, la sûreté ou la dangerosité relative des différents modes de transport n'est pas évoquée ; le thème principal de l'analyse se situe au plan de la demande de mobilité, de redéploiement des modes, de facilitation de leur utilisation, de l'adaptation aux nécessités du déplacement.

Le texte ne fait aucune allusion à l'opposition transports individuels/transports collectifs, le principe affiché étant celui de la complémentarité des modes en accentuant la disponibilité des transports en commun. Aucune référence particulière n'est faite à l'automobile ou aux accidents de la route.

Dans ce texte d'origine confédérale, c'est à dire essentiellement d'orientation, la référence aux accidents de la route se lit dans le chapitre "Améliorer la qualité de la vie au travail" : "Mieux protéger la santé et la vie des travailleurs sur le lieu de travail".*

Le thème de la sécurité routière est abordé par le biais des accidents du trajet considérés, sous certaines conditions d'ailleurs, par la législation comme des accidents de travail. Nous verrons à restituer dans un paragraphe suivant la position du Secteur social confédéral sur la question de la prévention des accidents mais on peut déjà percevoir, comme nous le soulignons précédemment, que dans la problématique d'une organisation syndicale de masse comme la CGT le thème de l'accident est lié aux conditions mêmes du déplacement, c'est à dire à l'ensemble des facteurs qui le déterminent, en l'occurrence, la distance entre le lieu de travail et l'habitation. La réduction du risque associé au trajet domicile-travail dans le discours de la CGT passe par l'assimilation de l'accident du trajet à un accident du travail : "la dégradation des conditions de travail et de l'éloignement du lieu de résidence provoquent chez les travailleurs un état de fatigue permanente propice à l'augmentation des accidents du travail, de trajet et au développement des maladies... Prévenir l'accident, la mutilation, le handicap, la maladie nécessite en premier lieu l'amélioration des conditions de travail... cela suppose enfin que les accidents de trajet soient mieux pris en compte dans le cadre de la prévention et de la réparation des accidents de travail".

C'est donc par le biais du rapport au travail que la CGT, au niveau confédéral, pose la question de l'accident de la route ; les conditions du déplacement sont conçues comme une extension du domaine des conditions de travail et c'est en fonction de cette analyse qu'est exigée la prévention des accidents du trajet. La sécurité routière n'accède pas dans le discours confédéral au rang de revendication générale, elle apparaît sous une forme dérivée, comme enjeu de lutte pour le droit à la vie, à la santé, comme une manifestation de la contradiction capital/travail et c'est à ce titre qu'elle est traitée : dans le cadre de l'amélioration des conditions de travail.

Le rapport du 38ème Congrès de la CFDT (1978) ne fait pas allusion à la politique des transports. Si les thèmes généraux restent semblables à ceux de la CGT -salaires, emploi, conditions de travail, éducation, action syndicale

* Le Peuple - Op. Cit. p. 29.

la CFDT, dans le chapitre consacré à l'action sociale et au cadre de vie centre son analyse sur la protection sociale, l'environnement, l'habitat, les équipements collectifs et les loisirs. La question des transports n'est pas abordée et a fortiori le thème des accidents de trajet ou la sécurité routière ; il n'est pas mentionné non plus dans le chapitre sur les conditions de travail. On peut s'interroger sur le manque d'intérêt des instances confédérales sur ces questions d'autant que la CFDT apparaissait comme un membre actif du Cartel Transport en 1970. Il est probable que les thèmes des congrès, particulièrement les thèmes non-essentiels c'est à dire organiquement peu liés aux revendications traditionnellement importantes apparaissent ou disparaissent en fonction des conjonctures, des préoccupations des acteurs de l'organisation, de la fidélité à leurs objectifs ou de la cohérence de leurs lignes d'action. Le rapport consacre un paragraphe aux effets de la marée noire suite à l'accident de l'Amoco-Cadiz ; la conjoncture aidant, la CFDT prend position sur des questions d'actualité*.

En 1970 et 1973, les textes des congrès contiennent pourtant des références à la politique des transports et à la "crise" des transports. Dans le début des années 70, le transport est socialement, un point chaud, notamment dans le secteur urbain. La CFDT comme d'ailleurs la CGT et les partis politiques de gauche en liaison avec les comités d'usagers des transports définissent des thèmes et organisent des mouvements revendicatifs**. En 1978, le contexte a évolué, la vague revendicative est, en quelque sorte, retombée, le 38ème Congrès reflète d'autres types de lutte et probablement aussi l'impact du discours "écologique" dont les pratiques radicales et les options bio-sociales trouvent de l'écho, peut-on penser, auprès des militants CFDT soucieux d'instaurer un nouveau cadre de vie pour des rapports sociaux renouvelés. Mais les mouvements écologiques, comme nous le verrons dans la deuxième partie de ce rapport, ne relaient pas les revendications ayant trait à la sécurité routière...

* Syndicalisme - Numéro spécial 38ème Congrès - 15 déc. 1978.

** Les objectifs, les modes d'action et les enjeux associés à ces mouvements constituent le thème de la recherche de G. RIBEILL et N. MAY, déjà citée.

C'est dans des textes autres que ceux présentés aux Congrès que la CFDT traite plus en profondeur des questions de mobilité.

Parmi un ensemble de textes établis par le Conseil National de la CFDT avant les élections présidentielles de Mai 1974*, on trouve une Annexe consacrée aux options en matière de politique de Transports.

En guise de préambule, ce texte s'élève contre le "gaspillage" et les coûts sociaux et économiques entraînés par une politique "libérale" de concurrence entre les modes de transport. La CFDT demande la "planification démocratique" des modes à laquelle devraient participer les usagers des transports et notamment les travailleurs.

Cette planification devrait s'articuler à un aménagement "équilibré" du territoire et se réaliser dans des perspectives d'amélioration des conditions de vie et de progrès social, "la technique ferroviaire étant l'instrument essentiel de réalisation d'obligations d'un service public revalorisé". La priorité accordée aux chemins de fer dans le cadre des transports interurbains et aux transports collectifs dans les villes est associée à une demande de "limitation de l'usage de la voiture privée" sans, cependant, que la question de la sécurité routière soit explicitée d'une manière claire. La sécurité apparaît cependant comme un des "axes principaux de la nouvelle politique" et il s'agit de la sécurité dans les transports en général, sécurité des travailleurs du secteur et des usagers qui se réaliserait par le respect des réglementations.

Si la sécurité apparaît sous une forme générale dans le discours de la CFDT, on pourrait s'attendre à ce que dans le cas particulier des transports routiers la remise en cause de l'usage de l'automobile se fonde au moins en partie sur le coût humain qu'elle entraîne.

Dans un texte préliminaire** de l'Annexe que nous venons de présenter, la CFDT note : "... les charges et les nuisances que cette croissance (automobile) entraîne sont devenues insupportables pour la collectivité : 16 000 morts par an, soit la disparition d'une ville comme Mazamet; et 300 000 blessés, soit une ville de la dimension de Bordeaux frappée d'infortunité à vie".

* "Des objectifs de transformation conduisant au socialisme auto-gestionnaire". Syndicalisme Hebdo - 25 avril 1974.
cf. Documents complémentaires p.153.

**cf. documents complémentaires p.153.

Ce texte insiste aussi sur la pollution et les encombrements produits par l'usage intensif de l'automobile. Mais c'est finalement un choix social et un choix économique qui sont mis en question : choix d'un style de vie fondé sur la consommation individuelle de déplacement, choix du développement prioritaire de la production automobile.

La critique de l'automobilisme est assez claire, les solutions apportées en termes de revalorisation et développement des transports collectifs associé à une limitation de l'usage de la voiture dans les villes l'est aussi.

Mais l'automobilisme c'est aussi un secteur productif employant plusieurs centaines de milliers de travailleurs soit près de 10 % des travailleurs salariés.

Comment à la CFDT résout-on cette contradiction ? "Lutter aujourd'hui pour un nouveau type de développement suppose une réflexion approfondie sur le phénomène automobile et ses conséquences sur le mode de vie et l'activité industrielle. Cela implique aussi d'avancer sur des propositions alternatives pour une autre politique des transports et pour garantir l'emploi des travailleurs de l'automobile"*.

D'une nouvelle politique de transport, réajustant l'usage de l'automobile, il s'en suivrait une diversification de la production automobile et donc une évolution des tâches et des qualifications des travailleurs sans préjudice d'emploi.

Diversification semble être le mot clé de la stratégie d'action de la CFDT qui est supposée concilier la redistribution des modes de transport à la garantie de l'emploi des salariés de l'automobile.

On notera cependant, que même dans la perspective auto-gestionnaire dans laquelle se situe constamment la CFDT aucune allusion n'est faite d'orienter ou d'imposer aux constructeurs l'application ou le développement de normes de sécurité sur les véhicules que les travailleurs fabriquent eux-mêmes et dont ils seraient les principaux bénéficiaires dans l'usage qu'ils en font sur la route.

* "Instruire le procès de la bagnole" - Syndicalisme Hebdo - 2/11/1978. cf. Documents complémentaires p.153.

