

Olivier QUEROUIL

Claude Harmelle

Janvier 1979

Etude exploratoire:

LA MOBILITE GENERALISEE CONTRIBUE-T-ELLE
A LA CONSTITUTION DE NOUVELLES SEDENTARITES ?

Convention n° 76 00 060 225 75 01

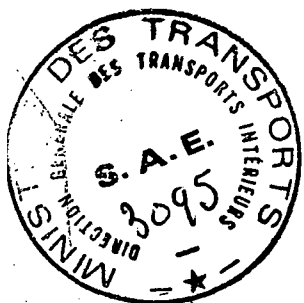
A.T.P. Socio-Economie des Transports

CERFI - Centre d'Etudes, de Recherches et de Formation

Institutionnelle

9 rue Pleyel

75012 PARIS



RESUME:

- 1) A propos de l'exemple de la sécurité routière, où il est montré que les besoins de transport alternant ne relèvent pas d'une fatalité, mais sont l'objet d'une production; leur développement massif rend nécessaire une intervention de plus en plus importante de l'Etat, pour permettre à travers une normalisation des usages, de réguler un système qui tend à la congestion. Nous soulignons que ce processus normalisateur, à visée générale, intervient pour beaucoup dans une dimension micro-politique, tendant à individuer le contrôle social.
- 2) Où il est montré, à travers l'exemple de l'autoroute, que la volonté de rationaliser, d'augmenter la productivité de la route, fait entrer dans une logique d'intégration des transports dans un espace unifonctionnel. Les débats académiques sur le rail et la route y perdent fortement de leur actualité, les deux n'étant que la variante de la même démarche, si l'on s'en tient à la rationalisation de leurs usages: la distance et l'espace sont convertis en une dimension abstraite, le temps mis à le parcourir, lui même convertible en sa valeur fiduciaire.
- 3) Où l'on constate que l'accroissement des mobilités n'est pas exclusif d'une tendance à la fixation territoriale, qui correspond à la généralisation d'un mode de vie homogène: l' european way of life. La mobilité devient dès lors la condition

de la sédentarisation. Deux conséquences

-la mobilité devient avant tout le fait de professionnels.

-ces professionnels ont une définition ambiguë car plus leur travail se spécialise, moins est prise en compte la singularité du désir nomade.

3) "La difficulté en fait est que chaque service ou chaque bien peut être appréhendé comme objet fonctionnel et comme objet signe", remarque Dreyfus dans la critique de la notion de consommateur comme catégorie économique. Les espaces réservés à la mobilité constituent par excellence les lieux sociaux où se manifeste l'appartenance à une communauté. Ce n'est pas sans dommages qu'ils se trouvent réduits à leur fonction économique. Nous interrogeons le régime de la peur (le sentiment d'insécurité) qui envahit les espaces sociaux: la demande d'individuation des transports est amplifiée, et par là même accroît les tensions source de cette demande. La détérioration de la symbolique sociale signifie à terme une restriction des mobilités, par manque de vacuoles et d'hétérogénéité.

PLAN

Iere Partie: MOBILES ET SEDENTAIRES

1) L'Etat, ou le fantasme du grand régulateur; la modélisation des comportements.	6
2) La taylorisation des transports	17
3) Intermède: approches du territoire	25
4) Mobilité et/ou sédentarisation	30
5) Les rites de juxtaposition	36
6) Une symbolique trouée: le sentiment d'insécurité	40
7) A suivre	53

2eme Partie: PAYSAGES DE LA MOBILITE - Annexes

1) Le petit train	
2) L'étiquetage du paysage	
3) Tourner en rond	
4) Sur "le tour de France de deux enfants"	
5) Equipements de transport et enjeu stratégique	
6) Crise et Mobilité	



PREMIERE PARTIE: MOBILES ET SEDENTAIRES

■ Post equitem sedet atra cura

Le noir souci monte en selle derrière le cavalier

■ « La France s'est faite peu à peu de ces deux mondes affrontés comme griffons sur armoirie, deux mondes qu'on lit encore quelquefois dans notre paysage (ou plutôt dans la façon dont l'homme l'a marqué) entre la piste du chasseur et la voie du commerce. La première a le tournoiement imprévu du gibier, se déplace loin des lieux habités, épouse le paysage comme une sente à pas de lièvre. La seconde est rectiligne, elle va de ville ne ville par les crêtes et les lieux dégagés, indifférente aux paysages comme un trajet à vol d'oiseau. »

J. Lacarrière, Chemin faisant, 1977

■ « Si tu traces la route, attention, tu auras du mal à revenir à l'étendue. »

Nietsche

■ « On ne peut se défendre de l'impression que les hommes se trompent généralement dans leurs évaluations. »

S. Freud, première phrase de "Malaise dans la civilisation, 1929

I) L'ETAT, OU LE FANTASME DU GRAND REGULATEUR

LA MODELISATION DES COMPORTEMENTS

. De

1955 à 1975 se sont écoulées les années les plus chaudes du développement de l'automobile de masse; elle a été le vecteur du "progrès" économique et a entraîné un bouleversement sans précédents de l'urbanisme et du paysage. Le ton n'est plus le même, parceque l'automobile n'est plus la même

Après une période d'euphorie, au cours de laquelle le "laisser faire" semblait la seule politique correcte - en se conformant en cela à l'exemple américain, et en respectant l'extraordinaire dynamisme de l'industrie automobile - les symptômes d'une crise profonde et très certainement irréversible commencent à se manifester dans les années 1968 - 1970 en France et en Europe, au moment même où la production atteint des niveaux sans précédents.

Il devient clair que laissé à lui même, le développement anarchique de l'automobile est en train d'atteindre une série de seuils, sur lesquels nous reviendrons, et que l'Etat va devoir intervenir pour limiter les dégats. L'automobile se trouve avoir une telle position mythique que tout débat à son sujet s'enlise dans des discussions hystériques entre autophiles et autophobes. Les mesures à prendre sont susceptibles de mécontenter une bonne part de la clientèle électorale sur laquelle s'appuie le pouvoir

politique. Il ne peut se permettre un tel risque, et l'intervention doit s'effectuer par un biais tel qu'il prête le moins possible à contestation, par son caractère d'évidence pour le bien collectif.

Les accidents constituent une des nuisances les plus visibles et les plus personnalisées, pourrait-on dire, de l'automobile, même si ils ont été jusqu'alors relativement méconnus par les usagers.

LA MISE EN SCENE DE LA SECURITE

Il ne s'agit pas ^{pour le gouvernement,} de développer les campagnes traditionnelles de la Prévention Routière, trop liée aux constructeurs et consacrée essentiellement à la formation des professionnels. Il faut faire quelque chose de suffisamment spectaculaire, articulé sur une idée force: l'idée force, c'est la notion de Sécurité, qui va être lancée après 1972 en faisant l'objet d'un choix politique et d'une intervention massive de l'appareil d'Etat. Le spectaculaire, ça va être l'introduction des procédures de marketing, et de mesures suffisamment énergiques pour que chacun puisse les constater "de visu" et qu'elles produisent des résultats significatifs, qui justifieront a posteriori la politique menée.

Les responsables de l'époque le reconnaissent: il s'agissait d'abord de casser le caractère intangible du choix de l'automobile; la réévaluation du prix du pétrole et les préoccupations concernant l'environnement accentuent la remise en cause d'un développement linéaire de l'automobile: rappelons que l'on compte en France neuf fois plus de voitures au km² qu'aux U.S.A., et que 90 % des ventes sont de renouvellement.

(I) On trouve dans le rapport Buchanan un résumé catégorique de cette morale politique en cours dans les années soixante (in Traffic in towns, Documentation Française, 1965): .../...

Il ne s'agit pas pour les responsables de bloquer le développement de l'automobile - et à ce titre la convergence avec les écologistes a été de brève durée et le fruit d'un malentendu (cf l'important programme autoroutier des années à venir) - mais plutôt d'en modifier le mode d'emploi. L'usage privé de l'automobile était encore en 1955 un domaine de luxe, relevant de la dépense ostentatoire, et le plus souvent réservé au voyage (M). Par la suite l'effort d'équipement et d'aménagement du territoire accompli par les pays européens ^a ~~est~~ transformé la fonction de l'automobile. Celle-ci tend à répondre de façon prioritaire à la croissance des besoins de déplacements alternat^{nts}~~ifs~~, et participe ainsi au procès de la mobilisation de la force de travail.

L'automobile est ~~ainsi~~ une véritable prothèse qui permet d'avoir accès à la vie sociale: elle est totalement sortie de la sphère de l'usage privé pour devenir un équipement collectif individuel; elle contribue à satisfaire les besoins de déplacements que sa généralisation produit: la boucle est bouclée.

.../... "Nous entrons dans une ère où la majorité des électeurs du pays sera composée de propriétaires d'automobiles...Aussi n'est il pas besoin d'être prophète pour prévoir que les gouvernements de l'avenir seront toujours plus sensibles aux vœux des automobilistes".

Au sein d'un tel dispositif, l'accident n'a plus ni le même rôle, ni la même fonction: dans un système fortement intégré et toujours proche de la saturation, tout blocage des flux est une mise en crise de l'ensemble de la circulation, et c'est la résorption du dysfonctionnement qui devient prioritaire; l'évènement est secondaire par rapport au désordre potentiel qu'il instaure.

Pour mettre en cause la représentation ludique de l'automobile, il fallait donc faire appel à des motivations assez fortes, pour permettre aux usagers de faire le deuil d'un objet qui pouvait encore être perçu comme une ligne de fuite par rapport aux contraintes de la vie quotidienne.

La mise en scène de l'accident et de la sécurité sont les prétextes d'une intervention régulatrice et d'une codification contraignante des comportements. Le caractère d'urgence et de drame de l'accident rend^y difficilement contestables ces interventions. Les mesures prises (port obligatoire de la ceinture de sécurité, limitations de vitesse généralisées, contrôle légal du taux d'alcoolémie) ont à la fois un effet dans le réel, mais plus encore dans le registre symbolique. Les slogans de la D.S.R. insistent souvent sur cette ambivalence: "la vitesse c'est dépassé", "Rangé de l'automobile", etc. Comme le dit M. Foucault, la certitude d'être puni tend à remplacer l'horreur de la sanction (ici, l'accident).

A trop vouloir traiter l'accident comme une maladie, on risque fort d'en méconnaître la valeur de symptôme de dysfonctionnements plus généralisés provenant des rapports sociaux.

Mais il s'agit là d'une impasse propre à toute approche qui se formule exclusivement en termes de sécurité. La violence des affects mis en cause (rapport à la violence, à l'angoisse, à la mort, au démembrement corporel) se prête particulièrement à la gestion de fantasmes de masse: la peur fait son entrée sur la scène politique comme fantasme unificateur dominant d'une société en voie de morcellement; tous sont égaux devant la peur, qui sérialise les individus un à un, et les incite à admettre et même à réclamer l'omni-présence d'un méga-appareil de contrôle pourvu de qualités imaginaires: pouvoir tout faire, tout entendre. Un nouveau mythe de l'ubiquité de l'Etat est en gestation, comme hyperstructure informatique et bureaucratique: Rosny ss Bois, ou Bison futé généralisé (I). Ce qui tend à être exclu, c'est la possibilité de concevoir des alternatives et des rapports sociaux différents. En cherchant à résoudre des insécurités partielles, on trouve l'insécurité majeure de la paranoïa généralisée.

(I) Aux élections, un candidat du Calvados, gendarme de surcroit, propose le lancement d'un satellite géostationnaire de surveillance, truffé de caméras. "Si un méfait est connu... dès que les coordonnées en sont connues (lieu et heure) les ordinateurs du central vidéo déterminent la bande concernée et on la projette au central. On voit la voiture quitter les lieux, il ne reste plus qu'à la suivre et à la coincer là où elle s'arrête. Chaque malfaiteur se sachant épié en permanence par l'oeil du gendarme, la dissuasion jouerait" et il serait possible de "vivre portes ouvertes"... Comme quoi dans le ciel vidé de la présence de Dieu, on a tôt fait de mettre l'oeil du gendarme pour tenir la comptabilité des faits et gestes de chacun.!

Il est en effet intéressant de constater que pour des raisons qui n'ont apparemment rien à voir avec l'automobile et les transports, la notion de sécurité a connu après 1972 une étonnante fortune. Rarement on a vu plus rapide création ex nihilo d'un prétendu besoin. Nous aurions plutôt tendance à penser que la sécurité routière a servi de banc d'essai à une notion qui trouve les applications les plus diverses, et sert de prétexte à l'intervention de plus en plus généralisée de l'Etat dans tous les domaines de la vie sociale. La mobilité territoriale, qui s'était considérablement accrue avec les nouveaux moyens de transport fait ainsi l'objet d'une reterritorialisation, comme nous disons dans notre terminologie, à travers des équipements, des appareils de surveillance, une modélisation des comportements.

L'intervention "régulatrice" de l'Etat

La période que nous considérons voit se développer une intervention de plus en plus importante de l'Etat vis à vis de l'automobile et de la gestion des mobilités. La tendance à l'atomisation du champ social en multitude de cellules minimales (les ménages en catégorie INSEE) est favorisée; en corollaire, seul un appareil centralisé d'Etat semble en mesure de réguler la multiplicité des décisions individuelles, d'assurer les conditions d'organisation et de fournir les équipements lourds qui deviennent nécessaires.

Nous ne nous attarderons pas sur les grandes opérations d'aménagement du territoire entreprises depuis vingt ans (voies de circulation, aménagements urbains, villes nouvelles) qui ont permis la poursuite du développement de l'industrie automobile, ni sur l'importance nationale qu'a pris celle-ci, entraînant une évolution considérable des formes de travail et des méthodes de production.

Nous indiquerons plutôt les effets indirects qu'a eu cette production de masse, qui ont commencé à se faire durement sentir depuis une dizaine d'années. Le développement de l'automobile s'est fait au détriment de biens collectifs gratuits, ce qui pose question à l'ensemble de la collectivité: consommation d'espace, allongement des temps de transport et multiplication des déplacements alternatifs, engorgement des villes, pollution, multiplication des dangers pour l'ensemble de la population, accentuation des phénomènes d'exclusion...

Au niveau de la main d'oeuvre la production de masse a entraîné une transformation des méthodes de production, une déqualification progressive par la généralisation du travail des O.S., souvent réalisé par des immigrants. Les gains de productivité se sont progressivement égalisés, mais la généralisation de ce mode de production laisse à la collectivité le problème de gérer les graves conflits sociaux qui sont ainsi créés, que se soit sous forme de conflits ouverts, ou larvés (absentéisme, refus du travail).

La production s'effectue avec des technologies de très haut niveau, nécessitant l'immobilisation d'un capital fixe considérable, dégageant une part de profit de plus en plus faible.

L'industrie automobile se trouve ~~amenée~~ à réaliser des produits de moins en moins différenciés, pour réduire les risques dans un domaine où règne une concurrence implacable, qui n'incite ni à l'inventivité ni à l'innovation. C'est l'Etat, comme intervenant extérieur, qui est amené à fixer les règles du jeu par incitation et réglementation: celles-ci concernent évidemment une certaine limitation des nuisances (pollutions diverses, plafonnement des performances). Les mesures concernant la sécurité (ceinture, prohibition des accessoires dangereux) parex) sont connues depuis longtemps, mais n'ont été généralisées que par intervention réglementaire.

Nous retiendrons surtout enfin la dimension micropolitique des conséquences de l'automobilisation du social, entendant par là la tendance à ordonner et modeler très finement les comportements à travers un faisceau d'injonctions, d'incitations ou d'interdits, souvent à peine perceptibles, mais qui finissent par constituer le noyau dur, fondateur d'un système d'assujettissement

Par analogie, nous pourrions faire la comparaison avec la naissance de l'Ecole, laïque et obligatoire. Ce qui a constitué cette école, c'est un ensemble de prescriptions très précises, plutôt que le contenu de l'enseignement: la mise en rangs, la position assise, l'estrade, la hiérarchie du corps enseignant, la disposition des tables, la calligraphie, etc, disciplinairement faisaient le processus d'apprentissage, en excluant d'autres démarches. Cette codification des corps et des comportements, cette distribution des affects et des habitus était la première tâche, et peut être la plus importante de l'étatisation de l'enseignement (le savoir distribué par l'école était déjà à l'époque assez largement répandu, mais de façon non homogène).

La comparaison avec l'école nous semble pertinente, car l'apprentissage de l'usage de la route, et plus tard de la conduite, sont devenus des savoirs obligés, qui commencent à être inculqués avant même la lecture ou l'écriture. Il ne s'agit plus de faire preuve de capacité individuelle ou d'exercer un privilège réservé à certains groupes sociaux, il faut que tout le monde se repère dans la circulation, de l'enfant au vieillard, et que tout le monde conduise à peu près de la même façon, du paysan au PDG. Par l'intermédiaire des problèmes posés par la sécurité, l'intervention de l'état s'est faite de plus en plus fine, et porte sur la pratique même des automobilistes: normalisation des usages, apprentissage de gestuelle et de comportements fortement normalisés, en suivant l'hypothèse qui veut que sur les axes supportant de gros traffics et réalisant des performances élevées, le risque diminue au fur et à mesure que se réduisent les différences de comportement (cf thèse de Boltanski sur la concurrence pour l'espace, in Actes de la Recherche, mars 75)

Le code de référence, le mode de sémiotisation est totalement différent pour un usager des années 50 par exemple, habitué à des routes à trafic rare et lent, interprétables dans leur rapport avec l'espace géographique, et pour un usager formé au système des autoroutes, qui suppose la manipulation rapide de signes informatifs abstraits et la compréhension d'un espace constitué de mouvements relatifs.

Si en un premier temps l'automobile a accéléré le mouvement de déterritorialisation, c'est à dire le renforcement de l'isolement des individus en les coupant de leurs réseaux de socialité pour en faire une masse de travailleurs "libres", en un deuxième temps, c'est le déplacement et la mobilité qui sont constitués en

domaine autonome et spécifique où s'exercent les prérogatives de l'Etat, tout comme sur l'éducation ou la santé: citons encore pour exemple l'intervention sur la gestion du temps (étalement des horaires, des déplacements), ou sur les flux de circulation, par le guidage radio ou les modifications d'itinéraires.