2.2.2 Les textes fédéraux

Concernant la sécurité routière comme fait social global, c'est à dire se situant à l'extérieur des rapports sociaux engendrés par l'entreprise, les textes qui nous ont été communiqués par les responsables syndicaux que nous avons rencontrés sont peu nombreux.

A la CGT, le texte de référence est semble-t-il, l'exposé de Jean BRUN, Secrétaire Général de la Fédération des Transports, à la conférence de presse de la CGT du 1er septembre 1975.

Ce texte comporte deux parties, la première consacrée à la sécurité routière en général, l'autre aux conditions de travail, la première partie servant de cadre aux réflexions de la seconde.

Le texte souligne d'emblée l'intérêt que la sécurité routière revêt aux yeux du mouvement syndical dans la mesure où "des milliers de travailleurs se trouvent parmi les victimes des accidents de la route". C'est parce que les salariés sont concernés et que la CGT défend les intérêts des travailleurs que les organisations syndicales doivent prendre une position.

Les conducteurs concernés ne sont pas uniquement les conducteurs professionnels de diverses catégories mais l'ensemble des salariés qui utilisent les transports routiers dans le cadre de la mobilisation de la force de travail et aussi "dans leurs déplacements pour leurs activités".

La réflexion de la CGT se situe en dehors du cadre strict du trajet domicile/travail, l'analyse s'étend à l'ensemble des motifs de déplacement ; on retrouve ici la position des instances confédérales sur la gestion des besoins sociaux à l'extérieur de l'entreprise. Ce qui est dénoncé ici ce sont : "le nombre insupportablement élevé d'accidents", "les centaines de morts", "les dizaines de milliers d'handicapés physiques".

L'analyse que la CGT fournit pour expliquer la mortalité routière s'articule en plusieurs points. Le premier est "l'incohérence de l'aménagement du territoire et de l'urbanisation". Cette incohérence est productrice à la fois d'une sur-densité de déplacement dans certaines zones et sur certains axes et du dépérissement de la mobilité sur certains autres entraînant une dégradation des équipements. Ces deux éléments fournissent pour des raisons inverses mais complémentaires, un accroissement général du risque.

Ce premier point montre d'emblée l'orientation de la CGT sur ces problèmes : c'est d'abord à l'appareil d'Etat, à ses options, à son administration, à sa politique de gestion de l'espace que la CGT attribue la cause de la mortalité routière. On est loin ici des considérations sur le "facteur humain", sur les "fautes du conducteur". A aucun moment d'ailleurs dans l'exposé de Jean BRUN il ne sera fait allusion au comportement du conducteur.

La représentation de la causalité des accidents s'appuie sur une analyse essentiellement socio-économique : déséquilibre spatial et insuffisance de l'infrastructure. Ce sont les conditions mêmes de la mobilité, du déplacement qui sont mises en cause. Le texte dénonce par exemple "la lenteur remarquable du développement du réseau autoroutier et de l'équipement par voie séparée" mais aussi "le retard des transports collectifs" et les formes globales de l'organisation sociale qui ne permettent pas "de créer les conditions susceptibles d'équilibrer les congés, de développer géographiquement les lieux de loisirs et de repos, de contribuer à répartir les déplacements". On remarque dans ce texte que l'automobile, en tant que moyen de transport, n'est pas mise en accusation. La mortalité routière n'est pas rapportée à l'usage de l'automobile. Pour la CGT l'automobilisme correspond à un fait acquis. A titre indicatif, à aucun moment dans le texte de Jean BRUN le mot "automobile" ne fait apparition si ce n'est associé à "construction" automobile : le texte réussit cette performance de proposer une analyse des facteurs d'insécurité sans exprimer l'enjeu automobile, sans prendre position, finalement sur la motorisation. Comme le soulignent d'ailleurs RIBEILLET Coll* "la position de la CGT vis à vis de l'automobile est le principal point de divergence avec la CFDT"

Pour la CGT, le déplacement par automobile est un droit autant qu'un besoin, droit de mobilité que revendiquent les travailleurs par rapport aux classes dominantes, besoin de motorisation pour permettre "l'accès du travailleur à un marché de l'emploi assez large pour qu'il vende sa "force de travail" dans de meilleures conditions"*. C'est en fonction de ces données et de l'analyse suivant laquelle les travailleurs sont contraints d'utiliser un moyen de transport individuel en raison de l'insuffisance des transports collectifs que la CGT adopte une attitude, sinon de légitimation, pour le moins pragmatique quant à l'usage de l'auto. Ceci amène à mieux comprendre pourquoi la CGT exige une amélioration des conditions de mobilité qui portent à la fois sur l'amélioration des infrastructures routières, notamment la libération de

* Revendications et instances revendicatives en matière de transports urbains. ATP Socio-Economie des Transports p. 76.

l'usage des autoroutes, et sur l'amélioration des transports collectifs, c'est à dire avant tout des investissements d'équipement plutôt que des mesures réglementaires portant sur l'usager. Dans l'analyse de la CGT, l'automobiliste n'est pas un privilégié, il n'est ni l'auteur ni le responsable du découpage social de l'espace, du statut actuel des transports collectifs. L'automobile répond aux besoins de mobilité dans les conditions objectives du déplacement, ce sont ces conditions mêmes qu'il faut changer pour faire évoluer l'usage de l'automobile.

La réserve et l'ironie de Jean BRUN à l'égard des mesures de sécurité entreprises par l'administration : "l'essentiel de l'action du pouvoir en ce domaine se situe dans le bavardage sur la sécurité" exprime bien le refus de la CGT de voir s'instaurer des actions de gestion de l'insécurité, considérées comme périphériques et agissant plus sur les effets que sur les causes. Les campagnes d'information sont particulièrement visées : "Nous ne mésestimons pas les campagnes de propagande sur la sécurité et sur la prudence. Elles peuvent avoir un rôle, mais à condition qu'elles soient le support ou en quelque sorte l'amplificateur de mesures concrètes, de moyens, d'une politique réelle, faute de quoi on prêche en partie dans le désert, pire, parfois le pouvoir les utilise en vue de camoufler ses responsabilités, voire de faire diversion en culpabilisant ceux qui subissent les conséquences de son incurie".

Diversion est sans doute le mot clé pour comprendre la position de la CGT à l'égard des mesures de sécurité routières. Fait remarquable, en septembre 1975, Jean BRUN ne cite aucune de ce qu'on appelle communément "les grandes mesures de sécurité" : le port de la ceinture a été rendu obligatoire en 1973, la limitation de vitesse réglementée en juillet 1973, la loi sur le taux d'alcoolémie en 1970. S'agit il là d'un simple oubli ou d'une manière de marquer réserve et désapprobation vis à vis des "quelques mesures qu'il faut bien parfois prendre ne serait-ce que pour camoufler les responsabilités, (qui) sont en règle générale trop tardives et mal adaptées, ce qui se traduit souvent par une inefficacité" ?.

C'est une réponse contradictoire aux options développées dans le rapport GUILLAUMAT qui nous a servi de référence à l'analyse de la CFDT en matière de sécurité routière*. La CFDT s'oppose à à peu près toutes les orientations définies par le rapport et, en premier lieu, aux fondements idéologiques, politiques et économiques qui ont présidé à son élaboration. Intensification du libéralisme, privatisation du secteur, réduction du rôle des services publics, sur développement du transport routier, accroissement des nuisances et de l'insécurité : tels sont les principaux griefs de la FGTE-CFDT à l'égard des "Orientations pour les transports terrestres" définies par le rapport GUILLAUMAT. Le texte de la CFDT souligne que ce document "paraît accepter comme une sorte de fatalité l'insécurité routière**". Ce sont les orientations mêmes de la politique des transports qu'il préconise qui constituent des facteurs aggravant l'insécurité routière. Parmi ceux-ci, la CFDT relève l'accroissement prévisible du trafic routier marchandise rappelant que les accidents dans lesquels les poids lourds sont impliqués représentent à eux seuls 12 % des tués ; autre facteur d'accroissement de l'insécurité : l'augmentation du parc des voitures particulières.

Comme nous le verrons plus en détail en restituant l'entretien que nous avons eu avec G. BILLON, ex-secrétaire général de la Fédération des Transports, la CFDT estime, pour une large part, que le "fait automobile soutenu par des intérêts pétroliers puissants", "modèle culturel" et "objet de consommation" a nécessairement des répercussions sur la sécurité des déplacements. De telle sorte qu'aujourd'hui les structures géographiques et la mentalité des demandeurs de transport sont profondément marquées par l'automobilisme ; "c'est l'automobile particulière qui sert de base au dimensionnement et à la réalisation des infrastructures transports routiers qui constituent ensuite l'élément de base de la politique des transports internes". Dans l'analyse de la CFDT, ce type de développement ne peut qu'avoir des effets négatifs dans la mesure où il limite l'épanouissement des transports collectifs, notamment ceux circulant en site propre et qui sont, par nature, les plus sûrs.

* Rapport GUILLAUMAT : La position FGTE-CFDT - Le militant-n°69-70, octobre 1978.

** Sur notre analyse du statut de la sécurité routière dans le rapport GUILLAUMAT, cf. : Besoin de mobilité et demande de sécurité, première phase, chapitre III, page 50.54.

Sans être explicitement exprimées dans ce texte, les solutions envisagées par la CFDT, vont dans le sens de la dissuasion de l'usage de la voiture individuelle et du transfert des déplacements vers des modes de transport plus sûrs. Plutôt que d'améliorer les conditions de la mobilité individuelle comme le souhaite la CGT il s'agit d'orienter les déplacements vers les transports collectifs, essentiellement en site propre. Notons cependant que la FGTE comme la Fédération des Transports CGT ne reprend pas les mesures techniques et réglementaires imposées par les pouvoirs publics aux constructeurs et aux conducteurs. L'analyse de la FGTE est globale, elle définit les options d'une autre politique des transports en avertissant sur les risques que court la société en poursuivant et en accentuant les orientations actuelles : "le lourd tribut de la route payé par la collectivité ne peut qu'empirer".

2.2.3 Le discours des responsables syndicaux.

Dans l'analyse de Mr. BILLON, ex-secrétaire de la Fédération des Transports CFDT, l'insécurité qui caractérise les transports routiers est déterminée en première instance par la structure même du système transport : c'est au développement des modes de transports les moins sûrs, c'est à dire les transports individuels qu'est rapportée l'insécurité du système. Cette analyse poursuit et précise celles développées par la FGTE-CFDT dans la réponse au rapport GUILLAUMAT. Le "fait automobile" dans ses composantes tant économiques que culturelles est présenté comme le facteur principal de production d'insécurité. L'automobilisme, le fait automobile trouve son origine essentiellement dans la priorité affectée à l'industrie automobile dans le choix des planificateurs :

"13.000 tués par an, c'est le prix que la France doit payer pour l'expansion industrielle basée sur le développement de l'industrie automobile".

On ne peut pas être plus clair. L'articulation entre la mortalité dans les transports et les choix industriels est explicitement défini ici. L'enjeu du développement des transports routiers individuels se situe à l'extérieur du système transport en tant que tel ; l'offre de transport est définie préalablement et d'une certaine manière soumise à des orientations d'équipement fondées sur des choix économiques. Ces orientations déterminent ensuite lourdement la structure modale des transports. Une orientation fondée sur les contraintes du transport exprimée en terme de sécurité aurait entraîné des choix différents : ceux du transport collectif guidé, en site propre.

La pression du secteur industriel constituée par le "lobby automobile" a finalement entraîné vers une prédominance des modes de transport les moins sûrs, qui conduisent par nature à l'accident.

Considéré sous l'angle de l'expansion industrielle, le choix du développement de l'automobile en vaut un autre mais le développement et la perpétuation du secteur sont conditionnés, pour une large part, par la dégradation même des marchandises qu'il produit. Il ne s'agit pas là uniquement de l'obsolescence qui caractérise le destin de chaque gamme d'équipement, mais de la destruction objective de la marchandise, de l'annihilation brutale de toute sa valeur d'usage.

"L'automobile crée des emplois, les accidents routiers créent beaucoup d'emplois en France. Il n'existe aucun secteur où il y a un phénomène d'auto-destruction, il n'existe pas de secteur où les agents économiques de ces secteurs se détruisent en eux-mêmes, il n'y en a pas... les accidents jouent un rôle très positif dans l'accroissement du produit industriel brut".

L'auto-destruction des acteurs du système de circulation est présentée comme le moteur même du développement du secteur, c'est ce qui l'oppose essentiellement aux supports des modes de transports collectifs, dont le destin socio-économique revêt une valeur différente.

"Pour le wagon, il n'y a pas d'auto-destruction. On réalise un tour de force quand en un an et demi une voiture a perdu 50 % de sa valeur, le handicap du transport collectif c'est qu'il a un matériel qui ne vieillit pas, un wagon SNCF dure 30 ans, ça ne s'use pas. Le matériel ferroviaire ou les bus on les enlève plus par obsolescence que par vétusté. Les autobus ont une durée de vie extraordinaire".

L'accident apparaît ainsi comme la contrepartie objective de l'offre de mobilité. Le "besoin" de mobilité est alors totalement identifié à l'offre c'est à dire aux formes d'imposition de modes et d'appareils de transport, c'est à dire encore aux besoins du secteur productif. L'analyse a le mérite de fournir à la fois une explication de l'origine du "besoin" de mobilité automobile et une interprétation de son renouvellement et de son accroissement. Il est cependant difficile d'identifier le phénomène massif qu'est la motorisation par la pression des lobbies. L'efficacité du système, en d'autres termes, le succès de l'automobile est fortement dépendant de la nature des déplacements, elle même déterminée par la distribution territoriale des activités et par

la place symbolique que l'automobile occupe dans le corps social. C'est ce que suggère notre interlocuteur en soulignant le projet idéologique lié à la consommation de l'automobile.

"L'automobile, avant d'être un instrument est une manière d'être, c'est aussi le symbole d'un type de développement".

Cette position reflète bien celle que la CFDT développait au moment des luttes dans le cadre du "cartel Transports". RIBEILL et Coll, dans la recherche déjà mentionnée notent que : "c'est comme symbole de la "société de consommation" et du mode de vie aliénant pour le travailleur imposé par le système qu'est intégrée l'automobile. Liée au "style de civilisation" imposé par le système pour son propre maintien, l'automobile répond moins à un besoin social qu'à une demande suscitée par le système et renforce un modèle de consommation individuelle... dans cette perspective, lutter contre l'automobile ou pour les transports collectifs est moins posé à partir des fonctions que doivent assumer les systèmes de transports... que comme moyen de prise de conscience puis de remise en cause du système capitaliste et du modèle de consommation qu'il engendre"*.

Le statut social de l'automobile à l'interface des sphères de production et de consommation lui assure ce que Mr BILLON nomme "l'impunité". De cette impunité découle l'impasse sur ses nuisances, sur l'insécurité qui est liée à son usage, elle est spécifique au transport automobile, elle ne s'applique à aucun autre mode de transport où les normes de sécurité restent très contraignantes :

"Imaginons que plus de 100 avions s'écrasent au sol en France par an, il suffit de voir ce qu'a produit les accidents des 747... on en même interdit certains de vol ... combien de personnes sont mortes par Air Inter ? Pas un accident en 14 ans... si demain un avion d'Air Inter s'écrase et fait soixante morts... il y a vraiment deux poids, deux mesures sur l'impact, on va revoir la résistance du matériel, on va chercher la boîte noire, des responsables, mais une voix qui se cabosse..."

* Op. Cit. p. 150.151.

La mise en cause de l'automobilisme est un point clé dans le discours de Mr BILLON qui constitue pour une large part son attitude à l'égard de la sécurité routière et des mesures qui y sont affectées.

Cette analyse ne se retrouve pas dans les déclarations de Mr DELACHERIE, responsable de la CGT "apte à apporter des éclaircissements sur la position de la CGT en matière de sécurité routière".

D'entrée de jeu, sa position à l'égard du fait automobile se démarque de celle de la CFDT :

"Justifier le recul dans le secteur automobile par de grandes considérations sur les nuisances, c'est de la connerie.... Ce type de revendication pourra être résolu quand sera résolu le problème des travailleurs.. Ce que les travailleurs ont besoin, c'est l'emploi... tant qu'on n'aura pas résolu le problème de qui décide, qui travaille et qui travaille pour qui, le reste sera secondaire."

La défense de l'emploi dans le secteur industriel reste pour la CGT la préoccupation fondamentale en regard de laquelle les effets négatifs de l'automobile occupent une position secondaire.

C'est bien en effet comme marchandise d'un secteur privilégié de l'industrie qu'est située l'automobile.

Dans l'atmosphère de crise de l'emploi qui caractérise le contexte social et économique, la mise en cause de l'automobile dans ses effets est perçue comme une atteinte à un secteur déjà en difficulté, une menace pour les travailleurs de l'industrie automobile.

Il ne s'agit pas tant de s'interroger sur le produit fini, sur les formes de consommation de ce produit,

mais sur la préservation du secteur productif. Le droit au travail, la consolidation de ce droit revêt une importance capitale dans le discours de la CGT. Se situant dans une position de lutte permanente avec le pouvoir établi, la classe dirigeante, l'Etat et ses appareils sur la question de l'emploi il lui est difficile de prendre en considération tout mouvement susceptible de menacer l'existence ou de favoriser la décroissance d'une production. On comprend mieux maintenant l'occultation du fait automobile dans le discours de Jean BRUN analysé précédemment : toute allusion aux effets nocifs de la production automobile peut-être entendue comme une menace pour l'emploi. Ce silence correspond à un véritable interdit qui trouve son fondement dans la défense permanente des corporations, du travail et des travailleurs.