Une telle situation amène une transformation du rôle idéologique de l'automobile. Celle-ci a été pendant longtemps, et est encore, l'occasion d'un théâtre permanent où se rejouent les oppositions entre classes sociales. La route est une scène où se réalisent, à travers le travesti que constitue le véhicule dans le système hiérarchisé des signes sociaux, toute une série de scénarios d'agression, d'humiliation, de provocation, de signes de reconnaissance ou de solidarité: pauvres/riches, nouveaux riches/ aristocrates, français/étrangers et immigrés, paysans/habitants des villes, jeunes/vieux, hommes / femmes, marginaux/ intégrés, citroenistes/renautistes, provenant de tel département ou de telle région, hors catégorie à forte solidarité (les motards), agressifs/soumis, etc; un simulacre étonnant des rencontres entre les différents groupes sociaux qui ne trouvent guère que la route comme lieu d'interaction.

En apparence contradiction, on trouve aussi la représentation inverse qui tend à la négation des différences sociales: les "automobilistes" forment un semblant de groupe partageant des intérêts communs et pesant de tout son poids lorsqu'il s'agit de protéger ses intérêts. Dans ce scénario, les "automobilistes" s'opposent à l'Etat (dispensateur de taxations et de limitations diverses, avare en équipements routiers), à la gendarmerie (qui "épie", et"espionne" ces bons citoyens que sont les automobilistes plutôt que de traquer la "racaille" fautiveuse de troubles), les non-automobilistes et les écologistes, ces

diplodocus issus d'un autre age ("Ceux qui ne croient pas à la publicité en 1970 sont ceux qui ne croyaient pas à l'automobile en 1900"). Cette tendance à l'uniformisation autour du modèle des classes moyennes tend, nous semble t-il à se généraliser: les différences précédentes tendent à se neutraliser au profit d'une seule opposition, normalité / anormalité, adaptation / inadaptation, intégration / exclusion, sécurité / insécurité.

La normalisation s'accroît dans la mesure où l'agrégation à des groupes, fantasmatiques ou réels, fait place à une individualisation. Différences et singularités s'effacent devant la seule question de la conformité à un modèle général. L'automobiliste se doit d'être aussi indifférencié et substituable qu'un travailleur sur sa chaîne, qu'un conducteur de la SNCF: attentif, détendu, prudent, adapté, comme le dit une publicité sont les maîtres mots de la constitution de la nouvelle visagété de l'usager soumis. Cette individuation instaure la culpabilité au coeur même de chacun, puisque, quelque soient ses efforts de conformité, il y a toujours quelque bout par où il pêche (I). La culpabilité et l'inquiétude n'ont jamais été facteurs de sécurité, mais c'est là un des moindres paradoxes suscités par les idéologies de la sécurité totale, une de ces "bavures" dont elles ont le secret, dérisoire et tragique.

(I) Des études de l'ONSER ont montré que tout automobiliste commettait un nombre important d'erreurs au cours de la conduite; l'accident est la sanction rare statistiquement d'un enchainement de fautes mineures, d'une série de "quasi-accidents" (inattention, malentendu, fatigue).

2) LA TAILORISATION DES TRANSPORTS

Les pouvoirs publics ont pris dans les six dernières années une série de mesures de disciplinarisation des conducteurs: la limitation de vitesse, le port de la ceinture, le contrôle préventif du degré d'alcoolémie, et probablement dans l'avenir, le contrôle de l'état du véhicule. Ces mesures, qui ont pour but explicite l'amélioration de la sécurité routière, ont fait l'objet d'une mise en scène spectaculaire: indirectement, il s'agissait d'agir sur les "comportements des usagers et de modifier leur rapport avec l'automobile.

Des réactions très vives ont accueilli ces mesures, marquant que le débat tournait autour de deux questions: qu'est-ce que conduire, une activité ludique ou un travail ? qu'est-ce que l'automobile, un objet privé dont on peut jouir comme on l'entend, ou un élément intégré dans l'ensemble des activités circulatoires ? Les classes moyennes et populaires qui avaient tant misé sur l'automobile comme objet de consommation, comme symbole de liberté s'opposant à la "captivité" des transports collectifs la trouvaient saumâtre, et les pouvoirs publics avaient eux-même retardés le plus possible des mesures qui allaient de toute évidence mécontenter leur base électorale.

Seulement voilà: l'accident d'une automobile reste encore de l'ordre de la tragédie privée, regrettable, mais on en a vu d'autres. Il n'en n'est pas de même dans le cas de l'accident de chemin de fer, qui provoque des dégâts matériels et humains considérables, et justifient un énorme effort de contrôle et de prévention: il ne viendrait à l'esprit de personne de dire que le conducteur de train est libre de le mener comme il l'entend.

La généralisation de l'automobile et de l'autoroute ont la propriété d'élever très rapidement l'accident de la route au niveau de la catastrophe ferroviaire, pour peu que le trafic soit élevé: un carambolage sur l'autoroute par temps de brouillard implique en 1977 plus de cent véhicules, provoque une vingtaine de morts, immobilise la voie pour plusieurs jours.

Pour comprendre ce qui ressemble fort à un malentendu, il faut remonter aux premières années de l'énorme effort de construction d'équipements autoroutiers, dans les années 1960 en France.

Le succès de l'automobile s'est fait sur la promesse d'une libération de la mobilité, en offrant des prestations supérieures à celles du train: pas de rupture de charge, liberté des stratégies d'itinéraire, des horaires, des modes de conduite; et perspective d'une augmentation continue des performances, pour autant que soient construits les équipements routiers adaptés.

Divers groupes de pression n'ont pas lésinés sur les moyens pour convaincre l'opinion et les pouvoirs publics que le train n'était qu'un archaïsme, le mode de transport des pauvres, des bidasses, des immigrés de l'intérieur et de l'extérieur: un matériel à bout de souffle pouvait tenir lieu de confirmation de l'humiliation et du mépris impliqués par le recours aux transports en commun. Des publicistes en folie annonçaient l'ère de l'automobile sur un réseau spécifique: "sonnez la charge", "le pied sur la gachette", "le levier de vitesse se tend vers vous comme la crosse d'un colt". En 1970, Citroën lançait la synthèse de l'ivresse automobile avec la SM, superbe voiture conçue pour rouler à 180 en vitesse de croisière; elle était supposée, comme la II CV, la 2 CV, et la DS annoncer la voiture de l'avenir. Pas de chance, les services de conception

s'étaient complètement trompés, et la voiture de demain n'était qu'un diplodocus, abandonné discrètement quelques années plus tard.

La fonction de l'autoroute est bien la performance, mais pas du tout celle qu'avaient pensé les ingénieurs de Citroën. Au temps de l'automobile de masse, on vise à améliorer la productivité du système routier, c'est à dire sa capacité d'absorber un flux important de véhicules avec la plus grande régularité possible. Entre ses deux barrières, l'autoroute est un univers artificiel de corps en mouvement relatif les uns par rapport aux autres. Ce n'est pas l'excès de vitesse en tant que tel qui fait problème (la topologie géographique ne réserve ni surprise, ni imprévu) mais le désordre qu'il risque d'introduire: l'interruption des flux est le danger majeur de l'autoroute. Celui-ci convertit un ensemble protéiforme d'usages, de volontés, d'options diverses en un but unique, accomplir la traversée d'un espace non-signifiant dans les meilleures conditions. Il n'y a rigoureusement rien à faire d'autre sur une autoroute que de rouler, l'espace se mesure au temps mis pour le parcourir. A ce titre il agit exactement comme le chemin de fer qui fournit un service (transport) indépendamment des raisons qui amènent chacun à s'en servir.

C'est la conduite réduite au travail à la chaîne, déqualifiée, monotone, qui est la plus efficace. Les signaux, les informations disposés le long de la chaussée n'ont pas une valeur indicative mais absolument impérative. L'autoroute est un espace informatique, dans lequel le conducteur décode des messages binaires élémentaires. L'optimisation du système s'obtient par le décentrement du lieu de décision: sans le savoir l'usagers

conduisent à travers le service de gendarmerie qui assure la couverture avec des moyens sophistiqués, caméras, téléphones, voitures balais, hélicoptères, panneaux mobiles, signaux d'alerte. Leur regard est prolongé au delà de la portée de l'oeil par les informations qui prédigèrent ce qui est à venir. Il est significatif qu'ils disent souvent, après s'être trouvés face à une situation surprenante, "n'en avoir pas cru leurs yeux". Divers projets d'affinement du mode de contrôle existent, comme l'obligation de posséder une radio réceptrice, ou des systèmes d'alerte automatique (par exemple, pour les excès de vitesse, ou l'annonce lumineuse ou sonore d'un danger, grâce à un dispositif récepteur captant le signal d'un émetteur noyé dans la chaussée).

Le lieu autoroutier, sans le staff d'entretien, d'assistance et de contrôle, est totalement inhabitable: les formations des professionnels parlent du "syndrome du naufragé" qui frappe les automobilistes en panne ou légèrement accidentés; désemparés, et impuissants, ils se précipitent dans les bras de leurs anges gardiens, parfois cyniquement avisés, comme ce dépanneur qui avait repris comme épave une voiture dont la durite était crevée.

La réalisation de l'équipement en site propre qui devait consacrer l'automobile finirait-elle par poser la question même de son existence ? Le seul autoroute sûr serait celui où on pourrait supprimer les conducteurs. Des projets futuristes évoquent des voitures soumises au guidage, grâce à une sorte de poignée de branchement reliée à un rail qui donnerait les impulsions nécessaires, ou la transformation de la chaussée en un gigantesque tapis roulant, à plus de 200 km/h, sur

lequel les voitures seraient immobiles: au moins là, on serait sûr qu'ils ne feront pas d'âneries, et, oh délice, ils pourront passer le temps du voyage à regarder la télévision (sic). C'est joli sur plan, mais ça ne marchera probablement jamais, d'autant que le chemin de fer peut réaliser de telles prestations à un prix infiniment moindre.

Comme les problèmes présentaient une certaine urgence, il était plus simple d'encadrer les usagers. Une chose a été d'apprendre à l'ensemble de la population à se servir d'une machine de type nouveau, une autre chose est de lui apprendre à se déplacer dans un espace de nature spécifique. L'automobile n'est plus l'extension de la marche à pied, mais la particularisation du transport collectif.

Arrivé à ce point, on peut se demander ce qui différencie le travail du conducteur de train et celui de l'automobiliste, à part que le chemin de fer est piloté par un homme payé pour s'ennuyer, très bien formé et très surveillé, qui n'exerce qu'une fonction de contrôle et de régulation. Cet encadrement du conducteur d'automobile ou de poids lourd n'est pas possible, car ils constituent la forme déqualifiée d'un métier. La place qu'a pris l'automobile dans les pays riches ne permet pas d'élever de façon significative le niveau de ce qu'on peut exiger des candidats à la conduite. La conduite fait partie du bagage commun, comme la lecture ou le calcul, indépendamment des compétences ou des appétences. La limite de l'autoroute ne va-t-elle pas être l'ennui, et le sommeil de plomb qui gagne les douillets habitacles si chèrement payés, avant même les mesures drastiques qu'imposeront les problèmes énergétiques ?

Il est difficile de concevoir comment on pourrait limiter, à l'heure actuelle, le recours à l'automobile; elle est passé de la sphère du luxe et du surplus, à la situation de prothèse obligée pour parcourir un espace éclaté en ses diverses fonctions. Le besoin de déplacement ne doit pas être naturalisé: il a été produit d'une façon qui est parfaitement démontrable historiquement. La gare incite à la centralisation de l'habitat, l'automobile à sa dispersion en un maillage continu: la "rurbanisation" est le joli nom qu'on a trouvé pour désigner cette situation catastrophique.

La fonction de transport est ainsi rendue strictement abstraite et déterritorialisée. Or la fascination exercée par l'automobile consistait précisément en une possibilité offerte à l'utilisateur de marquer son territoire, que ce soit dans ses itinéraires, sous la forme de fétiches divers, ou par un détournement de l'usage de la voiture en entrepos, atelier, cabas ou lieu d'escapades extra-conjugales.

Ce qui a changé, de 1950 à 1980, c'est que la route est sortie du champ du voyage pour devenir une part essentielle de la chaîne productive. Aller de l'hyper-marché à l'habitat, au travail, aux lieux de loisir et de vacances. Joindre les caisses produites à Rennes, aux moteurs provenant de Lorraine, les pneus du Massif Central et les boîtes de vitesse importés d'Allemagne. Ces représentations schématiques inscrivent la fonction transport à son niveau le plus contraint et répétitif. Et puis ajoutons pour mémoire que l'ensemble des taxes touchées par l'Etat au titre de l'automobile et des produits pétroliers dépasse largement les revenus dégagés au titre de l'impôt sur le revenu. La fin de l'automobile n'est pas pour demain.

Il reste que l'automobile est toujours en vogue: passé l'alerte, qui a frisé la panique, de la crise pétrolière, elle est remonté à des scores inégalés. Les constructeurs les plus lucides restent incrédules, car ils savent que leur surlendemain ne seront pas chantant, dans une bataille économique dont nous n'avons encore eu que les souffles avant-coureurs.

Et puis, sans trop faire de bruit, les ingénieurs des Ponts et Chaussée se sont demandé parfois ce qu'on pourrait faire de toutes ces autoroutes, une fois passée la grande ère automobile. Et il faut bien dire qu'il suffirait de peu de chose pour les convertir en bases de voies de chemin de fer... Après tout, tout peut arriver, puisqu'on rencontre de plus en plus de gens pour qui l'automobile représente le comble de la ringardise -des snobs, bien sûr-, que les transports en commun et la SNCF ont fait leur apparition sur le marché de la publicité, jusque là occupé massivement par l'automobile, et que même des efforts de modernisation et de confort ont été réalisés pour renouveler un matériel archaïque et croulant. Comme disait Dostoïevski, "si l'Automobile n'existe pas, alors tout est permis"!

La rationalisation des modes de transport tend à convertir la diversité des espaces en une seule dimension abstraite, le temps mis à le parcourir, qui lui-même peut se convertir en équivalent argent: le coût d'un aménagement de carrefour se mesure à l'aune du nombre des heures perdues, donc à une perte économique hypothétique (nous ne revenons pas ici sur le côté folklorique de la démonstration, cf la critique de la notion de valeur temps, ch 6 de La Ville Disciplinaire, Dréyfus, 1976).

Au delà de cette tentative de quantifier l'inquantifiable, relevons cet alignement de tous les déplacements sur le modèle des trajets contraints (travail, consommation). Pour contrôler la mobilité, il suffit de contrôler les horaires de façon stricte.

"Qu'as-tu fait", dit la mère à son gamin qui revient de l'école avec 5 minutes de retard: elle n'a pas besoin de le suivre pour le surveiller, le respect de l'horaire suffit pour savoir où l'interroger, et le gamin lui-même est ligoté dans tout le pathos affectif de la culpabilité: il va faire de la peine à sa maman, qui, pour peu qu'elle délire, ne manque pas de l'imaginer sous un camion (cf l'enfant interdit, in Co-Ire, Recherches n° 22).

Le Panopticon est encore fondé sur la topographie et le regard. Mais le contrôle du temps, son enfermement dans un cadre étroit est plus efficace pour parvenir à la transparence. Chaque tranche horaire assigne une tâche, y compris de loisir: de telle à telle heure, le sujet disparaît pour devenir écolier, travailleur, footballeur ou pilier de bordel, peu importe, il est assigné à une place. Le contrôle s'effectue par le contrôlé lui-même, pressé d'arriver, d'éliminer les vacuoles. Plus les trajets sont rapides, plus ils sont précis, et plus ils excluent toute dérive, toute apparition de connotation, ne serait-ce que sous la forme la plus simple de laisser l'esprit vagabonder. Des automobilistes, et des usagers des transports en commun, nous ont dit, contrairement à toute apparence, que leur temps de transport était un des seuls moments où ils pouvaient "scuffler".

3) INTERMEDE: APPROCHES DU TERRITOIRE

Une voix (off): Au nord, rien. Au sud, rien. A l'est, rien.
 A l'ouest, rien.
 Au centre, rien.

Le rideau tombe. Fin de l'acte un.

(publicité Lion Noir, 1947, citée par G. Perec)

La mobilité reste une question abstraite, tant qu'on ne la réfère pas à ce qui la qualifie.

- L'inscription territoriale

D'un côté, elle se trouvera définie par les virtualités de déplacement qui sont inscrites dans l'espace. Par une métaphore, on peut s'en représenter les deux pôles, en opposant le désert, dans lequel toutes les directions, tous les itinéraires sont virtuellement possibles, y compris le non-mouvement, et le couloir, qui n'autorise qu'une ou deux directions diamétralement opposées, qui constitue l'espace alentour comme invivable (interdit ou inaccessible), et dans lequel l'immobilité est proscrite, puisqu'il mène d'un point fixe à un autre: le couloir est une incitation au mouvement, et ce n'est donc que dans cette configuration que la vitesse prend un sens (il se mesure par le temps mis à le parcourir).

La matière neutre de l'espace est organisée, structurée par un système de couloirs qui en intensifie la configuration. L'espace peut alors être caractérisé par des zones de plus ou moins grande accessibilité, et par le réseau des "couloirs" qui est une machine d'inscription des circulations.

L'hypothèse d'un espace neutre est évidemment une fiction, (encore qu'il ne soit pas dépourvu d'une puissance mythique très grande, on le sait, les urbanistes et les utopistes sont des maniaques de la table rase. L'espace est produit par le réseau

des circulations qui va le tramer de façon plus ou moins dense. L'espace neutre n'a pas d'histoire, puisqu'il fonctionne comme le fond indifférencié du mouvement, quelque chose comme la pulsion de mort. Au contraire, les réseaux de circulation en ont une, fort complexe, qui est celle de l'histoire des inscriptions territoriales, et des pouvoirs qui en sont les promoteurs.