Ceci n'est pas propre au secteur automobile, on trouverait les mêmes références dans l'armement ou l'industrie nucléaire : tant que le destin du travailleur n'est pas assuré dans son emploi les effets négatifs des produits qu'il crée ne sont pas pris en considération sinon à la marge. Seule une société où les "besoins fondamentaux" seraient satisfaits permettrait le glissement des revendications vers des zones moins strictement associées à l'univers de la production industrielle et de l'entreprise en général. On est loin là des objectifs des mouvements consuméristes.

Ceci explique en partie le statut de la sécurité routière dans le discours syndical de la CGT. Mais le facteur essentiel reste l'attachement des organisations syndicales au terrain de lutte principal que constitue l'entreprise.

"Le syndicalisme fonctionne sur le principe de l'organisation collective de la défense des travailleurs, donc son terrain d'élection est, le lieu de travail, le lieu de l'exploitation capitaliste".

Les finalités sociales du syndicalisme et ses formes d'action ne le prédisposent pas à investir ses militants sur des terrains où les revendications n'apparaissent pas clairement articulées aux objectifs de lutte des classes. Cette position de principe renforcée par une longue pratique historique est préjudicielle. Elle est fortifiée par les difficultés à mettre en oeuvre des moyens d'action et de mobilisation à l'extérieur de l'entreprise. Pourtant, les structures existent : verticale et horizontale. L'organisation verticale est fondée sur la base des fédérations d'industrie, du secteur public etc..., l'organisation horizontale sur la base des "unions" : unions locales, départementales et régionales. Mr DELACHERIE souligne les difficultés de fonctionnement de cette structure horizontale, problème de moyens mais aussi plus profond, d'ordre interne qui est l'inclination, la tendance par vocation, de s'organiser sur la base des secteurs professionnels. Cette tendance laisse son empreinte dans les unions, dans les organisations inter-professionnelles dont les actions revendicatives s'appliquent d'abord aux secteurs professionnels, au secteur productif, à l'entreprise.

Les conditions sociales des luttes et les habitudes d'action des syndicats ne les incitent pas à attacher une attention suffisante à d'autres domaines des luttes sociales.

"Il est important que les organisations inter-professionnelles de la CGT puissent prendre en compte les grands problèmes de la société mais c'est très difficile... quand on n'a pas suffisamment de moyens il faut faire des choix, aller à l'essentiel et à l'heure actuelle malgré tout l'intérêt que l'on peut porter au nombre de morts sur les routes, pour une organisation comme la CGT l'essentiel c'est la défense de l'emploi".

Sur le plan pratique, celui des actions concrètes l'appropriation de la sécurité routière comme objet de lutte sociale reste donc problématique bien qu'au plan de la doctrine, la CGT tâche de ne pas négliger le domaine même s'il n'existe pas de discours véritablement constitué. En effet, chaque secteur où l'enjeu des luttes n'a pas été clairement identifié requiert une analyse de la part du mouvement syndical. La sécurité routière n'y échappe pas.

"Sur un problème de société comme la sécurité routière, il y a une démarche CGT, il y a une façon de concevoir les problèmes liée aux bases théoriques de notre raisonnement économique et social articulées à notre pratique syndicale".

Les principes théoriques et les concepts de doctrine propres à l'action syndicale conduisent la CGT à concevoir la réflexion et l'action en matière de sécurité routière en terme de pratique sociale, plus précisément de détermination sociale des comportements. Cela signifie que les comportements des acteurs de la sécurité routière seront rapportés essentiellement à un ensemble de conditions sociales plutôt qu'à des facteurs individuels.

"Contrairement à la politique des pouvoirs publics nous avons une approche beaucoup plus collective de ces problèmes... les pouvoirs publics insistent sur le comportement individuel en s'adressant aux gens... on ne dit pas que le comportement individuel n'existe pas mais qu'il est déterminé par toute une série de conditions qui sont le travail, l'éducation etc..."

On ne retrouvera donc pas dans le discours de la CGT, comme on a pu le noter d'ailleurs dans le texte de Jean BRUN, des analyses exprimées en terme de faute du conducteur, de facteur humain. Le clivage est en effet essentiel sur ce point entre les gestionnaires du système de circulation et les représentants politiques des classes dirigeantes d'une part, les représentants des salariés d'autre part. Cette as-

sersion pourrait apparaitre évidente si on ne mesurait l'influence de l'impact de ce que nous avons appelé ailleurs "l'idéologie du facteur humain"* sur les représentations et le comportement des usagers de la route mais aussi, et peut être surtout, sur les options qui orientent la politique de sécurité routière et les mesures qui la concrétisent. Il est important de souligner que l'idéologie officielle même si elle est largement diffusée et interiorisée par les acteurs de la circulation routière n'emporte pas une adhésion universelle. Les bases d'une contre-idéologie sont visibles qui peuvent servir de fondement ou de justification à une demande de sécurité routière qui ne soit pas la simple image spéculaire de l'offre.

Dans l'analyse de la C.G.T., il ne s'agit pas de prendre à la lettre ce qu'on saisit empiriquement des comportements des acteurs mais de restituer ces comportements dans des conditions sociales qui les ont produits : c'est de l'évolution des conditions qu'émergera le changement des comportements :

"On veut mettre en avant le stéréotype d'un automobiliste agressif mais ça ne correspond à rien, on voit que l'automobile égalise les comportements des automobilistes qui sont dedans, ce n'est pas vrai, un individu est dans un faisceau de rapports sociaux et ce n'est pas parce que l'individu est dans une auto que tout cela est annihilé."

C'est en fonction de cette analyse que se situe l'appréciation des mesures de sécurité. La réglementation est perçue comme une solution de facilité qui scotomise l'interrogation sur les facteurs profonds, sociaux, de l'insécurité, elle entérine la réalité, la catégorise sans apporter une réponse pertinente. A ce titre, elle est presque conçue comme une diversion.

"Est-ce que c'est bien d'avoir limité la vitesse ? La réponse est complexe parce qu'il faudrait se demander pourquoi les gens vont vite... c'est parcequ'ils n'ont pas le temps, pour ménager leurs loisirs... vouloir résoudre ce type de problème en disant : limitons la vitesse... je n'ai rien contre la mesure en elle-même mais c'est toujours prendre le problème par un petit bout, il n'y a pas de politique globale à ce niveau".

* Représentations sociales de l'action de sécurité et de l'accident de la route. ATP Socio-Economie des Transports
1974 - 1979.

"Pareil quand on dit : c'est l'alcoolisme, quand on a dit ça on n'est pas plus avancé... l'alcoolisme a une racine sociale profonde et c'est ces racines qu'il faut extirper".

Les mesures de sécurité qui prennent la forme d'une réglementation sont insuffisantes, elles ne peuvent résoudre qu'à la périphérie des contradictions qui trouvent leur origine dans des faits sociaux plus fondamentaux. La réglementation ne peut être qu'un élément d'une action plus globale impliquant la politique des transports et les enjeux spatio-économiques qui la déterminent. Ce qui amène la C.G.T. à considérer qu'une action décisive en matière de sécurité routière implique une redistribution de la situation spatiale des pôles d'activité alliée à un transfert des déplacements du transport individuel au transport collectif. C'est aussi la position de la CFDT.

Pour celle-ci, les mesures de sécurité telles la limitation de vitesse, le port obligatoire de la ceinture, le taux légal d'alcoolémie ne peuvent qu'apporter une amélioration relative ; une réduction déterminante de l'insécurité n'interviendrait qu'à la condition de modifier structurellement le système transport. Cette modification revêt un caractère d'autant plus nécessaire qu'on assiste actuellement à un épuisement de l'impact de la réglementation qui s'exprime par une stagnation ou une légère augmentation du nombre des accidents de la route, ce qui montre bien le statut périphérique sinon marginal de l'action réglementaire. Les mesures techniques ne peuvent qu'aménager les conséquences de l'usage prédominant du mode de transport le moins sûr qu'est l'automobile. Les analyses respectives de la CGT et de la CFDT divergent cependant sur un point : le statut de la motorisation. Si pour la première le transfert vers les transports collectifs n'implique pas une politique de démotorisation, il le pré suppose au contraire pour la seconde. La réduction des facteurs d'insécurité passe par une modification de la tendance qui conduit à l'accroissement de l'usage de la voiture individuelle.

On peut se demander si cette divergence est plus conjoncturelle qu'essentielle. En effet, les représentants de la CGT et de la CFDT s'accordent à penser qu'en dernière instance seuls un aménagement des structures de transport et une redéfinition de la géographie socio-économique, donc une redistribution des modes de déplacements, peuvent influencer réellement le facteur risque. Cette restructuration, si elle a lieu, déterminera nécessairement une diversification de l'usage de l'automobile. Dans le cadre de cette hypothèse, à l'horizon 2.000 les formes de mobilité pourraient devenir

moins rigides, les modes de transport plus complémentaires, la circulation routière moins dangereuse. La CGT pense essentiellement le présent, ce qui pose un préalable à toute représentation de l'avenir, ce qui l'incline aussi à préserver l'acquis du présent, acquis qui se révèle effectivement précaire. Ce faisant, elle oblitère, au moins sur ce plan, les possibilités d'une évolution ; le présent, c'est à dire le devenir des travailleurs de l'automobile est l'arbre qui lui cache la forêt non seulement d'un avenir de la mobilité mais aussi d'un autre présent : la mortalité routière dont les travailleurs qu'elle représente par ailleurs sont en majorité les victimes.

L'analyse de la CFDT est plus souple, elle semble mieux percevoir l'importance de l'enjeu que représente la sûreté du déplacement, mieux disposée aussi à poser la question des effets négatifs de l'automobile. Cependant, elle n'apporte pas de solutions aux questions qui préoccupent la C.G.T. : ne fera-t-on pas payer aux travailleurs de l'industrie automobile les frais d'une démotorisation ?

Cette position n'implique pas qu'à la CGT on soit opposé à toute amélioration possible des conditions de sécurité routière. Mr DELACHERIE est favorable à l'accroissement des crédits de l'Etat dans ce domaine dans la mesure où "la protection de l'individu est un idéal socialiste".

"Le changement consiste à mettre comme but à la société la satisfaction des besoins des gens et leur participation à la gestion de l'économie et de la politique... ça se traduira par le fait qu'on dépensera plus d'argent pour assurer la sécurité des gens".

Le discours du représentant de la CGT reflète probablement deux préoccupations, relativement contradictoires dans la conjoncture actuelle : satisfaire à la fois l'idéal social exprimé dans les statuts mêmes de l'organisation dont il fait partie, idéal de la société socialiste, construite sur la solidarité sociale et non sur la compétition, composée d'individus complets, non morcelés en fonction de leurs rôles sociaux, soutenue par des lois sociales protégeant l'intérêt des travailleurs :

"Pour nous, la source de richesse et d'avenir, l'élévation de la productivité pour améliorer la vie des gens ça consiste à les protéger, à les garder vivants",

et d'autre part, organiser la défense des conditions concrètes de vie des travailleurs. En fonction des moyens politiques dont la CGT dispose, les solutions ne peuvent-être que partielles.

2.2.4 Conclusion : les limites de l'extension du champ revendicatif syndical

La constitution de la sécurité routière comme objet revendicatif extérieur au domaine propre à l'entreprise est freinée par un ensemble de données qui appartiennent autant aux traditions historiques des lieux et des formes de lutte des syndicats qu'à la conjoncture sociale et économique qui les incite à mobiliser leurs forces et leurs militants pour des revendications traditionnelles.

A la CGT plus qu'à la CFDT, la lutte pour l'amélioration de la sécurité des acteurs de la circulation routière est repoussée ou réservée à un avenir meilleur.

Si la CFDT paraît plus consciente du risque lié à la mobilité automobile, mieux disposée à contester son statut de mode de transport dominant, elle ne se donne pas véritablement les moyens d'engager des actions de lutte dans ce domaine. Les principes affichés ne trouvent pas de répondants dans une pratique finalisée et massive.

La CGT esquive avec plus ou moins de souplesse et de scrupules la contradiction sécurité/mobilité automobile au nom de la défense de l'emploi dans le secteur automobile ; à l'instar des mouvements d'usagers, elle demande l'amélioration du réseau routier et la libéralisation de l'usage des autoroutes. Le glissement d'usage vers les transports collectifs est une solution fortement défendue à la CFDT ; à la CGT on est partisan à la fois du maintien de la motorisation et du développement des T.C.

On souligne de part et d'autre l'influence des facteurs économiques, sociologiques, territoriaux, industriels, psychologiques etc... qui favorisent et légitiment l'usage de l'automobile et qui produisent, en parallèle, la mortalité routière. Mais ces déclarations restent de principe. La sécurité routière semble être au coeur d'une contradiction complexe dans le mouvement syndical, que reflète celle de l'objet automobile, à la fois eros et thanatos bénéfique et maléfique, objet de travail, de plaisir, de blessure et de mort ; contradiction entre l'usage individuel de l'auto et les formes d'actions collectives ; contradiction entre le territoire de son utilisation, l'espace routier, et les lieux de lutte privilégiés de l'entreprise.

Ces contradictions fondent les limites des possibilités revendicatives des syndicats, conçues comme forme générale d'action sociale ; à leur niveau le moins antagoniste, elles les incitent au contraire à ouvrir des champs de lutte spécifiques : la prévention des accidents de trajet et ceux des chauffeurs routiers.

2.3 LES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CHAUFFEURS ROUTIERS : UN OBJET DE MOBILISATION

Les syndicats de chauffeurs routiers, à la CGT comme à la CFDT sont sensibles à la question de l'insécurité routière. Considérant qu'elle est l'affaire de tous les travailleurs qui utilisent une automobile pour se rendre sur leur lieu de travail ou pour leurs loisirs, les représentants syndicaux remarquent que si quelques deux cents chauffeurs routiers trouvent la mort chaque année sur les routes, les accidents où les PL sont impliqués entraînent le décès de 1800 personnes par an ; les deux chiffres ajoutés correspondent au sixième du nombre total d'accidents.

En fonction de ces données, la CFDT reproche aux Pouvoirs Publics de s'impliquer insuffisamment dans la gestion de la sécurité des PL. La CGT constate par exemple que la Délégation à la Sécurité routière a toujours décliné les demandes d'audience provenant des organisations professionnelles et que les mesures de sécurité s'adressent d'abord aux automobilistes et aux deux roues.

A la CGT comme à la CFDT, le cheval de bataille principal est la lutte pour de meilleures conditions de travail des chauffeurs, celles-ci ayant une incidence directe sur le niveau de sécurité du système routier dans son ensemble. Les syndicats attribuent au système des primes au kilomètre parcouru, qui engendre un accroissement de la durée de travail et de conduite, les états de fatigue préjudiciables à la sécurité. Ces primes au rendement représentent jusqu'à 25 % du salaire des chauffeurs, salaire qui, par ailleurs, s'apparente le plus souvent au SMIC.

Citant l'ONSER, Mr Vion (CFDT) insiste sur la relation directe qui existe entre la fatigue des conducteurs et les accidents. La durée de travail hebdomadaire des chauffeurs est de plus de 60 heures, elle inclut le temps de conduite et les diverses opérations de chargement et de déchargement des marchandises, les formalités administratives, les heures d'attente, les repas, etc...

"A la limite, on peut très bien conduire 8 heures et respecter la réglementation moyenne et avoir travaillé 6 heures autrement, ce qui fait une amplitude de 14 heures".

C'est une des raisons pour lesquelles les organisations syndicales jugent opportunes les actions menant vers la diminution du temps de conduite et de la durée totale de travail des conducteurs. Elles demandent l'application stric-

te du règlement communautaire notamment à propos du temps de repos, c'est-à-dire 17 heures. Les syndicats revendiquent également l'application stricte de la réglementation européenne qui interdit toutes les primes mais qui se heurte aux conditions objectives de gestion des entreprises.

"Du point de vue juridique, il n'y a plus de prime au rendement dans le transport routier, cependant dans la pratique ça continue".

Par ailleurs, s'appuyant sur les travaux du professeur Wisner sur le travail posté, la CFDT s'oppose au travail de nuit et à "l'anarchie des rythmes de travail".

"Les nuisances du travail posté sont bien plus importantes dans le transport routier parce qu'il n'y a pas de rythme de travail ... un jour, un conducteur va commencer à 4 h du matin et finir à 6 h du soir, le lendemain il va recommencer à 10 h et puis travailler jusqu'à minuit, deux heures ou faire une nuit complète".

A la CGT on est sensible à la question des rémunérations.

"L'amélioration de la sécurité routière passe dans un premier temps par une amélioration radicale des rémunérations des chauffeurs".

Selon Mr Joly, de la Fédération des Transports CGT, la faiblesse du salaire est essentiellement déterminée par la concurrence que les entreprises se livrent entre elles d'une part, les entreprises et les travailleurs indépendants d'autre part, ces derniers apparaissent comme

"un moyen de pression sur le marché en direction des travailleurs"

Autre revendication : la formation des conducteurs. Les centres de formation éduquent 3.000 conducteurs par an alors que les besoins de la profession sont de l'ordre de 30.000, estime Mr Vion. La formation insuffisante de la grande majorité des chauffeurs a un impact direct sur leur savoir-faire et une forte influence sur le niveau de sécurité. Par ailleurs, suite aux conditions de travail difficiles, le turn over est important dans la profession, ce qui rend le besoin de formation encore plus pressant.

Le représentant de la CFDT considère que l'amélioration des conditions de travail ne pourrait se réaliser qu'en fonction d'une volonté politique affirmée susceptible d'inciter la partie patronale à respecter les réglementations et d'engager l'administration à effectuer le contrôle du procès de travail. Si ces conditions étaient réunies, le respect strict de la réglementation impliquerait une réorganisation du travail au sein des entreprises :

"Il faut donner du travail au chauffeur en tenant compte de la réglementation existante, or c'est l'inverse : on donne du travail pour qu'il viole la réglementation et il ne peut pas faire autrement".