- Les groupes sociaux et leur territoire

La deuxième qualification de la mobilité serait celle des "territoires". Une fois le réseau posé comme définissant le champ des possibles, il reste à savoir comment est occupé ce système par les groupes sociaux qui y trouvent le lieu de leurs échanges. Il reste à faire une approche plus précise de la notion de territoire, mais avançons quelques points:

Chaque groupe, chaque individu constitue un territoire au sein duquel il se trouve "chez lui" et qui définit un intérieur et un extérieur. Notons au passage que le territoire n'a rien à voir avec la possession de l'espace, cette étrangeté ethnologique de notre civilisation: ce qui définit le territoire, c'est la capacité et le désir d'occuper un espace; c'est donc un usage; le conflit entre Romulus et Rémus est un conflit de territoire et non de propriété, puisqu'ils sont égaux (ils sont même jumeaux!) et qu'il n'y a pas de force sociale de rang supérieur qui pourrait enregistrer cette "propriété". Les rapports internes de chaque communauté sont régis par une loi locale, et les rapports externes par la violence, ^{III} symbolique ou réelle. Tout au moins est-ce là la situation pour des sociétés égalitaires et sans pouvoir (par ex les indiens) où les territoires des groupes sont juxtaposés et libres, et où les rapports sont régis par des systèmes d'alliance ou de conflits.

Un espace spécifique du transport, qui s'est créé de façon concomitante ^{à la constitution de} ~~que se sont constitués~~ l'espace du logement, l'espace du travail, de la consommation, du loisir, des vacances, de la maladie ou de la folie. Le processus de déterritorialisation introduit par le capitalisme a fait éclater les groupes sociaux, hétérogènes, pour avoir affaire à des individus sérialisés qui participent à des fonctions abstraites. Le transport est ainsi constitué comme l'une de ces fonctions déterritorialisées, mais aussi comme la condition de possibilité de cette déterritorialisation. Comparons à titre indicatif le trafic de Marseille en 1938: près de 10 000 batiments de dix à quinze mille tonnes, transportant des marchandises diverses; l'équipage d'une vingtaine d'hommes vivait à Marseille pendant le temps assez long des déchargements. Aujourd'hui la presque totalité du tonnage est réalisé en pondéreux en vrac, avec des pétroliers de 200 à 300 000 t qui ne font qu'une halte à un terminal, sans même débarquer l'équipage d'une trentaine d'hommes.

Nous aurons à revenir sur ces phénomènes dans le travail généalogique que nous avons en projet pour la suite.

En favorisant les déplacements, les systèmes modernes de transport tendent à protéger de la traversée du territoire des autres, à permettre de n'être pas atteints par leurs différences. Les barrières qui longent l'autoroute définissent une différence stratégique; quelle que soit leur fonctionnalité, ce sont des structures disciplinaires, qui définissent deux renfermements spécifiques, l'un sur la fonction de rouler, avec une nourriture, une hotellerie, des produits spécifiques, l'autre sur une fonction sédentarisée: le paysage est là pour faire rêver la campagne au citadin en transit, le train de voiture est là pour faire rêver

de voyage et de liberté le sédentaire. Le week-end, une clientèle locale remplit les Borel autoroutiers: ce n'est probablement pas pour en apprécier la bizarre gastronomie, mais pour ne pas être exclu d'une symbolique sociale.

La force du mythe de l'automobile provient de ce qu'elle évoque la possibilité d'une déterritorialisation: elle permet d'aller dans des espaces qui seraient inaccessibles ou interdits, une sorte d'ouverture permanente sur le départ. Son rabattement, c'est le ~~renfermement~~ renfermement sur une cellule close qui donne la garantie ou l'illusion que l'on peut être hors de chez soi tout en restant chez soi (il y aurait des rapprochements à faire avec la télévision). Loin de permettre une interpénétration entre le milieu d'accueil ou de passage et le voyageur, il y a accentuation des ségrégations. Le voyageur ne bénéficie que d'une liberté surveillée.

4) MOBILITE ET/OU SEDENTARISATION

Le développement des transports de masse a pour effet singulier de renforcer la sédentarisation de la population. Les encombrements, la multiplication des déplacements contraints créent un effet de trompe l'oeil. Toutes sortes de procédures de fixation se sont mises en place: la généralisation du salariat, la dépendance financière et administrative (crédit, banques, identité), les modes de consommation eux-mêmes (habitat, accroissement des biens avec celui du niveau de vie) produisent une forte reterritorialisation sur l'habitat et la famille nucléaire. "La norme familiale s'est constituée en creux au travers d'une typologie des manques, en tête de laquelle s'inscrivait le manque de logement et le manque de famille: le célibataire et le nomade" (Disciplines à Domicile, p201, Joseph et Fritsch, Recherches n° 28).

Si la sédentarisation au XIX^e devait être réalisée de force pour une main d'oeuvre si délocalisée, qu'elle était prête à tous les déracinements (Villes usines, cf Le Petit Travailleur Infatigable, Murard et Zylberman, Recherches 25), c'est maintenant l'ensemble de la structure sociale qui a repris cette fonction d'assignation à résidence. Le consensus est d'autant plus large qu'il se fonde au départ sur la réalisation d'un certain nombre d'objectifs du mouvement ouvrier, d'assistance et de sécurité. Seul celui qui est fixe peut bénéficier de ses droits (un employeur d'entreprise ~~de travail~~ temporaire remarquait avec étonnement qu'il arrivait souvent que des intérimaires oublient de venir chercher leur salaire).

La sédentarisation se produit moins par le contrôle des déplacements que par celui du temps. Il est étroitement déterminé, saturé, comme dans ces établissements d'hygiène mentale où la discipline se réalise au travers d'un emploi du temps des pensionnaires surchargé qui interdit toute divagation, mais aussi toute guérison dans cette multiplicité d'activités-placébo. Nous avons très souvent trouvé au cours des entretiens que c'est à travers la rupture de l'impératif temporel, pour une raison fortuite, que se ressent fortement le ~~le~~ sentiment d'évasion, beaucoup plus que dans le temps de "vacances" ou de "loisir" qui n'échappe pas plus que les autres aux fortes déterminations.

A défaut d'annuler le temps du déplacement, l'effort consiste à le rendre le plus bref possible, pour que la vacuole ne permette pas d'indésirables vagabondages, que la pression ne se relache pas: le temps de déplacement doit rester autant que possible un temps de travail.

Le marché d'Air Inter repose essentiellement sur les "voyages d'affaire" des cadres. Son argument choc est de permettre un déplacement en province dans la même journée, donnant une sorte de garantie de ne pas découcher. L'intérêt de l'entreprise s'y retrouve, car un cadre ne saurait aller que dans un restaurant pour cadre et un hotel pour cadre, ce qui garantit une note assez salée. Il reste par ailleurs disponible le lendemain pour une nouvelle journée de travail, et la facilité ainsi offerte donne à l'entreprise la possibilité de mieux concentrer le pouvoir décisionnaire. Il y a un coté vaguement funambulesque à cette histoire, et on peut se demander si une moindre facilité de déplacement n'inciterait pas à une plus grande rigueur de gestion. Elle indique en tout cas que c'est le pouvoir, même si c'est sous forme de simulacre, qui gagne en mobilité, plus que la personne, réduite à sa fonction.

Le "voyage d'affaires" n'est-il pas pour une bonne part l'artefact destiné à contrebalancer la tendance des antennes à dériver vers un autre fonctionnement par rapport à l'environnement, ou à se renfermer sur une routine bureaucratique ? Loin d'inciter au dynamisme des secteurs décentrés par rapport au lieu de décision, la plus value de pouvoir dont bénéficient les cadres migrants n'est-elle pas la conjuration de l'hyper-territorialisation d'un travail détaché de ses finalités, réduit localement à sa dimension disciplinaire ?

"On peut appeler ça un travail, mais on ne fabrique rien.

C'est la machine qui fabrique, ou bien la chaîne. Quant au travailleur, on lui fait restituer l'énergie qu'il a accumulé grâce au sommeil...(des absences font que) la production a baissé de cinquante boîtes. Malgré tout, on bichait tous intérieurement à chaque fois que la chaîne s'arrêtait...

Voici le slogan actuel de Toyota: "expédier dans le monde entier nos voitures bien aimées" (in Toyota, l'Usine du Désespoir, Kamata Satoshi, Paris 1976.

Pour l'essentiel, la mobilité est réservée à une catégorie très restreinte de la population, qui deviennent des professionnels de la mobilité: camionneurs, pilotes, conducteurs SNCF, VRP, etc. "Je roule pour vous" est leur devise, qui indique bien que le déplacement est la composante essentielle de leur travail. Ce qui définit à contrario le reste de la population comme sédentarisé par le travail et l'habitat.

Le modèle de vie sédentaire est tellement devenu dominant que les revendications de ces catégories de travailleurs ne trouvent souvent à se formuler qu'à réclamer un alignement sur les professions dites normales: pouvoir mener une vie familiale, avoir des horaires réguliers, etc. Le modèle de référence est celui de la petite bourgeoisie, car on voit mal ce que peut avoir de "normal", toute sédentaire qu'elle est, la vie du travailleur posté.

Il nous semble - indépendamment de la surexploitation dont peuvent être l'objet les ~~xxx~~ routiers - que ce glissement est la manifestation d'une moindre perception de la spécificité de ce type de travail, tout au moins au niveau des revendications. Ce travail se ramène à la grisaille du temps qu'il faut y effectuer pour "gagner sa croute". Les "travailleurs de la ~~xx~~ mobilité" ne se ~~conçoivent~~ ^{voient} comme spécifiques, mais comme des écarts par rapport à la norme d'un mode de vie sédentaire abstrait.

Nous citons cette interview récente de C. Levi-Strauss qui marque l'écueil de cette abolition des singularités, même si le seul exemple qu'il trouve à citer reste quelque peu archaïsant:

Je ne suis pas le premier à dire, et probablement pas le dernier à constater, que l'évolution de nos grandes sociétés modernes tend à pulvériser les cadres intermédiaires, à réduire les individus à des atomes interchangeables, à les déposer au profit d'un pouvoir centralisé et anonyme. Cela me semble aller de soi, et, sur un plan un peu plus théorique, ces considérations d'ordre pratique rejoignent ce que j'avais appelé autrefois - en essayant de définir l'objet de l'ethnologie pour le distinguer de recherches de caractère plus généralement sociologique - les niveaux d'authenticité, c'est-à-dire ces petits niveaux discernables même enrobés dans notre société, où les rapports entre les individus reposent sur des bases concrètes. Le niveau de la vie communale, par exemple, où il ne s'agit pas seulement de ~~la~~ ^{la} ~~décider~~ ^{décider} dans l'abstrait, mais par rapport à Pierre, Paul ou Jacques, qui se connaissent les uns les autres avec leurs idiosyncrasies, leurs intérêts, leurs préjugés, et où la vie collective, par conséquent, repose sur une perception authentique de la réalité et de sa vérité même. Et il me semble que ce qui existe encore sur le plan de la vie communale, qui me paraît être ce qu'il y a de plus riche dans nos sociétés contemporaines, il est regrettable que cela n'existe plus à d'autres niveaux.

- Je veux dire que dans les sociétés de type traditionnel, les individus, parce qu'ils appartiennent à une multitude de petits corps d'ordre familial, professionnel, local, religieux, corporatif, etc., ont (ou avaient) le sentiment que chacun occupe une position très précieuse, parce qu'elle lui permet de se distinguer des autres, d'avoir le sentiment qu'il exerce une fonction irremplaçable de posséder une originalité propre. Peut-être chacun considère-t-il sa position supérieure à celle de ses voisins, non pas qu'elle lui vaille un pouvoir de contrainte ou d'exploitation, mais simplement parce qu'elle implique quelques menues différences auxquelles s'attache une valeur, dirais-je presque esthétique.

Peut-on suivre Lévi-Strauss sur une telle voie ? La tendance à l'homogénéité est elle aussi forte qu'il le dit ?

Le point paradoxal sur lequel nous voudrions insister, c'est qu'il y a un discours dominant tenu sur ces professions, tant par les organisations syndicales que patronales: le salariat est un et indivisible, et correspond au même mode de vie pour tous. Ainsi est constituée une forme de légitimité.

Toutefois, les travailleurs ou les employeurs, pour peu qu'on les interroge, ne manquent pas de spécifier que la part nomade de ce type de travail répond à certaines caractéristiques de ce type de main d'oeuvre: instabilité, difficulté de s'adapter à un travail régulier, refus de relations hiérarchiques, goût pour une certaine mythologie du voyage... Mais les termes sont curieusement ambivalents, et ces travailleurs sont vite désignés comme des cas sociaux, péjorativement. (cf. dans un domaine proche: Le Marché du Travail Temporaire, Grass et Icard, recherche CERFI-Ministère du Travail 1978). Leur spécificité ne peut s'inscrire que négativement, comme un manque: "on ne peut rien faire avec eux, ce sont des individualistes", nous a dit un syndicaliste. Et nous irions jusqu'à y voir la raison pour laquelle, dès que ce travail n'est pas enserré dans un cadre réglementaire étroit comme dans les grandes compagnies à forte tradition syndicale (SNCF), il est parfois l'objet d'une scandaleuse exploitation par les employeurs: évoquons ici les grandes grèves de marin de 1977 qui ont mis à jour les conditions d'embauche ou ... le rapport Guillaumat, qui tend à faire quasiment ouvertement pression sur la SNCF par la concurrence de la main d'oeuvre moins organisée et moins qualifiée des transports routiers.

Il semble donc que ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~ la politique menée envers les personnels de transport souffre d'une contradiction inhérente: pour lutter contre l'anarchie qui résulte de compromis locaux, de professions dont le profil n'est pas très assuré, de personnels dont le mode de vie est marqué d'une certaine instabilité, il y a tendance à les ramener au cas général du salariat; d'un coté on peut espérer des gains de productivité et des économies d'échelles, de l'autre constituer des ensembles de travailleurs suffisamment importants pour faire une pression efficace pour obtenir de meilleures conditions de travail.

Mais les conséquences à terme ne s'en font pas moins sentir: cette organisation du travail crée des ensembles lourds à gérer, facilement bureaucratisés. La tendance en France à substituer la route au rail est liée à l'inertie de l'entreprise SNCF, tenue par une tradition ouvrière puissante, plus que par une différence de qualité des prestations offertes; la surcapacité de transport, accentuée par la récession économique, pèse de tout son poids sur la gestion de la SNCF, dont les charges restent fixes, mais se trouve régulée localement, si l'on peut dire, pour les routiers: licenciements, ralentissement des investissements des transporteurs, moindre participation aux frais d'équipements routiers puisque celle ci est proportionnelle au trafic effectivement réalisé. Toutefois, dans la mesure même où ils deviennent dominants, le transport routier tend à devenir une profession "normale", en contrôlant plus étroitement les conditions de travail, les usages du véhicule, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~. L'écart qui existait ne peut tendre qu'à se résorber.

5) LES RITES DE JUXTAPOSITION

Les espaces de circulation donnent à voir les relations sociales de façon privilégiée en constituant

les lieux des rencontres, des croisements et des interactions, dans ce que nous pourrions qualifier de rites de juxtaposition. Nous les opposons ici, grossièrement, aux lieux préstructurés par un code, fortement déterminés par l'intersubjectivité, comme la famille ou le travail.

La rue, la route, la place, bien avant d'être les lieux de l'accident, qui est la forme catastrophique de la rencontre, sont les espaces des événements et des incidents. Nous pourrions trouver des indices de ce fonctionnement dans des pratiques sociales en marge de nos cultures, ce qui les rend plus frappante.

Citons l'exemple de la Grèce: dans les villages entre 17 et 19 heures les circulations s'interrompent pour laisser place à la déambulation de la population dans les grandes rues, sur les places. Salutations, présentations, plaisanteries, rires circulent; après la journée de travail où chaque membre de la communauté villageoise a travaillé dans son coin, le lien social vient se réaffirmer dans l'échange symbolique des regards et des paroles, du voir et de l'être vu. Une des fonctions de ce rite tourne autour de la fertilité et de la reproduction: montrer les enfants et permettre aux futurs couples de se rencontrer.

Nous pourrions citer à l'autre extrémité l'espace collectif perçu comme les lieux du conflit entre les clans. Dans des régions musulmanes traditionalistes, ^(à M'2AB, par exemple) les femmes qui sortent dans la rue se voilent, et subissent un rite de purification lorsqu'elles retournent chez elles, marquant par là que celui qui est dans la rue appartient à tout le monde. La femme non voilée est une

"prostituée" et se trouve l'objet des agressions rituelles des hommes; la rue est le lieu de rencontre des hommes et le refuge de ceux qui sont exclus de la famille clanique.

Nous avons indiqué au cours de notre travail sur l'accident que la route était un des rares lieux où se croisaient les différentes catégories sociales, fortement ségréguées par ailleurs dans leur habitat, leurs lieux de loisirs, etc. Il s'y passe toute une théâtralisation des rapports sociaux: sous la forme la plus visible du signe et de ses connotations que représente le véhicule -ce qui expliquerait qu'en dépit des limitations de vitesse et de la banalisation des véhicules, la demande pour les hauts de gamme reste forte -, mais aussi dans des comportements stéréotypés de connivence ou de provocation.

On peut regretter un tel état de choses vis à vis de la sécurité , mais il nous semble relativement inévitable, dans la mesure où il est la contre partie de la carence des échanges entre les différentes composantes du socius. Le lieu d'exhibition qu'était la gare de la fin du XIX^e présentait certes moins de risques.

Nous avons montré dans un montage audio-visuel (L'auto est morte, vive l'auto; ATP Transport) que certains lieux de consommation de masse (nous avons pris l'exemple des hyper marchés de la région parisienne), récupéraient un certain nombre de fonction de la rue comme espace de rencontre, au fur et à mesure que celle-ci devient "invivable" et désertifiée au profit d'un usage monofonctionnel. Des vieux, des jeunes se donnent un rendez-vous secret pour venir faire foule, constituer un "être nombreux" et passer un temps de vacuité dans la chaleur

humaine, délaissant largement semble-t-il, la fonction commerciale de l'espace. Les galeries commerciales ont pour politique d'offrir un espace décoré non attribué, lorsque l'espace environnant, rurbanisé, ~~staff~~ ne comporte plus de lieu déambulatoire.