Selon Mr Joly, les chefs d'entreprise s'opposent à la réglementation considérant qu'elle est inapplicable dans les conditions actuelles de la demande de transport et incompatible avec la nature même du travail des transporteurs. Refusant toute norme dans l'organisation hormis celles de la productivité et du rendement, les patrons du transport inculquent aux chauffeurs le mythe du routier libre, aventureux et chevaleresque, figure du passé qui ne correspond en aucune manière à la réalité du travail.

"Le brave routier il est foutu, c'est du baratin ... d'abord ils sont de moins en moins braves, ils ne peuvent plus l'être... les routiers, ils ne s'arrêtent pas pour changer une roue à une bonne femme qui le demande pour la bonne raison c'est qu'ils ne peuvent plus le faire... l'intensité du travail elle est d'aucune mesure avec ce qui existait il y a 10 ou 15 ans... ils ont changé de mentalité, les gars".

Ce mythe masque la réalité des conditions de travail et l'imposition des normes de productivité. C'est ce qu'explique notre interlocuteur de la C.F.D.T. :

"Les clients sont devenus de plus en plus exigeants, il y a de moins en moins de stocks dans les entreprises parce que qui dit stock dit argent qui dort... alors ils exigent des délais de plus en plus rapprochés pour les transports et un client qui passe une marchandise pour tel jour qui doit être le lendemain à l'autre bout de la France et le transporteur s'il veut conserver son client il est obligé de le faire ... Alors s'il y a un problème d'entretien qui nécessite trois ou quatre heures d'immobilisation du véhicule on dit souvent : fais donc ce transport là encore et on verra après".

Les conducteurs sont ainsi insérés dans un système dont la logique leur échappe dans la mesure où il s'agit des règles mêmes qui fondent l'organisation du marché des transports. Pour prospérer ou simplement survivre, les entreprises sont amenées à respecter et reproduire la règle du jeu de la concurrence, ce qui se traduit par des fréquences de roulage élevées et une sur-utilisation du matériel. Le statut de la sécurité dans ce système n'est pas primordial et le conducteur est le plus souvent désarmé s'il désire faire valoir cet impératif en refusant un matériel ou un équipement dangereux. D'un côté le système des primes, de l'autre la menace ou la sanction apaisent doutes et scrupules. Quant aux fonctionnaires du service des mines, chargés du contrôle de la sécurité des véhicules, Mr Vion estime qu'ils se laissent trop souvent abuser par les "trucs et les combines".

"Souvent le camion est chargé de marchandises volumineuses sans être à pleine charge de façon que ça ne pose pas trop de problèmes avec les freins... il y a des combines, les freins à cliquet... quand on a des freins qui ne marchent pas très bien il suffit de donner deux coups de cliquet au frein à main, ça rapproche les garnitures et quand on freine c'est tout de suite efficace".

A la CGT comme à la CFDT on considère que l'amélioration des conditions de travail passe par le contrôle du procès de travail, contrôle qui devrait être effectué par les travailleurs eux-mêmes. La CFDT propose de mettre en place des "comités de sécurité" rattachés aux comités d'entreprises ou d'élargir les compétences des comités Hygiène et Sécurité. La CGT est partisan de l'élection de "délégués à la sécurité" qui seraient, en quelque sorte, des auxiliaires de l'inspection du travail. Ces délégués seraient présentés par les organisations syndicales et élus par l'ensemble des travailleurs à l'échelon départemental. Ils auraient pour fonction d'estimer les modalités d'application de la réglementation. Ce système de délégation au niveau départemental aurait l'avantage d'impliquer les entreprises groupant moins de 10 salariés dans la mesure où tous les travailleurs pourraient entrer en contact avec le ou les délégués. Selon Mr Joly, l'élection de délégués à la sécurité ne va pas sans une solide implantation syndicale, or, dans les entreprises de transport, celle-ci se heurte à de sérieuses difficultés.

"Dans le transport routier, c'est une chasse aux militants syndicaux... nous sommes pourtant dans une corporation où il devrait y avoir un contrôle et une participation des travailleurs à leurs conditions de travail... c'est quand même leur vie, c'est quand même leur peau qui est en jeu".

Les délégués à la sécurité et l'implantation syndicale dans l'entreprise sont les seuls moyens efficaces, de l'avis de Mr Joly, pour imposer le respect de la réglementation de sécurité. Il dénonce par ailleurs la réticence des Pouvoirs Publics à prendre position vis-à-vis de ces options dans la mesure où, dit-il, l'insécurité du travail des chauffeurs entraîne un risque pour les autres usagers de la route.

"La conséquence d'une répression anti-syndicale dans une boîte de métallurgie, ça touche les gens de la boîte... pour nous ça touche aussi la population".

Contrairement à la CGT, la CFDT n'est pas favorable à l'élection de délégués à la sécurité qui assumeraient l'ensemble des responsabilités liées à la sécurité du transport ; la responsabilité collective par le biais d'un comité apparaîtrait plus efficace à Mr Vion et surtout mieux adaptée aux rapports sociaux à l'oeuvre dans les entreprises de transport. Compte tenu de l'éparpillement du secteur, la CFDT est partisan de comités inter-entreprises plus que de délégués susceptibles d'apparaître comme des "gendarmes syndicaux". De plus, une structure collective serait mieux apte à dénouer les antagonismes ou les malentendus entre les syndicats.

Au delà de ces divergences, l'objectif des syndicats est de voir s'instaurer un véritable contrôle ouvrier dans les entreprises. La prise en charge collective de la sécurité est, semble-t-il une aspiration partagée par les travailleurs, comme l'exprime Mr Joly :

"Maintenant, les gars ils veulent participer à leur sécurité".

Cette option se heurte cependant à l'hostilité du patronat des transports routiers et de l'administration qui ne verraient pas d'un bon oeil s'installer un pouvoir syndical décidé à remettre en cause l'organisation du travail et les normes administratives, c'est-à-dire d'empiéter sur le territoire des dirigeants.

Si les syndicats estiment que la réorganisation du travail dans les entreprises de transport et le contrôle de la sécurité par les travailleurs eux-mêmes définissent les conditions nécessaires à l'amélioration des conditions de travail et donc à l'accroissement de la sécurité, ils évoquent aussi une suite de questions plus techniques qu'organisationnelles ayant trait d'une part à la sûreté du véhicule, d'autre part aux caractéristiques de l'infrastructure routière.

A la CGT comme à la CFDT on s'accorde à penser que les camions mériteraient d'être munis de systèmes de

freinage plus performants. Mr Vion est particulièrement favorable à l'équipement des véhicules en ralentisseurs électriques seuls aptes, à son avis, à prévenir les accidents de descente responsables de catastrophes mémorables dans le transport de voyageurs. Les syndicats regrettent par ailleurs que les constructeurs aient systématisés le principe des cabines avancées, dangereuses pour les conducteurs en cas de chocs frontaux ; ils appellent d'autre part à l'équipement en barres latérales et en dispositifs anti-encastrement, susceptibles de diminuer la gravité des collisions avec les deux roues et les voitures.

Enfin, du côté de l'infrastructure routière, les syndicats demandent la multiplication des rocade et des déviations soulignant qu'elle est d'un intérêt commun tant pour les routiers que pour les riverains. Ils expriment aussi le souhait de voir se généraliser la possibilité, pour les routiers, d'emprunter les autoroutes.

2.4. UNE TENTATIVE D'APPROPRIATION DE LA SECURITE ROUTIERE
PAR LES ORGANISATIONS SYNDICALES : LA PREVENTION DES
ACCIDENTS DU TRAJET DOMICILE-TRAVAIL.

En 1979, les accidents du trajet domicile travail comptabilisés par la Caisse Nationale de l'Assurance Maladie entraînaient la mort de 1.024 travailleurs salariés. Le nombre des accidents du trajet, qu'ils soient avec arrêt ou incapacité permanente s'élevait respectivement à 154.652 et 29.715*.

Depuis 1945, la législation sociale accorde aux accidents du trajet le statut d'accident du travail, principe que les syndicats ouvriers ont toujours défendu et qui est l'objet de conflit avec les représentants patronaux. Ces derniers acceptant avec réticence de prendre en considération aux plans juridiques et de la répartition des dommages les accidents survenant en dehors des limites territoriales de l'entreprise.

De leur côté les syndicats de salariés identifient l'accident du trajet à un accident du travail.

Ce principe implique qu'a priori il n'y a pas d'expression syndicale spécifique sur les accidents de trajet.

Le Secteur Social Confédéral de la CGT, dans un texte récent** mentionne l'accident du trajet dans le contexte général des luttes pour l'amélioration des conditions de travail: "La seule amélioration des conditions de travail, la mise en application d'une véritable protection de la vie, et de la santé au travail, une autre qualité de la vie, constituent en cette période de luttes, des objectifs particulièrement mobilisateurs. Le lourd tribut payé en morts, blessés ou malades, par les hommes et les femmes de notre pays, dans l'entreprise, au chantier, au bureau... ou dans leur trajet quotidien, valorise ces légitimes exigences".