Nous indiquons là ce que nous avons désigné du terme de fonction de juxtaposition, qui se déroule en marge de la mobilité la plus stéréotypée. Elle est le rappel sous une forme pauvre de l'existence du lien social comme collectivité. Contrairement à l'idée répandue, ce qui la fonde, c'est la coexistence des différences, même avec quelques frictions, plutôt que la recherche de l'univocité. La diversité rend possible la ligne de fuite de l'imaginaire, pour autant que ne s'instaure pas le règne de la terreur, sur lequel nous reviendrons, si aucune symbolisation ne s'avère possible.

Nous voulons indiquer pour finir avec ce point, qu'il y a un "rendre visible" de l'Etat comme principe organisateur, puisque sans lui tout l'appareil des échanges s'enraye: "Elle fait une seule machine du grand nombre et de chaque individu un instrument à utiliser en vue d'un seul but. Son effet le plus général, c'est d'enseigner l'utilité de la centralisation" (Nietzsche, le voyageur et son ombre, aphorisme 218). Mais il y a simultanément un "rendre invisible" du pouvoir par l'infini morcellement et parcellisation des opérations productives, des rythmes de vie, du corps social.

"Ça n'a pas de sens" préfèrent les usagers aux prises avec leur course à la mobilité, accablés par la tâche de satisfaire à leurs "besoins" dans un mouvement brownien.

Le premier mouvement de révolte, la forme mineure de la

jacquerie, c'est de bloquer une voie de circulation. Le blocage d'une autoroute ou d'une ligne de chemin de fer est l'action la plus immédiate quand on veut attirer l'attention "en haut lieu" sur un problème quelconque, qui n'a pas nécessairement trait à la gestion des routes ou de la SNCF.

On perçoit bien qu'il y a une massification de la représentation du pouvoir: "ça Les emmerdera toujours", "Les" ne représentant pas les usagers bloqués, mais l'appareil qui gère la fluidité des circulations, représentant métaphoriquement l'Etat, inaccessible.

Mais aussi, l'interruption des circulations est à prendre presque littéralement "arrêtons, parce que ce n'est plus supportable", mettant ainsi sur la scène publique l'impossibilité de continuer à gérer les compromis et les tensions de façon privée (I). Il se passe quelque chose comme la recherche d'un interlocuteur.

L'objet n'est pas de bloquer durablement l'appareil productif, comme dans une grève, mais de manifester une résistance: l'espace traversé cesse d'être transparent, il prend la consistance des gens qui y vivent, par un mouvement de réappropriation territoriale. Peut-on parler pour autant d'une véritable menace, d'un refus de continuer à servir de lieu de transit ? Ce n'est pas sûr car on peut percevoir dans ces actions qu'il s'agit le plus souvent d'un appel à la fonction régulatrice de l'Etat, pour tirer d'une négociation ou d'un conflit local sans issue. Il est plutôt question de contraindre l'Etat à intervenir pour réguler les flux économiques tout comme il régule les flux de marchandise ou de personnes.

 (I) Nous avons décelé dans des entretiens avec des automobilistes qu'il y avait parfois une compulsion à tout arrêter, y compris par l'accident, lorsqu'ils se trouvaient dans des situations *névrotiques*.

6) Une symbolique trouée: le sentiment d'insécurité

Jacques Lacarrière, cet honnête homme que l'on peut difficilement prendre pour un marginal inquiétant, a jeté la stupeur et la consternation au cours de son voyage, dont la fantaisie consistait à traverser la France à pied par les chemins traditionnels. (Chemin Faisant, 1977)

Première exclusion: il ne marchait pas aux lieux et périodes réservés à la marche dite de randonnée. Il se déplace transversalement à des codes qui distribuent fonctionnellement l'espace. Le randonneur devient donc vite un vagabond, dès lors qu'il chasse toutes les préoccupations fugénistes et sportives de son projet: être le nez au vent dans un espace inter-urbain, ce n'est pas catholique et suscite une méfiance quasi générale. Des voyageurs rapportent qu'ils avaient dû abandonner une tentative de promenade à Los Angeles: toutes les voitures de Police s'arrêtaient parcequ'ils ne pouvaient être que des naufragés de la route en panne de voiture ou des déviants en passe d'un mauvais coup.

Deuxième exclusion: c'est l'usage du temps indéterminé, libre (il n'est même pas de loisir, puisqu'il constitue un mode de vie). A ce titre, c'est l'anti"Tour du Monde en 80 jours", qui est totalement axé sur la démonstration que le monde est colonisé de façon suffisante pour pouvoir le réduire à une dimension mesurable au temps de l'horloge. Les gens de rencontre dont Lacarrière est parvenu à vaincre la méfiance restent incrédules ou accablés devant cette manifestation provocante de liberté. Tous les autostopeurs peuvent raconter, je crois, avoir été l'objet d'agressions grotesques et incompréhensibles de la part

d'automobilistes rendus fous furieux par le ur simple vue. Il est difficile de percevoir plus à vif l'épuisement et la rage de ceux qui souffrent de "perdre leur vie à la gagner": le nomade indique silencieusement qu'il y a d'autres vies possibles, et cela explique probablement la haine extraordinaire dont il est entouré (rappelons toute la mythologie des gitans voleurs d'enfants, cf Recherches n°22; Co-ire, Scherer et Hocquenghem), d'autant plus haï qu'il est sans pouvoir, manifestation même de l'impouvoir.

Troisième exclusion: le langage. Philologue, Lacarrière est sensible aux mots, aux noms qu'il décrit comme la poésie ~~matérielle~~ du paysage, l'ancrage du signifiant qui le produit comme territoire. Mais plus encore, marcheur, donc dépendant étroitement de son environnement pour trouver sa route, se sustenter, se loger; il est donc amené à s'adresser aux gens de rencontre, qu'il n'a jamais vu et ne reverra pas. La précarité de sa situation, son absence délibérée de "sécurité" fonctionne comme une contrainte nécessaire pour établir des liens, échanger des objets symboliques (paroles ou services), et non seulement des représentations imaginaires (par ex, des signes comme l'auto ou le vêtement). Il y trouve l'essence même du lien social, qui se tisse sur fond d'éphémère: "les livres, les routes demeurent, mais les rencontres, les paroles, elles, sont éphémères", ce qui fait leur prix et leur urgence.

Si nous insistons autant pour affirmer que les lieux de circulation sont les lieux sociaux privilégiés, c'est bien pour indiquer que ce sont les lieux où l'on peut se parler, au moins

potentiellement. Si nous cherchions un seul critère pour savoir si il y a crise ou non des mobilités, c'est celui-ci que nous retiendrions en premier lieu: les gens se parlent-ils facilement, de tout, de rien, qu'est-ce qui favorise ou empêche la circulation du "furet" de la parole et du désir.

"En 1968, la politique je m'en foutais, mais ce qu'il y avait d'extraordinaire, c'est qu'il suffisait d'aller dans la rue, les gens se parlaient, rigolaient, s'engeulaient; tu pouvais traiter de tous les noms un type dans une discussion et puis discuter avec lui d'autre chose dix minutes après: c'est pas que t'avais oublié, mais ce n'était pas figé, il n'y avait pas de risques qu'il fasse la gueule pendant trois ans après ça. En fait, ça manifeste par opposition qu'on a toujours la trouille: si c'est quelqu'un qu'on connaît pas, on se méfie parcequ'on sait pas sur qui on tombe; si c'est quelqu'un qu'on connaît, c'est pire parceque on a pas envie d'être emmerdé par le voisinage, alors ça reste dans la politesse et l'indifférence feinte. Il y a des gens tu les vois depuis des années, tu leur a jamais dit que "bonjour, ça va?". Il y avait un retraité qui est venu à une réunion de quartier, il a dit " je viens là, parceque j'en ai marre; ma femme, elle est morte depuis presque un an, et il y a des gens du quartier qui me demandent toujours de ses nouvelles quand ils me rencontrent..." (entretien)

"Une fois, j'ai été à la Défense pour voir quelqu'un. Il n'était pas plus de 20 heures, et pourtant il n'y avait presque personne, comme dans une ville de province. Evidemment, j'étais complètement perdu, mais chaque fois que je m'approchais de quelqu'un pour lui demander le chemin, il se mettait à ~~xx~~ courir. Ca peut paraître un gag, mais finalement un type m'a renseigné: pour l'amadouer, je suis resté sur un coté de la rue, et il m'a répondu de l'autre coté; il savait pas d'ailleurs, il m'a juste indiqué où il y avait une signalisation; alors j'ai été causer au poteau de signalisation"entretien

Il ne s'agit pas de faire une approche apocalyptique de la situation, c'est déjà assez compliqué comme ça. N'allez pas croire non plus que notre préférence spontanée va vers la résurgence de territorialités archaïques : il nous semblerait même que la ~~renaissance~~ de la revendication régionale est une des manifestations de la dégradation territoriale, se constituant autour d'identités plus ou moins imaginaires, réssucitant laborieusement des traditions désuettes. Ces tentatives ne constituent pas moins le signe d'un profond malaise quant à ce que nous essayons de cerner. Nous, dans notre idéologie spontanée, comme dirait Althusser, on serait plutôt du coté des nomades. Mais pour qu'il y ait des nomades et des sédentaires, ~~xxx~~ il faut encore qu'il y ait des différences de potentiel sur lesquelles puissent s'accrocher des signifiants, plutôt que des identifications. Le risque, c'est l'unisexe, l'indifférenciation d'un tissu banalisé, transparent et sans intensité des middle class. Parcequ'alors risque de surgir le régime de la terreur.

"Ici le psychanalyste peut indiquer au sociologue les fonctions criminogènes propres à une société qui, exigeant une intégration verticale extrêmement complexe et élevée de la collaboration sociale, nécessaire à sa production, propose aux sujets qu'elle y emploie des idéaux individuels qui tendent à s'y réduire à un plan d'assimilation plus ou moins horizontal.

Cette formule désigne un procès dont on peut exprimer sommairement l'aspect dialectique en remarquant que, dans une civilisation où l'idéal individualiste a été élevé à un degré d'affirmation jusqu'alors inconnu, les individus se trouvent tendre vers cet état où ils penseront, sentiront, feront et aimeront exactement les choses aux mêmes heures, dans des portions d'espace strictement équivalentes.

Or la notion fondamentale de l'agressivité corrélative à toute identification aliénante permet d'apercevoir qu'il doit y avoir dans les phénomènes d'assimilation sociale à partir d'une échelle quantitative une limite, où les tensions agressives uniformisées doivent se précipiter en des points où la masse se rompt et se polarise." J.Lacan, Ecrits, p145

Je cite ce texte de Lacan qui marque le point de rupture hypothétique où se constitue la foule, la masse. Freud formule la même idée de façon plus succincte:

"Une foule primaire se présente comme une réunion d'individus ayant tous remplacé leur idéal du moi par le même objet, ce qui a eu pour conséquence l'identification de leur propre moi" (Psychologie collective et analyse du moi, 1921).

Nous avons marqué dans notre travail sur l'accident (CERFI-ATP Transports, La représentation sociale de l'accident, un enjeu de pouvoir, 1978), que les idéologies de la sécurité reposaient sur une telle identification imaginaire, qui seule pouvait rendre compte du succès énigmatique de cette congruence des terreurs intimes.

Nous avions désigné comme des fétiches les objets de la sécurité: ceintures, portes blindées, auto-défense et chiens de garde. Ce n'est pas leur effet réel qui est en cause (incontestable pour la ~~nécessité~~ ceinture, mais ni plus ni moins que d'autres objets, comme les pneumatiques), mais les énoncés sans énonciateur qui rabachent et catalysent la panique. Le "besoin de sécurité" est une pure formation discursive, le trait autour duquel se constitue un consensus de masse. Nous ne citerons qu'une petite histoire qui a quasiment valeur de parabole: le maire de Paris parle à la radio (les Petits déjeuners de France Inter, ça s'appelle), et ne trouve rien de mieux que de raconter qu'une vieille dame lui a écrit que des jeunes gens lui avaient arraché son sac. Donc déduit-il, il y a insécurité, et il faut rétablir l'ordre, à n'importe quel prix. Il n'y a rigoureusement aucun rapport entre la prémisse et la conclusion, mais qu'importe, l'effet de sidération est suffisant pour que personne n'aille lui dire qu'il divague.

Deux conséquences à cette réflexion:

La sécurité ne se trouve plus dans une évaluation des risques encourus, mais dans la volonté d'abolir les signes du danger, en l'occurrence abolir les différences, tout ce qui réveille le souvenir de la faille propre au sujet. A chacun son juif.

Chacun doit être seul avec son fantasme, aux prises avec l'énoncé sans énonciateur. Tout autre a la figure de l'Autre, terrifiant, inaccessible à une médiation symbolique, c'est à dire au langage actuel. A chacun sa forteresse vide.

Je définis là ce qui me semble être les deux menaces qui pèsent sur la possibilité d'existence de la mobilité comme espace principal de la **socialité**, ce qui constitue le fil directeur de notre réflexion.

Pour plus de précision, je reviens sur la fonction du langage. La peur de l'autre apparaît quand il n'est plus possible de lui parler: la fonction de la parole est certes de véhiculer de l'information, mais plus encore de confirmer l'établissement de la relation inter-personnelle (la fonction phatique, selon Jakobson, Essais de Linguistique Générale, 1963). Le langage est moyen de communication et il y a là plus qu'un jeu de mots dans le domaine qui nous occupe.

"Même si il ne communique rien, le discours représente l'existence de la **communication**; même si il nie l'évidence, il affirme que la parole constitue la vérité; même si il est destiné à tromper, il spéculé sur la foi dans le témoignage... Car la fonction du langage n'est pas d'informer, mais d'évoquer. Ce que je cherche dans la parole, c'est la réponse de l'autre. Ce qui me constitue comme sujet, c'est ma question. Pour me faire reconnaître de l'autre, je ne profère ce qui fut qu'en

vue de ce qui sera. Pour le trouver, je l'appelle d'un nom qu'il doit assumer ou refuser pour me répondre". (Lacan, fonction et champ de la parole, *Ecrits*, 1966).

Nous percevons là la différence qu'il y a avec une représentation primaire du langage comme simple véhicule de l'information, à l'instar des langages informatiques. Je serais tenté de pousser l'analogie, et de relever que les phénomènes de mobilité ne sauraient non plus être réduits à leur part fonctionnelle (dans la mesure où ils correspondraient à un des moments de la production-distribution des marchandises), mais comportent cette dimension que nous qualifions, faute de mieux, de nomade. La méconnaissance de cette dimension est inévitable dès lors que les transports sont rabattus sur la dimension du besoin. Le côté singulier de l'affaire, c'est que même si la critique de la notion de besoin a été faite abondamment depuis plus de dix ans, au point de paraître fastidieuse, elle n'en reste pas moins la référence obligée parcequ'on ne sait pas trop que mettre à la place. Elle fonde le discours des aménageurs aussi bien que celui de la revendication.

Ce qui est autre, c'est ce qui ne parle pas, mais dont on parle, et d'abondance: "on" du discours social, des médias, du consensus dans le fantasme commun. Le régime libéral où nous vivons baigne dans la terreur; la liberté à pour contrepartie l'impossibilité d'en faire usage. Nous ne voyons pas quant à nous d'autre fondement au "sentiment d'insécurité".

"On ne peut pas parler à son voisin" est la litanie des usagers (cf 3^o partie de: l'usager et l'espace de la gare de banlieue, Raymond, Samie, Trouard-Riolle, 1976, LASSAU): il

ne s'agit pas d'une contrainte externe, mais de quelque chose qui a pris la forme d'une contrainte interne. Tous sont unis par la peur de chacun, et il n'y a besoin d'aucun appareil coercitif pour maintenir une telle dynamique. Les transports collectifs, les espaces partagés sont mal supportés parcequ'ils rappellent avec insistance quelque chose qui ne se passe pas, et qui devrait se passer. Non pas la copulation universelle du fantasme de certains, mais un minimum d'échanges et de connivences: les usagers perçoivent parfaitement cette carence, et la vivent avec une intense culpabilité. Ils doivent faire quelque chose et ne peuvent le faire. Le succès de l'automobile tient pour partie de ce qu'elle permet l'abolition de l'espace extérieur, et soulage de l'appréhension d'avoir à se confronter à cette inquiétude. Quitte à basculer dans une autre terreur, celle de l'enfermement qui tient presque de l'incarcération, comme en parle si justement Zaoura, à propos de la vie d'Alger:

"Les gens comptent toujours sur leur "maison", avec leur "maison"! Ce n'est pas ça qui arrange les choses, la vie publique, l'animation de la ville...Oui, la bagnole, ça aussi c'est la maison sur quatre roues. C'est comme ça qu'on l'entend, d'ailleurs: il n'y a pas une femme qui accepterait de sortir (i.e. d'aller à pied), soit pour aller à son boulot ou en revenir, ou faire des courses, sans se faire conduire; évidemment quand elle le peut, quand le mari a une bagnole... Ce n'est pas sortir de la maison, comme ça. Il y a tout: la sécurité, la discrétion, pas de mélange, chacun chez

soi -c'est le cas de le dire- dans sa bagnole. Oui, si tu veux, la bagnole, c'est comme le voile, ça protège; le voile, c'est la bagnole du pauvre...ou plutôt, la bagnole c'est le voile des riches... En tout cas, on comprend que tout le monde tienne à la bagnole, c'est pas uniquement comme transport mais pour autre chose, plus que ça: c'est la maison dehors, c'est dehors avec l'intimité de la maison. Alors il faut la bagnole pour tout le monde. Il faut la bagnole et la maison; comme la maison, et même avant la maison... Alors quand tu dois être toute seule à Alger, qu'il te faut manger, circuler, te débrouiller seule, alors là c'est invivable. Tu as envie de manger, tu as envie de boire, tu peux pas; en tout cas c'est pas simple comme affaire. La gargote, ce n'est pas possible, surtout quand tu es une femme seule; le restaurant, il te faut la bagnole, aller hors de la ville, c'est comme ça qu'on mange à Alger. C'est pas seulement ça, tu peux pas circuler. Les bus, tu sais jamais où ils vont; tu demandes, les gens ils savent pas non plus..."

(In les enfants illégitimes, Actes de la recherche, n°25).

La voiture se trouve investie de valeurs qui n'ont, comme on le voit, que peu de rapports avec le "besoin" de mobilité. La promesse de l'automobile, nous revenons la-dessus, c'est de ne plus avoir à bouger, d'abolir les différences de température tant météorologiques que sociales, entre intérieur et extérieur. Elle est inscrite sous le signe de la peur sociale, et accepter cette situation comme un fait n'est peut être pas la solution idéale.

"L'organisation des transports est sous tendue par la valeur attachée à la mobilité individuelle. Cet attachement explique que l'Etat ait largement concouru au développement de la circulation automobile particulière. Il ne faut pas s'attendre à voir se modifier, autrement qu'à la marge, un courant de civilisation aussi profond": telle est la conclusion du rapport Guillaumat qui a de quoi laisser dubitatif dans sa façon de renoncer à rendre compte d'un phénomène social, qui se trouve naturalisé en quelque sorte par la référence à un mouvement général de civilisation. C'est curieux, mais néanmoins caractéristique de la démarche fonctionnaliste, qui se fonde sur d'étranges ectoplasmes qui tiennent lieu d'axiomes.

Si les transports individuels répondent à une attente collective, il faut donc admettre que les problèmes de sécurité passent au second plan; les risques encourus sont trente fois supérieurs à ceux des transports en communs, et il est impossible d'espérer réduire de façon significative cette disparité, sauf à réduire les performances et à augmenter de façon prohibitive les coûts.

Ce n'est donc pas cette sécurité là qui est en cause, et nous nous ne pouvons que reprendre une des conclusions de l'étude accident: à l'origine des grandes campagnes de Sécurité Routière, il n'y avait aucune demande sociale. Les transports individuels garantissent contre un fantasme inconscient de peur: disparition des lieux collectifs non appropriés, protection contre les autres (pensons à ces gadgets de hauts de gamme: condamnation électromagnétique des portières, ou Fiat envisageant de produire en série des voitures blindées...). Mais en se garantissant contre le fantasme, on se condamne à le répéter, à titre de symptôme.

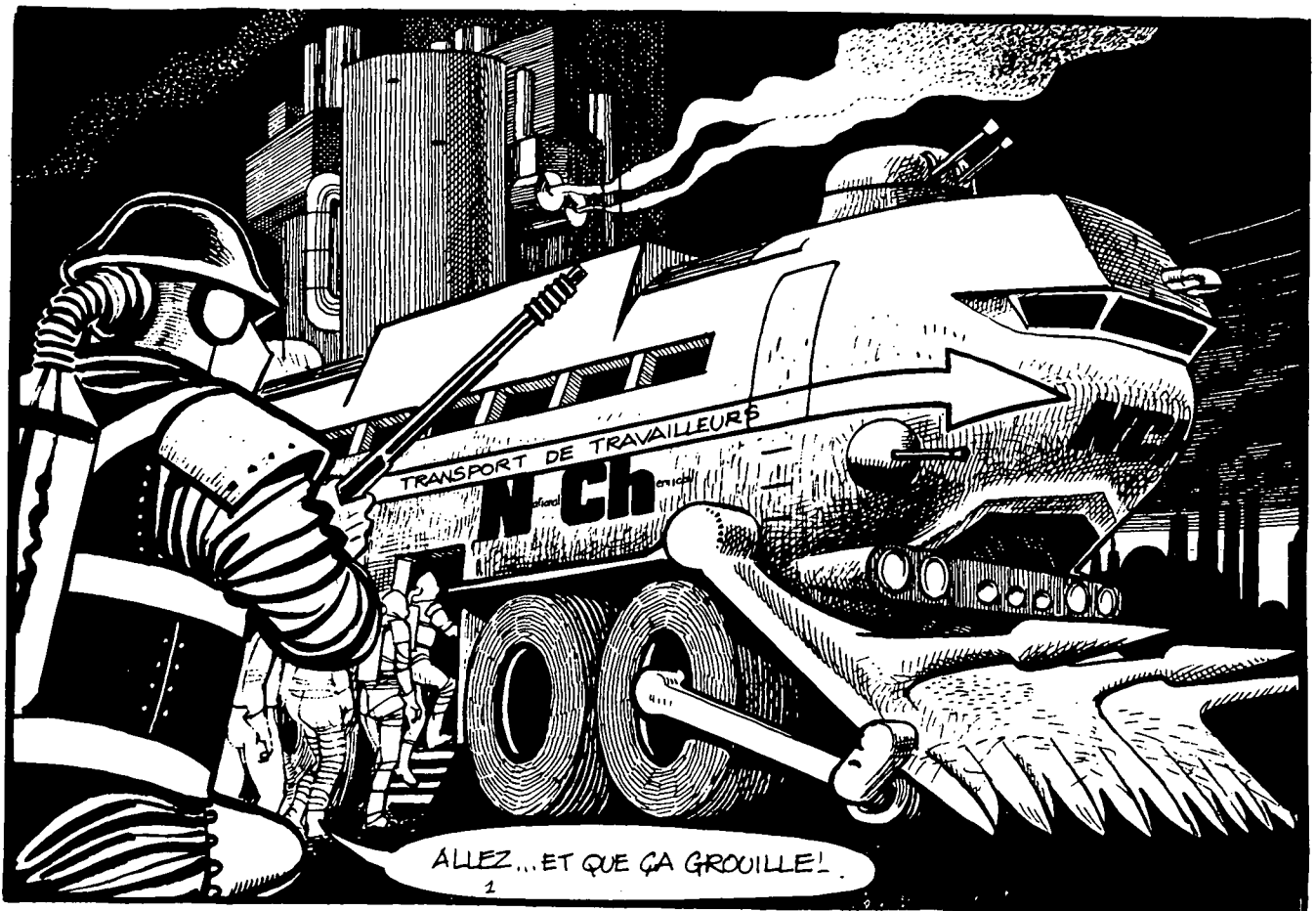
Avançons une hypothèse, qui n'a pas prétention à l'exhaustivité. Jusqu'en 1970, la voiture n'était pas perçue comme dangereuse (ou alors étaient évoqués la fatalité, la rançon du progrès, ou l'incurie du pouvoir en matière d'équipement). Les pouvoirs publics ont mené une politique de propagande massive -on appelle ça du "marketing de profit collectif"- pour faire prendre conscience de la gravité de la situation et admettre des mesures restrictives.

Les idéologies de la sécurité ont connu la fortune que l'on sait, et sont devenues un des modes privilégiés de légitimation du pouvoir politique. Elles ont entretenu et accentué une peur de la promiscuité qui semble assez caractéristique de la réaction des usagers: contagion, agression, drague, viol, voisinage entre classes sociales et ethnies différentes, présence des exclus sociaux, alimentent tout un imaginaire complaisamment entretenu.

L'automobile donne l'impression de garantir, à la différence du train, contre la promiscuité, dont la gestion approximative des transports en commun avait fait ressentir toute la dimension épuisante, humiliante dans la cohue des heures de pointe. Les projets alternatifs technologiquement complexes qui ont été imaginés tendent prioritairement à sauvegarder l'habitacle comme une pièce détachable de la maison privée.

Le chemin de fer a repris à la diligence le principe du compartiment, lieu d'habitat collectif, d'un face à face qui va se révéler plaisant ou insupportable, mais soumis aux aléas

de la rencontre. Les wagons de chemin de fer passés entre les mains des designers prennent désormais modèle sur la carlingue de l'avion: les uns derrière les autres, il faut bien côtoyer son voisin (les compagnies aériennes distribuent un macaron: "don't disturb"). On n'est pas obligé d'aimer, et regretter les lieux ouverts à la rencontre: les transports en commun, au sens amoureux, beau programme pour un nostalgique de Fourier.



7) A SUIVRE

Une pente assez spontanée pousse les chercheurs à se mettre dans une position critique. Bénéficiant d'une relative position d'extra-territorialité, ils n'ont pas à se confronter aux mêmes questions que les usagers, les travailleurs ou les pouvoirs gestionnaires; ils manquent donc du savoir qui se constitue par la pratique. Ceci a un avantage: ils doivent aller se renseigner auprès des praticiens, et par là même ils font circuler une information entre des secteurs qui ne communiquent pas entre eux. Mais ce n'est pas non plus sans quelque'inconvénient, car ils risquent de s'en tenir à une critique morale des légitimations des partenaires sociaux. La question du pouvoir, de son exercice, de ses conflits est refoulée au profit d'une interrogation sur la rationalité de la démarche; les décideurs ont beau jeu de répondre qu'ils n'ont en fin de compte pas le choix, puisqu'ils arbitrent des compromis. Eux même se trouvent dans l'incapacité de percevoir le fonctionnement du pouvoir, mais pour la raison inverse, car ils ont le nez dessus, pris dans une machine de travail complexe et soumis à d'autres urgences. On peut citer ici l'exemple du rapport Guillaumat: il s'y fait une critique probablement très pertinente d'un usage aveugle de la notion de service public, vocable qui a acquis une valeur magique qui ne permet ni une évaluation satisfaisante des services rendus, ni une prise en compte des coûts réels. Quelque chose pointe l'oreille, toutefois, quant cette critique se fait au nom de la libre entreprise et de la vérité des prix: le prix des services en bout de chaîne

ne sont que des indicateurs très approximatifs, d'autant qu'ils ne sont pas construits sur des bases comptables équivalentes et qu'il n'y a pas de moyen d'évaluer sérieusement les charges et les coûts indirects, encore moins les effets sociaux. Ce qui dirige la politique des transports n'est pas le calcul économique, mais la lutte entre différents secteurs du pouvoir, pour qui le prix est pratiquement indifférent dans un domaine aussi stratégique: ceci est parfaitement évident avec le recul du temps pour la constitution des chemins de fer.

Nous travaillons sur des phénomènes beaucoup plus proches dans le temps, presque à vif, et il serait erroné de penser que c'est une construction méthodologique élégante qui nous permet d'obtenir des résultats. Nous sommes contraints de faire preuve d'empirisme, car c'est par ce biais que nous pouvons collecter une information diversifiée, mettre en connexions des séries hétérogènes. L'équipe de recherche prend son sens dans ce cadre, non pas pour promouvoir une pluridisciplinarité qui relève d'un mythe de la distribution des compétences (au moins en sciences humaines), mais pour constituer un creuset où se confrontent et s'entremêlent des sources diverses. Notre capital, ce ne sont pas nos concepts, mais les tissus sociaux dans lesquels nous sommes insérés, par l'ensemble de la structure CERFI.

Notre attention se porte sur les usages sociaux du déplacement: nous tentons de prendre à contre-pied la démarche qui tend à considérer les transports uniquement comme des phénomènes de masse, exprimables en termes d'offre et de demande. Toute la

micro-politique des transports est à faire.

1) A quoi sert la mobilité, comment intervient-elle dans les modes de vie, la cohabitation des générations, la constitution de réseaux de connaissances, les liens familiaux. La famille est intéressante, car elle est écartelée entre des mouvements contradictoires, centripètes et centrifuges: structure de recours et de refuge, mais en même temps minée de l'intérieur par ses conflits, elle expulse vers d'autres modes d'agglomération de chacun de ses membres. Il conviendrait toutefois d'élargir, si nous trouvons un terrain convenable, ce questionnement à des communautés plus larges, lorsqu'elles instituent des modes de circulation spécifique.

2) Une autre question importante, nous avons essayé de le montrer dans ce qui précède, est celle de la socialité spécifiquement liée aux modes de juxtaposition aléatoire qui se réalise dans les espaces réservés aux transports: plus cet espace est technicisé, plus il semble difficile d'établir le contact, en l'absence de rites et de codes sociaux définis. Ces formes de cohabitations se révèlent riches d'incidents, d'ouverture à la rencontre et à l'imaginaire (le mythe du mythe de la madone des *sleeping!*). Des phénomènes considérés comme déviants ou résiduels (le stop, les diverses formes de nomadisme, les tentatives de collectivisation des véhicules, etc) peuvent être des indices intéressants. Moins en ce qu'ils annoncent de nouvelles pratiques, que par ce qu'ils constituent comme forme de résistance ou de refus.

IIème PARTIE : PAYSAGES DE LA MOBILITE

(Annexe)

"Singulière fortune où le but se déplace
Et n'étant nulle part peut être n'importe où !
Où l'homme dont jamais l'espérance n'est lasse
Pour trouver le repos court toujours comme un fou..."
(Baudelaire)

"L'oncle disait : nous avons eu tempête,
l'eau douce a bien failli manquer à bord.
Et sa pauvre mère le baisait sur la tête
En lui disant mon fils : tu n'es pas mort..."

SOMMAIRE *

- (1) Le petit train (1)
- (2) l'étiquetage du paysage
- (3) Tourner en rond
- (4) Sur "Le tour France de deux enfants"
- (5) Equipements de transports et enjeux stratégiques
- (6) Crise et mobilité
 - Crise de la mobilité : un discours pendulaire
 - Transferts de technologies et droits de l'homme

(1) Contribution d'Anne Querrien publié dans le n° de TRAVERSE sur les Chemins de Fer.

* Les notes de cette partie sont reportées à la fin de chaque chapitre

1- LE PETIT TRAIN

ANNE QUERRIEN

*Un petit train s'en va par la campagne
Un petit train s'en va de bon matin
On le voit filer vers la montagne
Tch, tch, foo, plein d'entrain.*

*Hélas, il y a des gens qui trouvent que c'est exagéré
De donner tant d'argent pour qu'un p'tit train aille se
promener*

*Alors il lui ont dit : Cette fois c'est bien fini
profites-en c'est ta dernière sortie !*

Un bref moment de notre histoire, pendant quelque cinquante ans environ, la première moitié de ce siècle, le pays se couvrit de "petits trains". Les trains cessaient de se croire inévitablement stratégiques, nationaux, patriotiques, de conduire aux frontières ou de drainer vers Paris. Les trains prenaient un second souffle, un air de liberté. Des trains pour se promener étaient nés, des trains qui suivaient les côtes, se lançaient à travers les vallées, longeaient les paysages. On les quittait pour ramasser des pignes, ils attendaient les voyageurs attardés. Des trains lents, bati-folants, parfois rétifs. On rit encore au souvenir de celui qui, arrivé à mi-côte, est reparti prendre son élan pour une nouvelle tentative. Et lorsqu'on a dû descendre de voiture et rattraper cet autre à pied ! Des trains pas sérieux circulaient, pas tout à fait sans raison, pour des passagers décontractés... qui n'avaient pas un train à prendre !

C'était l'époque des chemins de fer départementaux, des chemins de fer non centralistes, des chemins de fer économiques. On les faisaient construire par la main-d'oeuvre "flottante" que les Travaux Publics se sont toujours efforcés d'absorber. Des chemins de fer stabilisateurs, fixateurs, hostiles au nomadisme et à l'émigration, des anti-chemins de fer, où la passion des ingénieurs s'est investie à fond. Comment faire avec le minimum d'argent le maximum de travaux ?

Ces chemins de fer étaient pétris de rationalité mais dénués de vitesse. Ils se mesuraient à l'homme, au cheval, à la bicyclette, et ne prétendaient pas aller plus loin. Un département n'est-il pas calculé pour faire, du point le plus reculé, l'aller et retour au chef-lieu, en charette à cheval, en une journée ?... Dans ces petits trains on s'entassait les jours de marché pour aller faire ses emplettes; mais ceux qui avaient à vendre continuaient d'utiliser leurs charettes. C'étaient des trains de flaneurs, les trains des dimanches et jours de fête.

LE METRO RURAL

C'était du temps où l'on mettait les villes à la campagne, où le département se rêvait parisien et voulait avoir son métropolitain. Les techniques vaincraient les oppositions du relief. On reprendrait les projets avortés, les petites lignes déjà proposées. Il fallait un maillage serré. Un objectif fut fixé : le train à moins d'une heure de marche, comme l'école à moins de cinq cents mètres. On oublia les vieilles injonctions parisiennes, l'absolutisme centralisateur et la subordination départementale. Finie la circulaire de 1865 où on lisait " Ces chemins de fer (d'intérêt local) devront avoir pour objet de relier les localités secondaires entre elles, ou avec les grandes lignes actuellement décrétées, en suivant soit une vallée, soit un plateau, mais en évitant de traverser les grandes vallées, ou les faites de montagnes, points sur lesquels se trouvent généralement accumulés les ouvrages les plus dispendieux. Ce n'est qu'en se refermant dans ces limites qu'il sera possible de réaliser dans la construction de ces nouvelles voies, les conditions d'économie qui seules permettront aux départements d'en supporter les charges, et que l'on ne verra pas se substituer à des chemins d'un intérêt vraiment local, des voies ferrées qui, au lieu de former les affluents des grandes lignes, viendraient détruire l'équilibre des réseaux créés par l'Etat." (1)

Vu des départements, c'est de déséquilibre qu'il fallait parler. Les réseaux nationaux aspiraient vers les villes. L'équilibre ne pouvait venir de traverses mais d'un encadrement, d'un quadrillage. La ligne nationale fut flanquée de parallèles, sises aux limites départementales : les transversales se multiplièrent, les ouvrages d'art également. Aux tracés moins dispendieux, on opposa

les tracès plus audacieux. On répudia la lourdeur rendue synonyme de sécurité. On ferma les "recueils de formules pour l'étude et la construction des chemins de fer" publiés par le ministère. Que faire de "types d'ouvrages d'art choisis comme réunissant le mieux les conditions de bon goût et de sage économie, qui ont été adoptés par les grandes compagnies et qui ont reçu la caution de l'expérience " (2), quand cette expérience vous condamne d'avance à l'inactivité ?