* Caisse Nationale de l'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés. Direction de la Gestion du risque. Prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles. Statistiques de l'année 1979.

** CGT - Secteur social confédéral. Pour le droit à la santé, le droit à la vie. Une exigence de notre temps... la prévention au travail. Juin 1980.

Un discours comparable est énoncé à la CFDT : "A ce lourd bilan des accidents qui se produisent dans l'entreprise viennent s'ajouter les accidents du trajet".* Mais à part ces positions de principe, il n'y a pas à proprement parler de revendications propres au champ de la sécurité routière.

Dans les analyses syndicales l'identification de l'accident du trajet à l'accident du travail est justifiée d'une part par les conditions et l'organisation du travail et d'autre part par les conditions de transport que l'entreprise ou les pouvoirs publics offrent aux salariés pour se rendre sur le lieu de travail.

Le risque lié au trajet est accru dans la mesure où le travailleur est exposé dans l'entreprise à des facteurs susceptibles de réduire sa capacité de conduite d'une automobile.

"Il y a des phénomènes qui sont connus comme pouvant créer une situation de risque potentiel pendant le trajet pour les salariés : le fait d'être exposé à des bruits continus et forts, par exemple, entraîne une diminution de la capacité auditive ce qui peut diminuer le niveau de vigilance de la personne voire même faire qu'elle n'entende pas un avertissement sonore"

"Nous défendons avec force qu'il y a un lien très direct entre les conditions de travail et le facteur responsable de l'accident du trajet : les cadences et les fatigues peuvent conduire à l'accident"

Le salarié, au sortir de son travail est imprégné physiologiquement des conditions liées à la situation de travail. Le travailleur qui devient automobiliste porte en lui les traces du système productif ; d'une certaine manière, ses capacités lui sont aliénées ; il est donc légitime, dans l'analyse syndicale, que les entreprises et leurs dirigeants prennent en charge les dommages qui peuvent lui advenir en rejoignant son domicile.

L'attribution de la responsabilité à l'entreprise s'exprime aussi au plan de la gestion du temps de travail et des horaires de travail ; le travail posté, le travail de nuit, la simultanéité des heures d'accès et de sortie sont des facteurs aggravant le risque lié à la mobilité domicile-travail.

* CFDT - 37ème Congrès. Les conditions de travail, mai 1976.

"On dira que l'accident de la route est détaché de son contexte, que c'est un stop qui n'a pas été respecté sans chercher la raison, il y a aussi les horaires, le matin surtout en hiver, très tôt ou très tard et toute sorte d'éléments qui fait que l'accident ne relève pas seulement de celui qui est surtout la victime de l'accident"

Les causes de l'accident ne peuvent pas être imputées directement au conducteur en occultant les conditions de son existence sociale qui déterminent sa disponibilité à l'égard de la tâche de conduite. Les facteurs accidentogènes se situent largement en amont des simples capacités réflexologiques des conducteurs, ils dépendent des variables que ne maîtrisent pas les conducteurs-travailleurs et qui, en l'occurrence, relèvent de l'organisation du travail :

"L'accident de trajet peut renvoyer à de multiples problèmes qui dépendent de l'entreprise : choix des heures de fin de travail, début de travail, choix qui ne sont pas neutres en matières de situation de risque et de circulation routière... on peut considérer qu'il y a là une variable sur laquelle l'entreprise peut agir".

Choix des horaires de travail, mais aussi situation géographique de l'entreprise sont considérés par les organisations syndicales comme le fait du pouvoir patronal d'où les travailleurs sont exclus ce qui ôte d'une certaine façon leur responsabilité en cas d'accident.

Le fait que l'entreprise et ses dirigeants sont maîtres du choix de la localisation de l'entreprise, qui détermine effectivement le trajet que doivent parcourir les salariés de leur domicile à l'entreprise et le retour apparaît comme à l'origine du système dans lequel se déroule l'accident.

La causalité de l'accident n'est pas référée principalement au rapport entre le conducteur et le système de circulation mais à des contraintes ou des préférences d'aménagement territorial productrices d'une géographie économique à laquelle les conducteurs doivent de se soumettre. Le conducteur est saisi dans son rapport avec un espace construit dont il ne maîtrise pas les normes. Il est, de même, inséré dans un système de transport dont la structuration lui échappe. Il n'est pas responsable de ses horaires de déplacement et dépend souvent de l'entreprise pour le choix du mode de transport : le choix entre transport collectif et transport individuel n'est pas neutre quand à la situation de risque.

La question est donc aussi celle du mode de transport qu'offre l'entreprise.

C'est finalement en fonction de l'ensemble de ces données que s'établit la position des organisations syndicales, c'est à dire sur une conception de la cause des accidents de la route, qui prend en considération les conditions sociales de leur production.

"Si l'accident du trajet a été retenu par la loi de 1945 comme un problème renvoyant à l'entreprise c'est qu'effectivement le contexte du trajet entre le domicile et le travail est déterminé de façon forte par l'entreprise et parce que la situation de travail du travailleur a une influence sur sa situation pendant le trajet".

Cependant, la différence essentielle entre accidents du travail et accidents du trajet se situe au plan de l'action préventive. Si les contrôleurs de la Sécurité Sociale ont droit de regard et d'intervention sur les conditions de travail à l'intérieur de l'entreprise ils n'ont, en principe, aucune possibilité d'action en dehors de ses limites. L'action préventive reflète le clivage juridique et pratique entre l'intérieur et l'extérieur du lieu de travail.

Le rôle des ingénieurs de la prévention est de constater la conformité à la réglementation des conditions de travail et non d'analyser les conditions de déplacement entre le domicile et le travail. La prévention des accidents du trajet appartient aux administrations impliquées dans la gestion et la production des structures de transport sans autre spécificité. Les services techniques municipaux, les D.D.E., les préfectures, les élus locaux sont les interlocuteurs institutionnels en matière de circulation et de sécurité routière mais il n'existe pas de réseau formel de communication entre les instances de prévention de la Sécurité Sociale et l'Administration des routes. Les interactions qui adviennent restent d'un ordre empirique.

"Un ingénieur va dans une entreprise et constate qu'un fil est dénudé, qu'une tranchée est mal pratiquée et qu'il risque d'y avoir un accident, il mettra l'employeur en demeure de réparer rapidement ... par contre, en se rendant à cette entreprise il voit qu'un feu rouge ne marche pas ou que la chaussée est défoncée... il peut aller voir l'administration de la circulation concernée, on lui dira ça ne vous regarde pas, il n'a aucun pouvoir. Sur la route l'inspecteur de la Sécurité Sociale n'a aucun pouvoir".

La division des compétences et des responsabilités, l'appropriation institutionnelle de zones d'action définissent des formes de cristallisation qui s'expriment en termes de prérogatives. L'intérieur de l'entreprise est organisé par un droit particulier, le dehors est géré par d'autres pouvoirs, d'autres structures ; le découpage spatial est juridiquement clair, l'accident de trajet est reconnu par la Sécurité Sociale, pour le reste...

Cela étant, la demande de prévention à la sortie ou à l'extérieur de l'entreprise peut être le fait des travailleurs eux-mêmes. Les Comités Hygiène et Sécurité peuvent relayer ce type de revendication. Les CHS ont le pouvoir d'intervenir sur les risques potentiels ; leur capacité d'intervention dépend de leur dynamisme propre et des conditions institutionnelles dans lesquelles ils sont insérés. Les comités peuvent anticiper sur la situation d'accident par une analyse systématique des conditions de travail et tenter d'imposer des mesures de prévention mais il est difficile d'effectuer une analyse à priori des risques potentiels liés au transport ; celle-ci requiert des compétences particulières, une claire conscience des enjeux et la conviction qu'elle pourra déboucher sur des actions concrètes. Les CHS ont tendance à réagir à posteriori disent les responsables syndicaux :

"Dans l'entreprise, l'intervention des CHS est relativement plus simple, si l'accident est un accident de trajet l'enquête est délicate à faire avancer dans la mesure où il y a des responsabilités très spécifiques de la gendarmerie ou de la police et que d'autre part il y a extériorisation et non compétence du CHS pour intervenir".

Pourtant, selon les responsables syndicaux, la sensibilité des travailleurs est aussi vive à l'égard des accidents du travail que des accidents du trajet. Dans la façon de traiter l'accident, d'en analyser les causes, de mettre en évidence les responsabilités il y a une différence entre accident du trajet et accident du travail mais il existe a priori une conscience d'unité du phénomène accident qui s'exprime d'une manière relativement forte chez les travailleurs.

"Que ce soit pour un accident du trajet ou pour un accident du travail il n'y a pas de différences dans la réaction des salariés".

L'intervention des CHS ou des syndicats est facilitée lorsque les accidents de trajet interviennent sur les moyens de transport administrés par l'entreprise elle-même. C'est le cas par exemple du transport collectif organisé pour

le ramassage de la main d'oeuvre.

Les instances du personnel ont la possibilité de contrôler la qualité du matériel de transport et la compétence des chauffeurs.