DES CONSTRUCTEURS REMARQUABLES

Dans le département des Côtes-du-Nord par exemple la faiblesse des ressources locales, les particularités du relief (plateau côtier échancré de vallées profondes) interdisaient de construire plus de deux ou trois lignes dans le respect des schémas parisiens. Ces deux ou trois "affluents" finissaient de transformer la région en réservoir de main-d'oeuvre : ces deux ou trois affluents fonctionnent encore aujourd'hui. Le métro rural fut l'entreprise personnelle d'un ingénieur des Ponts et Chaussées, Harel de la Noé, qui sut inventer les moyens techniques de sa réalisation et se gagner la confiance du Conseil Général. De sa recherche, le corps des Ponts et Chaussées ne remarqua que les aspects économiques et techniques : réduction des coûts, légèreté de la construction, utilisation d'un matériau nouveau, le béton armé. Il remarqua aussi qu'elle nuisait au bon exercice de la fonction d'ingénieur en chef départemental. Il faut investir une égale quantité d'énergie dans toutes les attributions et non surinvestir dans certaines au détriment des autres, le service des phares et balises par exemple, comme le répète chaque année l'un des deux inspecteurs. Se faire remarquer par excès fait aussi remarquer par défaut.

Quant à l'usage du train que cette recherche induisait, qu'elle appelait, quand à la signification de cette volonté de mettre le train partout, personne n'en parla. Il fut seulement question de récupérer pour le service de l'Etat une passion inventive qui s'y consacrait déjà pourtant, mais qui en développait, sans le savoir sans doute, une autre conception. Harel de la Noé appelait de ses vœux une gestion publique d'un service dont le développement tout à la fois profitait aux propriétaires et se trouvait freiné par leurs exigences d'indemnités d'expropriation.

Mais la gestion publique signifia la gestion nationale, la soumission de toutes les lignes aux mêmes critères de rentabilité économique, aux mêmes indices de fréquentation, la fin de la mise en oeuvre d'une imagination propre aux problèmes de chacune. Aujourd'hui, un ordinateur central calcule le meilleur pont en quelques minutes.

UN ART NOUVEAU

Remplacer deux ou trois lignes secondaires par un réseau complet pour le même prix supposait des méthodes de construction différentes. Les choses avaient déjà été pensées à l'économie : voies uniques, voies étroites. Sur quoi tirer encore ?

- . Le poids des rails, portés de 23 à 17 kilogrammes par mètre;
- . les tracés raccourcis par une déclivité de 3 ‰ au lieu de 2 ‰ généralement admis, et un grand nombre de viaducs qui supprimaient les longs trajets à flanc de coteau;
- . les matériaux : viaducs moins massifs aux piles en maçonnerie à section en double T à chaînage systématique, emploi du métal puis du béton armé pour les tabliers des ponts et les armatures;
- . la main-d'oeuvre : remblais remplacés par des passerelles en maçonnerie et béton armé, talus raidi grâce à des clayonnages en béton armé, préfabrication des pièces, etc.

Un "art nouveau" remplaçait "des types dont une longue expérience a démontré la solidité" (3). Cet art nouveau offrait l'attrait de l'économie. "Là où on dépense trois francs dans un viaduc en métal, on dépense un franc dans un viaduc en béton" (4).

Mais cet art nouveau suscitait le même type d'opposition que les tentatives précédentes d'alléger la silhouette des ponts.

C'est contre le projet de Perronet d'édifier le pont actuellement dit de la Concorde avec des piles discontinues, que fut demandé par un inspecteur général des Ponts et Chaussées en 1774 si l'on abandonnerait "la beauté et la nécessité des proportions pour ne connaître que des piles si minces et si guinguettes qu'elles puissent paraître d'une légèreté extrême (...)" Et il poursuivait : "Ah, maudite légèreté ! Faudra-t-il toujours que ton culte et tes autels fixent leur séjour dans le sein de ma patrie ? Que ne portes-tu ta bizarre fécondité, ton délire, tes poisons, dans le surplus du monde ? Atteintes de mêmes maux, les autres nations ne pourraient plus nous montrer du doigt du mépris (...)" (5)

Légèreté d'autant plus condamnable qu'elle se présente comme un désir, une volonté et non une propriété. Celui qui la poursuit ne l'a jamais atteinte et produit en toute nouvelle occasion de nouveaux stratagèmes qui réduisent à néant le lent travail d'acceptation mené pour l'étape précédente. Le pont suivant est encore plus léger, et de légèreté en légèreté, où sera-t-on mené ?

L'"art nouveau" prend le métier, ici d'ingénieur, au sérieux, lui rend sa dimension de recherche, sa tâche de conception. Il refuse le cantonnement dans l'exécution, la reproduction des modèles éprouvés et l'impuissance justifiée par l'absence de crédits. Il refuse la résignation. L'art nouveau est d'abord un art de vivre, l'art de vivre sa condition. Il n'a rien de nouveau dans ses données fondamentales, il entraîne la nouveauté dans ses suites inéluctables. Ce n'est que par des matériaux nouveaux, par une nouvelle organisation du chantier, par une recherche permanente, qu'on peut vaincre les obstacles économiques à la passion de réaliser. Cet "art nouveau" suit la plus pure tradition du métier d'ingénieur institué en France par Vauban et Perronet.

"Presque toutes les pièces arrivent toutes fabriquées pour la mise en place qui se réduit à un travail d'assemblage. Cette méthode réalise une grande économie d'argent et surtout de temps. Elle est beaucoup plus sûre que l'autre mais elle exige une connaissance approfondie du sujet qui est nouveau." (6)

Gagner du temps, gagner de l'argent, leit-motiv de l'ingénieur imaginant, même si ce gain se réalise au sein d'une dépense folle, à fonds perdu, pour un réseau de chemins de fer ou des fortifications sans lendemain.

Cet art nouveau n'est pas forcément prospectif. Il n'obéit pas à la logique cumulative qui trace la voie du progrès. Sa propre voie sera peut-être abandonnée comme ces passerelles légères de béton armé, accueillantes aux petits trains puis aux piétons, mais fermées aux larges flux automobiles, désertées puis détruites.

A la différence du grand art, l'art nouveau ne se saisit pas par ses produits mais dans son mouvement. La connaissance du béton armé acquise par sa mise au travail dans des formes anciennes, venues du bois, de la pierre ou du métal, a permis l'élaboration de ses formes propres, sa transformation en matériau de l'art ou de la reproduction. L'art nouveau consiste peut-être tout simplement à faire connaissance, à répéter toujours l'instant de la

rencontre, de l'expérience.

RUSES ADMINISTRATIVES

Pratiquer cet art nouveau au sein du corps des Ponts et Chaussées entraîne à une guérilla incessante qui en a fait renoncer plus d'un. Un ingénieur n'était évidemment pas libre d'imposer ses tracés et quand il arrivait dans le département, les choses étaient déjà entamées. Le fonctionnement des grands corps veut en effet que les affaires précèdent les agents en fonction et leur survivent afin qu'ils appliquent tous à leur traitement une méthode uniforme. Le désir d'avancement, sollicité par de substantiels avantages matériels, est en général suffisamment intense pour que l'attachement aux questions suivies lui reste inférieur. Aimer son travail implique paradoxalement de renoncer à y briller, la brillance se repérant à l'impétuosité mise à changer d'activité. Parmi les ingénieurs des Ponts et Chaussées du XIXe siècle on note Freycinet, Sadi Carnot ou Michel Chevalier qui multipliaient les missions exceptionnelles et n'ont jamais exercé les fonctions de chef du service ordinaire. Exceptions au XIXe siècle, leurs pareils sont aujourd'hui légion, d'où la réforme du ministère.

Les tracés étaient généralement proposés par les compagnies qui aspiraient à en devenir concessionnaires, même si les travaux d'établissement des voies, rails non compris, étaient exécutés par les Ponts et Chaussées. Les ingénieurs étaient en fait invités à placer leurs compétences techniques au service des compagnies, puis à contrôler le bon usage des travaux qu'ils leur avaient livrés. Le réseau d'intérêt local des Côtes-du-Nord ne faillissait pas à ces règles.

Quand Harel de la Noë devint ingénieur en chef en 1901, une convention était déjà signée qui limitait les lignes à quelques affluents de la voie principale. Depuis quelques années déjà, Harel de la Noë talonnait le Conseil Général, dont il s'était fait nommé conseiller technique, pour lui faire adopter d'autres vues et lui faire doter le département d'un programme grandiose de travaux, le métro rural dont il rêvait. Il suggéra de faire des lignes projetées, un premier réseau qu'un second réseau plus important viendrait compléter, financé en partie grâce aux économies réalisables sur le premier.

Mais la compagnie s'estimait lésée par cette diminution de la valeur des travaux livrés par son partenaire et craignait qu'elle ne soit possible que par une augmentation des charges qui lui incombaient. Harel de la Noë passa outre ses objections et commença de réaliser les lignes conformément à son propre tracé, avec le soutien du Conseil Général. La compagnie refusa de prendre livraison des ouvrages d'art en béton armé. Des essais réglementaires furent faits en présence d'un inspecteur général des Ponts et Chaussées et conclurent à leur solidité. La compagnie appela à la rescousse un autre inspecteur général, en retraite, pour un autre rapport. Il déclara extrêmement intéressantes les recherches d'Harel de la Noë pour rendre les chemins de fer plus économiques mais se garda bien de conclure de façon affirmative en faveur de son expérience. De même pour le Conseil Général des Ponts et Chaussées, dont la première section délibéra à ce propos, le 24 Juillet 1906 :

"(...) Les calculs relatifs au béton armé permettent une fois de plus de constater les divergences de vues qui existent entre les divers ingénieurs qui se sont occupés de cette délicate question" (7).

Sans doute, les expériences réglementaires avaient démontré la solidité des ouvrages d'art déjà exécutés. Mais si les poutres fabriquées en régie ne présentaient aucune fissure, ce n'était pas toujours le cas des poutres réalisées par des entreprises. L'expérience ne pouvait se poursuivre qu'au prix d'une exécution parfaite et d'une surveillance constante. Seul l'avenir permettait de se rendre compte de la durée des ouvrages et des effets produits par le passage répété des trains. Le concessionnaire était justifié à demander la révision de la convention et la prise en charge des frais de leur entretien par le département, puisque celui-ci s'était porté garant de leur solidité en les autorisant. Le Conseil d'Etat, que la compagnie avait également fait intervenir, estima que la convention devait être respectée en valeur et que les économies permises par les changements de tracés ne devaient servir qu'à améliorer les voies prévues par le doublement de certaines sections et d'une construction plus soignée des gares.

La convention fut donc maintenue, augmentée d'un avenant qui mettait l'entretien des ouvrages d'art à la charge du département

moyennant une contribution annuelle forfaitaire de la compagnie. Cette solution se révéla tout bénéfice pour le département dont dont les frais furent très inférieurs à la contribution de la compagnie. Mais celle-ci, toujours aussi méfiante se refusa à devenir concessionnaire du deuxième réseau, en prévision duquel Harel de la Noë continuait de construire des chemins vicinaux sur lesquels il n'y aurait plus qu'à mettre les rails le moment venu. Aussi lorsque le nouveau concessionnaire contacté demanda le remplacement du béton armé par du granit, il fut fort mal reçu.

"Cette proposition nous a semblé bien mal venue au moment où notre ingénieur en chef vient de prouver par la construction d'ouvrages qui font l'admiration générale, que le ciment armé réunit la solidité à l'élégance et réalise dans la dépense une économie énorme" (8) , répondit le Conseil Général.

Cette politique de la fuite en avant et du fait accompli se heurta finalement à l'obstacle de la guerre : réquisitions des fournitures et de la main-d'oeuvre rendaient impossible l'achèvement du réseau. Harel de la Noë se résigna à prendre la retraite qu'il avait d'abord retardée. Son rêve avait permis d'ériger un ensemble de passerelles et ponts où avait été utilisé pour la première fois dans les Chemins de fer en France, le béton armé. L'expérimentation technique avait trouvé dans la densité des ouvrages d'art nécessaires au métro rural, le champ indispensable à son exercice. Harel de la Noë ne savait plus très bien si c'était à donner le train à tous ou à étudier le béton armé qu'il travaillait. Au Conseil général un discours, au corps des Ponts et Chaussées un autre. En fait deux passions s'étaient étroitement enlacées, chacune moyen d'accomplissement de l'autre. Un ingénieur normal, spécialiste du béton armé, aurait refusé cet exercice local et resserré. Il aurait "pantouflé" dans le privé, brisé le carcan départemental du corps et déployé ses compétences dans des conditions plus propices. Ainsi fit Freycinet, seul retenu pour ce domaine par l'histoire du corps des Ponts et Chaussées. Harel de la Noë concentra au contraire ses ponts et dessina par sa technique une autre image du train. Le métro rural resta virtualité.

LE GACHIS FINAL

Cet ensemble historique, non entretenu après la fermeture du

réseau d'intérêt local car il n'accueillait que des piétons, est aujourd'hui en voie de disparition. Au Pays de Galles, des associations privées se sont constituées pour reconstruire les petits trains d'autrefois, retrouver la volupté d'être conduit, de se donner aux paysages, aux visages, de lier un instant connaissance, de rouler en marchant, buvant, mangeant, lisant, parlant, dormant... d'habiter un lieu mobile et collectif. De ces multiples petits plaisirs une recherche patiente et tenace extrait, matérialise, purifie la fonction exclusive de transport : tous dans le même sens, bien rangés, ne s'offrant plus les uns aux autres que des dos, à la rigueur des profils, tous immobiles et en vitesse.

Prendre le train pour faire autre chose, construire des trains pour faire des ponts, l'art de vivre s'élabore à côté de la fonction.

Annexe

Extraits des "Notes signalétiques" de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, Harel de la Noë, constructeur de 700 kilomètres de petits trains dans le Finistère, la Sarthe, les Côtes-du-Nord.

1893 "A demandé quoique nommé ingénieur en chef d'assumer les fonctions d'ingénieur ordinaire pour achever les chemins de fer départementaux."

1894 "Il s'est fait une spécialité des constructions économiques en fer, il connaît parfaitement la matière, et en réduit l'emploi au strict minimum dans ses projets et dans ses ouvrages. C'est un ingénieur américain sous ce rapport. Ses ponts sont si légers et coûtent si peu qu'ils inspirent une médiocre confiance. Cependant ils se comportent bien à l'épreuve."

1895 "Ingénieur très distingué, laborieux, instruit, il cherche toujours à faire, au moins de frais possibles, les travaux de construction et d'entretien sans rien compromettre de leur solidité et de leur durée. Il s'est fait une spécialité des tramways à bon marché, des ouvrages métalliques à prix réduit. Il y déploie une rare compétence et rend dans cet ordre d'idées de précieux services."

- 1899 "Est un constructeur. Il a notamment un goût prononcé et des aptitudes marquées pour l'exécution et l'étude des ouvrages métalliques. S'est consacré à l'établissement des tramways de la Sarthe dans les conditions les plus économiques. S'est appliqué avec succès à réduire les dépenses d'entretien des routes nationales."
- 1900 "Rend d'excellents services. Son amour du travail le pousse à étudier les problèmes posés par l'emploi du béton armé. Il a lui-même offert de remarquables applications. Il apporte dans ses recherches une sagacité et un mérite remarquables."
- 1904 "A laissé à ses collaborateurs le soin du service ordinaire pour se consacrer à la réalisation d'un réseau de chemin de fer d'intérêt local très important, pour lequel il a exécuté des travaux d'une hardiesse remarquable. Exceptionnel du point de vue des travaux et des études scientifiques."
- 1906 "Réalise des ouvrages de type nouveau très étudiés, très hardis, dont l'avenir seul permettra d'apprécier la durée."
- 1907 "Travailleur acharné, esprit original, quelquefois presque avec excès, s'est fait une spécialité des travaux en béton armé et de la construction des chemins de fer d'intérêt local. Construit sur la Rance pour le service vicinal un pont dont la hardiesse atteint les dernières limites."
- 1911 "Constructeur remarquable qui a eu et a encore des idées très originales et très ingénieuses tendant à transformer l'art de l'ingénieur pour la construction des ouvrages en maçonnerie, béton armé et métal... Je propose de lui confier une mission technique et scientifique qui lui permettrait d'exercer ses talents, d'expérimenter ses idées et de développer au profit de l'Etat l'art des constructions dans notre pays."
- 1913 "Ingénieur remarquable, théoricien distingué et constructeur habile. Sa surdité lui a interdit les fonctions d'inspecteur mais son désir est de continuer ses services dans les Côtes du Nord et je crois qu'il y aurait intérêt à ce qu'il achev t lui-même les entreprises qu'il a commencées et auxquelles il a imprimé un caractère très particulier."

Notes

- (1) : Archives départementales des Côtes-du-Nord, S 32 1 (1)
- (2) : Archives départementales des Côtes-du-Nord, S 32 1 (3)
- (3) : "Rapport de l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées Pihier sur les ouvrages d'art des chemins de fer d'intérêt local des Côtes-du-Nord", 1906, Archives nationales, F 14 15096
- (4) : "Rapport de Harel de la Noë", Archives départementales des Côtes-du-Nord, S 48, III.
- (5) : De Dartein, "La vie et l'oeuvre de J.R. Perronet", Annales des Ponts et Chaussées, 1906.
- (6) : "Rapport Harel de la Noë", Archives départementales des Côtes-du-Nord, S 48 III.
- (7) : Archives nationales F 14 15098
- (8) : Archives départementales des Côtes-du-Nord, S 48 III.

L'ETIQUETAGE DU PAYSAGE

"Quant à voir la ville il n'y pensait même pas étant de cette race d'Anglais qui font visiter par leurs domestiques les pays qu'ils traversent"

Jules Verne (Le Tour du Monde en 80 jours)

Depuis un an ou deux une génération nouvelle de panneaux de signalisation a fait son apparition au bord des autoroutes françaises. Non plus simples panneaux de signalisation du réseau comme il était d'usage (annonçant les distances : Lyon 17 kms", ou les bifurcations "SORTIE VERS FONTAINEBLEAU ET LYON par la RN 6); une entreprise nouvelle d'étiquetage du paysage.

VERGERS D'ILE DE FRANCE
POISSY SON ABBATIALE
LE MONT VENTOUX
LES MONTS DU FOREZ
NIMES ET SES ARENES
MONTELMAR, SON NOUGAT
DIJON, CAPITALE DES DUCS DE BOURGOGNE
FORETS ET LACS DU MORVAN
TOURNUS ET SON TOURNIS

Cet étiquetage du paysage semble procéder d'une passion maniaque et (dérisoire) qui est, peut-être, le comble de la modernité pour l'aménageur et voyageur autoroutier pressé de multiplier une collection de "vues", de photographier le paysage (500 m - POINT DE VUE), de vérifier qu'il est bien conforme à l'image qu'en donnent les cartes postales (1). Comme si notre société se sentait menacée d'amnésie comme ce Robinson de Michel Tournier (dans "Vendredi ou les limbes du Pacifique") qui sentant sa mémoire vaciller étiquetait les arbres, les fleurs et les objets familiers.

Syndrôme maniaco-régressif qui est sans doute congruent à la

multiplication des signes de la sécurité sur l'espace contemporain du déplacement. Car l'invite à la découverte ou au vagabondage est comme annulée (sécurisée), par la pure redondance du signe qui procède d'une "mise à plat" du paysage en stéréotypes qui gomment et effacent la complexité des structures d'un paysage. L'automobiliste autoroutier y est sollicité de "reconnaître" l'espace qu'il parcourt comme enfants, nous jouions à "reconnaître" la "DS" et "ID 19", la "Frégate" et la "Juva 4". Reste un pur simulacre de déplacement, un espace cinématographique qui n'est pas si éloigné de l'utopie vengeresse qu'évoquait Raymond Borde (2) :

" Cette concession à la Société Protectrice des Touristes, on peut - je ne m'y oppose pas - la faire. Des autoroutes souterraines aboutiront donc aux camps nationaux où les limaces agitées emploieront leurs vacances. De gigantesques "drive-in" donneront l'illusion opiacée du voyage. Mais ils seront couverts et clos, afin de fonctionner le jour et la nuit. Les véhicules occuperont les degrés de l'amphithéâtre et les roues tourneront à vide sur des rouleaux orientables. L'écran sera courbe et colossal. Le film s'appellera "Les Kilomètres". Il durera 28 jours comme les congès payés. On l'aura pris du capot d'une automobile, en sillonnant les routes pendant quatre semaines, avec rien d'autre en vue qu'un trajet inlassable. Ce sera un film en plan-séquence, un plan unique de sept cents heures, les caméras vissées sur l'auto-voyeuse. Ce sera aussi, l'apothéose de la Nouvelle Vague. Tassés dans leur engin, l'oeil fixé sur l'écran, les touristes embrayeront. Ils passeront les vitesses et sombreront dans la conduite, avec la volupté du grand rush immobile, du grondement furieux de deux mille voitures dans un cinéma. Le mot fin surviendra comme une petite mort. La lumière dans la salle aura le goût blafard de l'agonie. Elle brisera quelque chose et il n'est pas exclu qu'il faille organiser, à la dernière bobine, un système collectif d'anesthésie. Mais les bonnes choses n'ont qu'un temps, les vacances s'achèvent, demain on reboulonne et déjà l'autoroute qui revient vers la ville ouvre son fier tunnel comme la corolle noire du

mouvement recommencé."

Et à écouter aujourd'hui le langage des "Tours Opérateurs", du marketing du déplacement et des fabricants de "produit-voyage", on est tenté de penser que la charge de provocation et d'anticipation de ce texte est à peine forcée. Annulation du paysage qui nous semble être le sous produit d'un fonctionnalisme dont la tentation fondamentale, au niveau des équipements de transport, est plus que jamais d'accélérer les flux, d'abolir les distances (l'horreur de l'interstice), de produire un espace-temps du déplacement territorialisé sur ses points de départ et d'arrivée : idéalement annulable.

D'une part l'autoroute étiquette et invite à annuler le paysage pour qui y circule; d'autre part en tant qu'elle est partie du paysage, elle y fait coupure, elle l'organise ("elle met de l'ordre" disait Hitler au salon de l'auto de 1933), elle le marque avec une violence que n'a égalé aucun autre équipement de transport. Toute nostalgie mise à part il est remarquable que le chemin de fer (ou les canaux), du fait des faibles pentes qu'autorisaient les premières locomotives et du fait aussi des servitudes de desserte dont il était tributaire (3) "épousait" davantage le paysage.

Il demeure que ces épousailles avec le paysage c'est le désir d'errance qui hante tout voyage et restaure au déplacement le plus routinier sa positivité propre. Monologues, comptines, chansonnettes, mémoires qui se cherchent ou se rencontrent, débat d'idées, mots d'amour : occasions de voyage.

"... Le voyage est l'art de la bonne tricherie qu'indiffère la chronique scrupuleuse, la vérité vérificatrice; il sait qu'une certaine négligence est préférable à la vigilance tatillonne, au purisme maniaque, et qu'enfin aucun périple n'épuise l'essence d'un pays, n'efface le caractère hautement subjectif de celui qui l'accomplit. Ainsi y-a-t-il une mythomanie essentielle du voyageur, non en cela qu'il raconterait des mensonges, mais parce que des péripéties qu'il traverse, il ne retient que les fictions qui font partir, ou incitent à l'errance. Il s'en va pour ensemençer des fuites,

réanchanter le monde, le parer des couleurs fraîches que l'habitude ou les préjugés avaient éteintes." (4)

Dans ce plaisir "littéraire" du voyage (le plus souvent c'est d'une littérature orale ou ^uartistique qu'il s'agit), l'étiquetage du paysage nous dépossède. Il est privatif d'un plaisir soit que, démentant notre propos, il fonctionne comme rappel à l'ordre d'un réel plus réel et sans intérêt, soit encore que, trop éliptique, il décourage tout discours. Sa hâte à trop vite dire nous rend mutique : une rage innommable.

A contrario cet étiquetage nous fait rêver à un espace innommé dont la découverte subreptice et "savoureuse" dans les failles de la fonction est par chance à la croisée des voyages et des "transports" (au sens du XVIIIe siècle) fussent-ils les plus infimes et les plus banalement autoroutier.

"Les rues de cette ville n'ont pas de nom...

Les espaces qui la composent en détail sont innommés. Cette oblitération domiciliaire paraît incommode à ceux (comme nous) qui ont été habitués à décréter que le plus pratique est toujours le plus rationnel... Tokyo nous redit cependant que le rationnel n'est qu'un système parmi d'autres...

On peut figurer l'adresse par un schéma d'orientation (dessiné ou imprimé), sorte de relevé géographique qui situe le domicile à partir d'un repère connu, une gare par exemple (les habitants excellent à ces dessins impromptus, où l'on voit s'ébaucher, à même un bout de papier, une rue, un immeuble, un canal, une voie ferrée, une enseigne, et qui font de l'échange des adresses une communication délicate, où reprend place une vie du corps, un art du geste graphique : il est toujours savoureux de voir quelqu'un écrire, à plus forte raison dessiner...

Ici... la domiciliation n'est soutenue par aucune abstraction... elle cesse d'affirmer la conjonction d'une identité et d'une propriété. Cette ville ne peut être connue que par une activité de type ethnographique : il faut s'y orienter non par le livre, l'adresse, mais par la marche, la vue l'habitude, l'expérience; toute découverte y est intense et fragile, elle ne pourra être retrouvée que par le souvenir de la trace qu'elle a laissée en nous : visiter un lieu

pour la première fois, c'est de la sorte commencer à l'écrire : l'adresse n'étant pas écrite il faut bien qu'elle fonde elle-même sa propre écriture."

Roland Barthes - L'Empire des signes -

Genève 1970 - pp 49-50-51

Notes :

- (1) : Il est remarquable que cette hyper-deterritorialisation du paysage opère aussi sur le marché des cartes postales dont les nouvelles collections désertent l'illustration des lieux singuliers pour ne plus représenter que les stéréotypes du paysage rural.
- (2) : "L'extricable" Eric Losfeld Ed. Paris 1964
- (3) : et dont s'est affranchie l'autoroute de même d'ailleurs que la nouvelle ligne de T.G.V. Paris-Lyon en construction.
- (4) : P. Bruckner "Nostalgie Express" p. 92 - Paris 1978

TOURNER EN ROND (1)

"Ce que d'abord vous nous montrez, voyages, c'est notre
ordure lancée au visage de l'humanité"

Claude Levy-Strauss : "Tristes tropiques"

"être déçu c'est aussi s'exposer au risque positif de la
bonne surprise, de l'éblouissement. En définitive la
déception n'est peut-être qu'une catégorie du merveilleux."

P. Bruckner - "Nostalgie Express"

- (1) Ce texte est un montage de citations extraites (1) d'un de ces
innombrables récits de tour du monde en 2 CV des années 50
("La Terre en Rond") (2) de la conclusion d'un roman policier
("Le Petit bleu de la côte Ouest" J.P Manchette Serie Noire
1976 p 181-182)

Avant qu'elle ne parte autour de la terre, il faut encore injecter dans les fesses de l'expédition les neuf vaccins des maladies orientales : peste, typhus, variole, cholera, fièvre jaune, etc... (1)

Cependant, les soirs, il lui arrive de boire immodérément du bourbon 4 Roses et de prendre des barbituriques et, au lieu de l'endormir, ça le plonge dans un état d'excitation amère et de mélancolie. Ce soir, par exemple, après qu'il a fait l'amour avec Béa d'une façon peu satisfaisante, il est resté éveillé tandis qu'elle s'endormait, il est resté au salon à écouter du Lennie Niehaus et du Brew Moore et du Hampton Hawes et à boire encore du 4 Roses (2)

Nous passons la dernière nuit à d'ultimes préparatifs. Si ultimes que nous sommes en retard à l'embarquement à Port-Vendres, le 13 octobre 1958 à midi. Des amis sont venus assister au départ. Pas question de départ : nous n'arrivons pas... Enfin, essouffés, confus, nous voilà ! Nous avons dix minutes de retard, dix minutes qu'en quatre cent jours nous ne pourrions plus rattraper. (1) Dans l'ensemble, on voit comment ça va tourner, mais avec précision, on ne voit pas. Dans l'ensemble, ils vont être détruits, les rapports de production dans lesquels il faut chercher la raison pour laquelle Georges file ainsi sur le périphérique avec des réflexes diminués en écoutant cette musique-là... (2)

Ce tour du monde, nous le commençons sur un charriot. Dans une pièce toute blanche, sous un drap tout blanc, nous attendons - en parfaite santé - d'être véhiculés jusqu'à la salle d'opération où l'on va nous enlever une petite chose qui, paraît-il ne sert à rien : l'appendice. Craignant la crise aiguë et la péritonite au beau milieu d'un désert, nous nous sommes constitués **opérés volontaires**... Excellente forme au réveil. Simplement, la gorge sèche et la peau du ventre qui tire un peu. Pas de temps à perdre : nous demandons cartes et carnets pour jouer encore aux géographes (1)

Dans son carnet il a noté qu'il aurait pu devenir un artiste ou plutôt un homme d'action, un aventurier, un soudard, un conquistador, un révolutionnaire et d'autres personnes. Puis il a remis ses chaussures et sa veste et il est descendu en ascenseur au parking en sous-sol. Il est monté dans sa Mercédès. Elle marche très bien. Gerfaut a rejoint le boulevard périphérique extérieur

à la porte d'Ivry. En ce moment il est 2 h 30 ou peut-être 3 h 15 du matin et Gerfaut tourne autour de Paris à 145 km/h en écoutant de la musique West Coast, principalement des blues, sur son lecteur de cassettes. (2)

A l'aube, In Salah se pare de ses dentelles de terre rouge : murs ajourés, tours crénelées. Sous un ciel d'argent, la ville fait des grâces au milieu des jardins. Mais le soleil monte vite et la cité de dentelles redevient ce qu'elle est : la plus belle oasis saharienne. Les maisons sont en boue séchée, striée avec les doigts. Quand il pleut (tous les quatre ou cinq ans), il faut recommencer. C'est pourquoi tout semble toujours neuf.

L'hôtel est tenu par un archéologue amateur qui voudrait bien être Henri Lhote et vit heureux au milieu des "fossiles" : pointes de flèche, fragments de poterie, os de dinosaures (sic) découverts par lui dans une carrière proche. Il veut nous y conduire, mais le temps nous manque. Le charmant homme est déçu : qu'est-ce que ces explorateurs qui ne veulent rien explorer ! Quelques heures plus tard, l'archéologie est loin : nous essayons une subite tempête de sable ! (1)

Peut-être Georges manifestera-t-il alors autre chose que la patience et la servilité qu'il a toujours manifestées. Ce n'est pas probable. Une fois, dans un contexte douteux, il a vécu une aventure mouvementée et saignante; et ensuite tout ce qu'il a trouvé à faire, c'est rentrer au bercail. Et maintenant, au bercail, il attend. Le fait qu'avec son bercail Georges tourne à 145 km/h autour de Paris indique seulement que Georges est de son temps, et aussi de son espace. (2)

SUR "LE TOUR DE FRANCE DE DEUX ENFANTS"

"Car l'homme n'est pas seulement celui qui marche debout sur ses jambes, sait la lecture et l'écriture et montrer mille exemples de son industrie ... Suis mon conseil, et deviens Huron. Je vois clairement la différence entre ta condition et la mienne... Je suis le maître de mon corps, j'ai l'entière disposition de moi-même, je fais ce qui me plaît, je suis le premier et le dernier de ma nation, je ne crains absolument aucun homme ... Il n'en est pas de même pour toi, ton corps aussi bien que ton âme sont condamnés à dépendre de ton grand capitaine ; ... tu n'as pas la liberté de faire ce que tu as dans l'esprit ; tu as peur des voleurs, des faux témoins, des assassins, etc. et tu dépends d'une infinité de personnes dont la place est située au dessus de la tienne. N'est-ce pas vrai ?"

Adario, chef Huron, au marquis de Lahontan

in "R.G. Thwaites" *Lahontan's New Voyages to North America*
Chicago, 1905.

La lecture du "Tour de France de deux enfants", (1) qui fut, de la fin du XIXème siècle à la guerre de 14, un best-seller de la littérature pédagogique est pleine d'intérêt du point de vue de ce qu'il en est de la représentation du voyage et du territoire comme enjeux de pouvoir.

Si on confronte ce texte avec la pédagogie du voyage telle que l'a exaltée Montaigne, on est frappé par une première évidence, c'est que, dans ce "Tour de France", le voyage lui-même n'a pas de positivité propre. Montaigne vantait les mérites d'une confrontation nonchalante à la diversité des langues, des usages, des cultures, des systèmes sociaux. Son modèle de voyage était à la fois passion du jeu et du vagabondage, en même temps qu'instrument de connaissance. Il inventait à sa manière la mode des "curiosités" et une démarche de type ethnographique.

Enfin, il invitait à une "modestie" du voyageur (avec des accents proches de ceux de C. Levy-Strauss dans *Tristes Tropiques* par exemple), à une bienveillance, à une ouverture aux différences dont sont fort éloignés certains accents chauvins (2) du "Tour de France".

Dans ce "Tour de France", il est remarquable que l'invite au voyage s'efface au profit d'une fiction de voyage, d'une mise en scène de voyage, dont l'idéologisation de la représentation spatiale est le trait dominant explicite. Le livre porte pour sous-titre "Devoir et Patrie" et, dans la préface, les auteurs "avouent" que : *"La patrie ne représente pour l'écolier qu'une chose abstraite à laquelle, plus souvent qu'on ne croit, il peut rester étranger pendant une assez longue période de la vie. Pour frapper son esprit, il faut lui rendre la patrie visible et vivante. Dans ce but, nous avons essayé de mettre à profit l'intérêt que les enfants portent aux récits de voyages"*.

Point de vagabondage donc, mais des "devoirs sérieux" à accomplir : *"En même temps, ce récit place sous les yeux de l'enfant tous les devoirs en exemples, car les jeunes héros que nous y avons mis en scène ne parcourent pas la France en simples promeneurs désintéressés : ils ont des devoirs sérieux à remplir et des risques à courir."* L'errance aristocratique ("promeneurs désintéressés") cède le pas à des héros plus utiles à l'édification du "cours moyen".

Le voyage, le déplacement sont désormais assujettis à un utilitarisme dont la grossièreté n'a désormais d'égale que la férocité des processus de reterritorialisation du nomadisme populaire, de mobilisation de la force de travail, à quoi est attelé le capitalisme en cette fin de dix-neuvième siècle. Singulièrement, à travers ses instruments de transport.

Et dans cette transmutation de l'errance en "mobilisation" s'aperçoit une autre mobilisation(3), celle dont un homme d'Etat de l'époque disait "n'en parlons jamais, pensons-y toujours", et à laquelle fait écho une

métaphore du récit qui n'est peut-être pas si naïve qu'il y paraît : "Lorsque le soleil parut, empourprant les cimes des Vosges, ils étaient déjà loin de la frontière, hors de tout danger ; et, se tenant toujours par la main, ils marchaient joyeusement sur une route française, marquant le pas comme de jeunes conscrits" (4).

Quant à l'espace décrit (la France) il est surcodé, territorialisé à l'extrême, tendu vers ses frontières : l'oeil rivé sur la ligne bleue des Vosges. Espace qui ne supporte ni conflit intérieur (sauf avec l'ivrognerie et la paresse), ni histoire (sauf le ressassement des provinces perdues, retranchées ; sauf le Panthéon des grands hommes exemplaires). Annulation du voyage donc, mais aussi négation de l'espace. A sa place un territoire : pure métaphore du capital (voir citation I), pure métaphore de puissance (voir citations II, III, IV).

(I) "En leur racontant le voyage courageux de deux jeunes Lorrains à travers la France entière, nous avons voulu leur faire pour ainsi dire voir et toucher ; nous avons voulu leur montrer comment chacun des fils de la mère commune arrive à tirer profit des richesses de sa contrée et comment il sait, aux endroits même où le sol est pauvre, le forcer par son industrie à produire le plus possible" (5).