Si le transport collectif est organisé par la municipalité, les syndicats doivent intervenir auprès des élus ou du maire. Les responsables syndicaux considèrent que le type de réponse qui leur est fourni dépend sinon de l'appartenance politique des municipalités au moins de l'attitude des maires à l'égard du mouvement syndical. Dans ce cas, l'intervention est plutôt le fait des unions locales ou départementales que des sections syndicales d'entreprise.

Il faut bien noter cependant que le dialogue entre les équipes municipales et les unions syndicales inter-professionnelles ayant pour objet la sécurité routière est relativement peu fréquent.

Cette rareté des échanges, comme nous avons essayé de l'expliquer dans le paragraphe précédant, est lié au fait que les unions locales sont mobilisées par d'autres tâches revendicatives.

Pour certains cas particuliers, la demande de sécurité des CHS ou des organisations syndicales s'exprime directement auprès des instances municipales. Dans le cas, par exemple, de l'installation d'un grand chantier impliquant une augmentation du trafic considérable auquel la voirie n'est pas adaptée. Les représentants des salariés peuvent intervenir à propos de la signalisation ou de l'aménagement de la voirie.

Dans la plupart des cas ces demandes ont un caractère pragmatique. Elles s'effectuent en fonction d'éléments conjoncturels plus qu'à partir d'une réflexion systématique. La perception d'une situation dangereuse et plus souvent la survenue d'un accident jouent le rôle moteur dans le mécanisme d'intervention.

Comme il n'existe pas de réseaux formels, de communication institutionnalisée entre les différentes parties : patronat et syndicats d'un côté, autorités locales de l'autre, les mesures à prendre dépendent de processus d'influence sociale assez diffus.

Souvent la rumeur occupe un statut important dans les mécanismes de prise de décision :

"On sait dans une localité qu'un carrefour est dangereux, qu'un nombre important de salariés de l'entreprise doit emprunter ce carrefour... s'il est localement que le carrefour est dangereux ça peut déboucher sur des mesures..."

Il existe cependant une possibilité institutionnelle d'expression pour les organisations syndicales par le biais des Comités Techniques Régionaux, instance de prévention de la Sécurité Sociale. Si le comité constate qu'un certain nombre d'accidents du trajet sont liés à la localisation de l'entreprise il peut intervenir auprès de la DDE ou de la préfecture.

Les syndicats souhaitent-ils intervenir de droit auprès des autorités administratives chargées de la circulation routière ? Les organisations syndicales répondent d'abord que, le cas échéant, ils interviennent de fait. D'autre part, la bataille principale se situe au sein de la CNAM avec les représentants patronaux qui contestent toujours la légitimité de l'identification de l'accident du trajet à un accident du travail.

Le patronat refuse de voir sa responsabilité engagée sur les accidents du trajet dans la mesure où il n'a pas la possibilité d'exercer cette responsabilité ni sur le salarié pendant son trajet, ni sur le tiers qui peut causer un accident au salarié. Les responsables patronaux, le CNPF, demandent que la catégorie accident de trajet, comme relevant de la catégorie de risque lié à l'entreprise, disparaisse. La CGT et la CFDT luttent pour le maintien juridique du statut de l'accident de trajet, c'est-à-dire organisent la lutte pour le maintien des avantages acquis. Il semble que les patrons aient récemment marqué un point dans ce conflit toujours permanent.

"Du côté patronal, il y a un rejet de la reconnaissance de l'accident de trajet...la législation apporte de l'eau au moulin de cette manoeuvre parce que la loi du 8 Janvier 1981 sur la réinsertion des victimes des accidents du travail et des maladies professionnelles exclut les victimes des accidents de la route"

La position patronale, c'est-à-dire le retour sur la loi de 1945 ne favorise pas le développement d'actions préventives en matière d'accident du trajet. La CNAM n'apparaît pas disposée à naviguer trop en contre-courant des objectifs patronaux.

Les syndicats proposent des solutions qui vont dans le sens de l'aménagement de la mobilité domicile-travail par le développement des transports collectifs et leur meilleure adaptation aux contraintes des horaires de travail. Cette proposition est écoutée et prise en compte au plan local, aux dires des syndicats, essentiellement dans les municipalités d'Union de la gauche mais la législation ne semble pas sur le point de généraliser cette solution.

CONCLUSION.

La tentative d'appropriation de la sécurité routière par les organisations syndicales par le biais des accidents de trajet se heurte à plusieurs obstacles dont le moindre n'est pas l'opposition patronale. Sur la défensive dans les instances conventionnelles, mobilisée par d'autres actions, la pratique syndicale dans le domaine des accidents du trajet reste formelle. Le clivage des compétences administratives, la séparation des pouvoirs et des droits à l'intérieur et à l'extérieur de l'entreprise renforcent cette attitude.

On peut faire cependant l'hypothèse qu'il n'existe pas aux différents niveaux de la hiérarchie syndicale de volonté clairement exprimée d'engager une action massive et déterminante sur les accidents du trajet.

La mobilisation syndicale qui peut se révéler si puissante et si payante dans d'autres domaines ne se réalise pas concrètement dans celui-ci. L'analyse qui pourrait servir de fondement à l'action est présente mais la pratique reste relativement attentiste.

Il est cependant difficile d'expliquer ce clivage entre la doctrine et la pratique. Les responsables syndicaux que nous avons interviewés sont persuadés de l'importance de l'enjeu mais apparemment ne prennent pas les moyens de mettre en oeuvre leurs principes.

Peut être parcequ'il s'agit d'un secteur trop partiel de l'action revendicative, peut-être aussi parce que l'accident de la route n'apparaît pas d'une manière si évidente comme un trait typique des contradictions et des antagonismes entre les classes sociales, comme un terrain de lutte propice et mobilisateur pour l'action syndicale.

2.5. CONCLUSION DU CHAPITRE II.

Analysant les rapports et les conflits sociaux dans les sociétés industrielles capitalistes, A. TOURAINE note : "les syndicats auront de longues luttes à mener pour faire pénétrer leur influence au niveau le plus élémentaire, celui qui touche le plus directement le travailleur dans sa vie quotidienne."*

L'extension du champ revendicatif syndical, la constitution de nouveaux objets de lutte trouve effectivement rapidement ses limites dans la société française de 1980. La pratique syndicale correspond à l'heure actuelle au travail de Sisyphe, reconquête perpétuelle de terrains qui se dérobent après avoir été acquis, où les objectifs porteurs d'innovations sociales restent bloqués.

Dans ce combat pour la réalisation d'objectifs toujours prioritaires, le processus de constitution de la sécurité routière comme objet de revendication sociale ne peut-être que lent.

L'analyse montre que seules les fédérations de chauffeurs routiers se donnent les moyens de réagir à la mortalité routière, au nom de l'amélioration des conditions de travail c'est à dire en association avec une revendication traditionnellement marquée et parce que le lieu de travail des chauffeurs se trouve être en même temps la route.

La tentative d'appropriation de la sécurité du déplacement domicile-travail se heurte à des obstacles institutionnels décourageants dont le moindre n'est pas la séparation à la fois territoriale, juridique et administrative entre l'intérieur et l'extérieur de l'entreprise.

Le fait que l'accident de la route se produise en dehors des limites de l'entreprise apparait comme un frein considérable au processus d'appropriation.

L'action syndicale se veut être principalement collective, elle ne peut ou veut s'effectuer que dans des cadres organisationnels aptes à permettre la mobilisation des travailleurs. L'action des syndicats est à la mesure de la collectivité que représente l'entreprise. Elle trouve son origine, elle s'est développée dans la manufacture, dans l'atelier. Le syndicat représente et défend les intérêts des salariés en situation de travail, des citoyens en tant que travailleurs. Il ne constitue

* A. TOURAINE. Pour la Sociologie - Le Seuil - 1974, p. 156.

pas à proprement parler un groupe de pression soutenant des intérêts généraux mais un ensemble d'organisations défendant les intérêts communs de groupes sociaux qui leur préexistent. La défense des intérêts des usagers de la route n'occupe dans ce contexte qu'un statut très périphérique et les chances de voir le mouvement syndical se mobiliser sur ce thème reste faible.

Par ailleurs, la défense des intérêts des travailleurs de l'automobile constitue un objectif prioritaire, à certains égards l'extension de la sécurité routière pourrait apparaître, dans la logique syndicale, comme un prétexte ou un alibi à la récession du secteur. Nous avons pu constater les réticences de la CGT à simplement souligner le fait que l'automobile est par nature le mode de transport le plus dangereux.

D'autre part, l'accident de la route n'exprime pas d'une manière évidente les enjeux de la lutte des classes, l'espace routier n'est pas identifié à un terrain de luttes sociales. Ce sont les conditions sociales de la circulation, la distribution spatiale des pôles d'activité et la structure des modes de transport plutôt que l'affrontement des automobilistes entre eux qui sont producteurs d'insécurité. L'espace routier est perçu comme socialement homogène, offrant peu de prises à une lutte d'intérêts.