(II) "Appliquez-vous au travail, instruisez-vous, soyez bon et généreux ; que tous les enfants de la France en fassent autant, et notre patrie sera la première de toutes les nations" (6).

(III) "Et tous les fusils dont la France a besoin pour ses soldats ! ... ne crois-tu pas qu'il y ait là de quoi donner de la besogne ? Sans compter les sabres, les épées, les baïonnettes ... C'est dans la petite rivière qui coule ici, et qui s'appelle le Furens, qu'on trempe l'acier des sabres et des épées, pour les rendre plus durs et plus inflexibles" (7).

(IV) "Malheureusement, dit Frantz, la France elle-même n'est pas assez peuplée ...

- oui, répondit Victor, cela est vrai. Chaque année l'Allemagne s'accroît par ses naissances d'un demi-million d'habitants de plus que la France.
- Quel malheur ! dit le petit Jean ... il faut que les savants trouvent bien vite le remède à la tuberculose dont Pasteur parlait afin de nous conserver les 150.000 français qui chaque année meurent de cette maladie. Ce serait toujours cela de plus ..." (8).

Mais au delà d'un stakanovisme moralisateur, pédagogique et cocardier, quelque chose nous interpelle dans ce récit à quoi nous pouvons mesurer les modifications, en l'espace d'un siècle, de l'univers du voyage. Voilà donc deux enfants, âgés respectivement de 14 et de 8 ans dont le narrateur peut encore imaginer, en cette fin de XIXème siècle, qu'il leur est possible de faire - soit à pied, soit à la fortune de moyens de rencontre (charettes, trains, bateaux) - un tour de France vagabond sans qu'une armée de gendarmes, d'éducateurs, de quidams ou de travailleurs sociaux en tous genres ne se mobilisent à chaque carrefour pour entraver un projet qui, aujourd'hui, ressortirait sans aucun doute de la délinquance, ou de la folie.

Et certes, les conseils de prudence et de défiance (se garder de la promiscuité avec l'inconnu, l'étranger, le cabaret, etc...) affleurent tout au long d'un récit, dont l'hygiénisme et l'économie laborieuse n'en finit pas d'opposer les bons et les mauvais citoyens, les sollicitations suspectes et les vertueux exemples.

N'empêche, il y a un siècle, il était encore possible à un narrateur, dont la plume n'avait rien d'amoral - tant s'en faut -, d'imaginer sans s'en scandaliser ce tour de France de deux enfants hors de la protection et de la surveillance du monde des adultes.

Sans doute nous objectera-t-on qu'il s'agit d'orphelins, d'une situation d'exception, d'un thème littéraire extrêmement populaire (cf. "Sans famille" d'H. Mallot). Et en effet, ils sont deux fois orphelins: de père et de terre (ils viennent de la partie de l'Alsace-Lorraine annexée par l'Allemagne). Mais la popularité de ce thème ne vient-elle pas que toute errance est orpheline qui ouvre l'expérience, l'affectivité et l'émotion au hasard des rencontres et défait le monde clôt et l'assujettissement familial. (L'inconscient, dit Deleuze, est nomade, célibataire et orphelin). L'irrecevabilité d'exception ne nous paraît donc pas probante. Cette situation de récit nous permet d'apercevoir une ligne de fuite du désir ("*nous avons essayé de mettre à profit l'intérêt que les enfants portent aux récits de voyages*" dit l'auteur dans la préface) qui ne fait pas encore scandale et qui à un siècle de distance garde le pouvoir de nous étonner et de nous émerveiller, en cette fin de XXème siècle qui a aboli les distances, multiplié la vitesse et le nombre des moyens de déplacement, dans le même temps qu'il multipliait les garde-fous contre l'errance ... et l'enfance.

Notes

- (1) Par G. Bruno, Librairie Classique E. Bellin, Paris.
récemment réédité en fac-similé.

C'était un "livre de lecture courante", destiné au cours moyen de l'enseignement primaire. Il fut imprimé à plus de 800.000 exemplaires.

- (2) p. 184. *"La race blanche, la plus parfaite des races humaines, habite surtout l'Europe ..."*.

p. 61. *"Les autres nations ont eu de grands capitaines qu'elles peuvent opposer aux nôtres. Aucune nation n'a eu une héroïne qui puisse se comparer à cette humble paysanne de Lorraine, à cette noble fille du peuple de France (Jeanne d'Arc)"*.

- (3) La "mobilisation" militaire n'est peut-être pas le modèle du processus de mobilisation de la force de travail, elle est pour le moins son "achèvement", sa plus sinistre limite perfectionniste.

- (4) "Le tour de France de deux ..." p. 25

(5) op. cité : préface

(6) op. cité : p. 45

(7) op. cité : p. 155

(8) op. cité : p. 315

EQUIPEMENTS DE TRANSPORT ET ENJEUX STRATEGIQUES :

I - LE CULTE DU CARGO

*"Et les Collèges des Cartographes
levèrent une carte de l'Empire
qui avait le format de l'Empire
et qui coïncidait avec lui point
par point ..."*

J.L. BORGES

LE CULTE DU CARGO

"On ne peut avoir vu le film "Mondo Cane" sans se souvenir de cette pseudo-piste d'atterrissage et de cette tour de guet faite de bambous et de lianes, en haut de laquelle un Papou grelottant scrutait le ciel à la recherche de l'avion-cargo, messenger des Dieux détourné par les blancs.

Cette image révélait un des cultes messianiques les plus troublants et importants de ce siècle, qui se perpétue en Nouvelle-Guinée depuis qu'y apparurent les premiers européens. Pour le Papou les richesses matérielles de ce temps tiennent en un mot : Le Cargo. Celui-ci ne peut être l'oeuvre que de divinités inaccessibles et non de ces hommes blancs qu'on n'a jamais rien vu faire de leurs dix doigts ... Si donc eux seuls en profitent, c'est qu'ils détournent les vaisseaux célestes, originellement destinés aux Papous. Peut-être grâce à leurs divinités à eux : Jésus et son Père, sur lesquels les missionnaires sont loin d'avoir tout dit ... Ou bien grâce aux divinités des Papous qu'ils ont volées pour les enfermer dans ces temples qu'ils nomment "musées". (1)

Le culte du Cargo chez les Papous ne nous paraît pas d'un exotisme si "manifeste" que les récits de voyageurs nous le donnent à penser même s'il s'inscrit hors de la pseudo-rationalité de l'échange à l'intérieur de quoi l'occident s'est accoutumé à penser les problèmes de la richesse.

S'agissant d'équipements de transport, les délibérations de conseils généraux ou de chambres de commerce et de l'industrie, et de façon plus générale les argumentaires politico-économiques qui font le lit de ces investissements (2) (desertes auto-routières, construction d'aéroports .. etc.) ne ressemblent-ils pas souvent (et certes dans un style plus réaliste) à une célébration, hors-papouasie, du culte du Cargo. Nous avons affaire à deux tentatives symétriques (mais certes inégales) de maîtrise du réel. Et si le culte du Cargo chez les Papous a été combattu avec tant de virulence par tout ce que l'occident connaît de représentants locaux, ce n'est peut-être pas tant à cause de son caractère "illogique", "absurde", ou "inefficace" que pour ce qu'il révèle d'insoumission et d'affirmation d'un pouvoir par quoi une culture singulière signe sa différence.

Et puis, ce culte du Cargo, en quoi serait-il plus étrange, au fond, que le mélange de célébration du progrès et de culte de l'état de nature (de l'homme naturel détenteur des secrets de l'Eldorado) vers quoi l'occident a longtemps tendu ses espoirs et ses vaisseaux ?

Avec cette différence que le Papou en sait long sur ce qu'il en est du prétexte échangiste et qu'il peut parler, avec un accent de vérité difficile à démentir, de la violence où s'initie "l'ouverture au marché" :

"Ces hommes blancs qu'on n'a jamais rien vu faire de leurs dix doigts ... (et les) divinités des Papous qu'ils ont volées pour les enfermer dans les musées".

Et si l'occident a mobilisé tant de missionnaires, d'ethnologues, d'administrateurs, de commerçants et de ruses politiciennes (3) pour combattre le messianisme du Cargo, c'est sans doute moins pour la charge d'erreur ou d'errance qu'il impliquait, sans doute moins aussi à cause de la dérive suicidaire où il risquait d'entraîner les Papous, qu'à cause de la mise à nu qui s'y opérait. Car ce que désigne le Cargo c'est l'ensemble des instruments stratégiques (militaires, idéologiques, économiques) par lesquels l'occident s'est donné les moyens d'assujettir l'espace, la culture et le travail papous. Le culte du Cargo relève en effet d'un rapport de domination, il signale l'outil de cette domination : le Cargo, c'est-à-dire la maîtrise

(forcément usurpée, les Papous n'avaient rien demandé) par l'homme blanc de moyens de communication et d'une axiomatisation de l'espace qui s'est imposée à l'espace papou et qui l'a mis en crise.

Il est remarquable que dans le même temps qu'il combat le messianisme du Cargo, l'occident n'en finit pas d'exporter un messianisme du progrès et de l'exotisme (papou, entre autres) dont les Papous seraient sans doute fondés, pour ce qui les concerne, à combattre les dangers. Car il est clair que la division internationale du travail (4) dont ce messianisme est porteur parachèvera la destruction de l'espace papou.

Mais au-delà de la violence des assujettissements dont les équipements de transport sont un des instruments stratégiques, il nous reste à penser une similitude certaine entre le culte du Cargo chez les Papous et la prolifération de métaphores dont d'autres variantes du "Cargo" sont l'objet dans nos sociétés (les gares "cathédrales" du XIXème siècle, l'automobile "véritable oeuvre d'art" du nôtre), ainsi, d'ailleurs, que le lien, fondamental à ce culte, entre richesse et transports. D'où nous vient cette hâte à faire entrer dans nos musées, en compagnie de dieux papous, nos équipements de transport ? Est-ce que ces signes ne sont pas révélateurs d'une nostalgie ? d'une nostalgie qui travaillerait une société dont l'espace est de plus en plus homogène ; une société dont l'informatisation accélérée va faire basculer le transport (et les pouvoirs qui lui sont liés) dans les marges du simulacre, de l'archaïsme, de la résistance ou de la fuite ? (De la même manière qu'on disait dans les années 60 : "j'ai fait un trip terrible", ne dit-on pas aujourd'hui : "j'ai un branchement extra").

Quant à ce qu'il en est de la fonctionnalité échangiste (et de transparence du marché et du social) des transports, il y aura toujours un "Papou (5) grelottant en scrutant le ciel dans une tour de contrôle en bambou ..." pour nous le rappeler.

EQUIPEMENTS DE TRANSPORT ET ENJEUX STRATEGIQUES :

II - QUELQUES AVEUX

- Une autre Papouasie ?

"Cette route ouvrirait un pays horrible et absolument sauvage dont les habitants ne sont pas encore civilisés et entre lesquels il règne une haine, des querelles et des ... (illisible) souvent funestes Des communications faciles procureraient à ces habitants des relations avec ceux des provinces voisines et les rendraient plus sociables en leur procurant l'avantage de l'importation et de l'exportation des objets de subsistance et de commerce".

↑ Etat des routes de la généralité
de Limoges - 1787

- Un but de Police ?

"Jusqu'à maintenant les travaux publics entrepris pour le compte de l'administration avaient incontestablement un caractère politique. Ils étaient pour la sécurité publique, pour la défense du pays ... pour faciliter les communications, dans l'intérêt de la tranquillité et de la commodité publiques. Ils étaient pour l'aménagement des services publics. Bien qu'indirectement ils puissent apporter au pays un enrichissement et créer une plus-value, ils avaient essentiellement un but de police, c'est à dire un but politique".

Note Haurion sous l'arrêt Association syndicale du canal de Gignac. Tribunal des conflits, 9 déc. 1899 Recueil Sirey 1900 - 3 - p. 49 - 51.

- Saint Simoniens, Compagnonage et autres avatars du culte du Cargo

"Les Saint-Simoniens l'avaient prèdit, les philosophes l'avaient proclamè, les gens des chantiers l'avaient chantè sur tous les tons : le chemin de fer, en effaçant les distances, en facilitant les échanges commerciaux et intellectuels, devait faire le monde plus petit et tous les hommes frères ! Le chemin de fer devait amener, c'était fatal, la paix universelle. Il ne pouvait en être autrement. Les hommes avaient enfin trouvé le remède aux haines aux incompréhensions, aux ignorances, aux famines imputables à la mauvaise répartition des richesses et des matières premières, et ce remède infailible, c'était le rail. (...)

(..)(Quand) les trains furent réquisitionnés, les équipes de conduite commandées pour transporter les troupes et tous les cheminots employés aux transports nécessaires, qui devinrent prioritaires, grâce à quoi les armées parvinrent sur le champ de bataille avec une promptitude étonnante pour l'époque, les milieux saint-simoniens furent attérés, et avec eux, tous les cheminots : non seulement le rail n'empêchait pas la guerre, mais il la facilitait !

(...) Qu'on se rappelle que le noyau originel des gens des Dépôts et des Chantiers provenait des milieux compagnoniques dont l'idéal était, dès les lointaines origines, de se refuser à tout travail ayant rapport, de près ou de loin, à la guerre. Créés sous l'autorité des grands ordres monastiques, les ordres constructeurs qui sont à l'origine des ordres compagnoniques, avaient juré de ne se consacrer qu'aux oeuvres de paix. N'oublions pas que les Enfants de Maître Jacques par exemple, nés dans l'ombre de Cîteaux, se refusaient, encore au XIXème siècle, à exercer leur art pour la construction, la réparation ou l'entretien, même en tant que monuments historiques, des forteresses, châteaux, casernes ou prisons, et n'avaient accepté de participer à la construction du rail que parce qu'il leur semblait être, par excellence, une oeuvre de paix. (...)

(...) Les Dépôts et les Ateliers, pour ces raisons, furent dont d'ardents foyers d'hostilité aux transports de guerre et provoquèrent des troubles aux moins aussi importants que l'agitation autour des salaires, des conditions de travail ou du droit d'association. Il y eut une sorte de sabotage larvé, de résistance passive qui se traduisit par une augmentation du nombre d'incidents techniques." (6).

H. Vincenot - La Vie Quotidienne dans
les chemins de fer au XIXème siècle -
Paris 1975. p. 191, 192, 193.

- Une discussion entre cheminots à la fin du XIXème (7)

"Et entre tous ces hommes, qu'ils fussent M^ossieurs, gueules-noires ou culs-terreux, saboteurs, aiguilleurs, gratte-tubes, bras morts ou ramouniats, graisseurs d'aiguilles ou sous-chefs de gare, tous déphasés d'avoir "fait les nuits" pendant trente ou trente-cinq ans de carrière, n'auraient jamais pu se réintégrer à la vie normale ... Quand on se remémore l'histoire du chemin de fer au XIXème siècle, on peut bien dire, avec le recul et ... la sagesse que confère l'âge, qu'avec près d'un siècle d'avance, toute cette curieuse collectivité qui fut la nôtre a constitué le champ d'expérience de ce Progrès, qui devait logiquement commencer par celui des transports ! On peut même dire que notre race, élaborée dans l'enthousiasme des grandes créations, a été le terrain où furent essayées les méthodes de conditionnement de l'homme aux exigences de la vie concentrationnaire, et où fut tenté, et réussi, l'assujettissement de l'homme à sa création ... Les anciens "gueules noires" et Albert Sauvageol hochaient la tête en silence. Monsieur Paulin rêvait et, dans son rêve d'ingénieur, il employait des grands mots un peu abstrus. Alors un "grandes roues" s'écriait : "si je comprends bien, Monsieur Paulin, on a essuyé les plâtres de votre sacrée civilisation industrielle !

- oui da, ajoutait un autre, je vois clairement maintenant qu'on a prouvé au monde que l'on pouvait, pour peu que l'on sache s'y prendre habilement, tout demander à la bête humaine, même de prendre la nuit pour le jour, une machine pour un être vivant ... Un enfer pour un paradis...

- ... la plate-forme d'une bouzine pour une salle de bal !
- ... la vitesse pour un progrès ! ...
- L'essor industriel pour un facteur de civilisation ...
- ... et des vessies pour des lanternes ! "

- L'ordre, la discipline

"Comme jadis la voiture à cheval s'est donnée sa route et la locomotive sa voie ferrée, l'automobile doit recevoir les routes nécessaires à son développement. Si jusqu'ici on évalue la culture d'un peuple par le nombre de kilomètres de ses chemins de fer, l'avenir portera cette même évaluation sur la longueur de ses autoroutes ... l'ordre, la discipline sont inséparables de la conception de l'autoroute".

Hitler : discours au salon de l'Automobile de Berlin, 1933.

- Discours sur l'hygiénisme : souillure des hommes et des choses

"Je préfère voir les voitures rouler sur une voie bien entretenue que les quais souillés par les choses et par les hommes".

M. Frédéric Dupont (cité dans "L'autoroute sur berge contre Paris", de Michel Vernes article paru dans l'Oeil n°209 mai 1972)

- Dialogue Nord-Sud (par temps de crise)

LE KLAN TIENT SA FRONTIERE

Des groupes du Ku Klux Klan patrouillent depuis mardi le long de la frontière américano-mexicaine pour empêcher les immigrants mexicains de pénétrer clandestinement aux Etats-Unis. M. David Dule "Grand Dragon" du Klan a indiqué que plus de 250 membres de son organisation avaient formé des groupes de surveillance au Texas et en Californie du Sud. Le Grand Dragon a précisé toutefois que les groupes du Klan formés de trois hommes par voiture n'étaient pas armés et se contentaient de signaler par radio à la police les Mexicains qui passaient la frontière".

NOTES

- (1) P. Lawrence : "Le Culte du Cargo". Paris 1974.
- (2) L'argument dominant étant toujours de capter un flux de richesses.
- (3) cf. le livre de P. Lawrence déjà cité qui relate les étapes et les aléas de ce combat.
- (4) le tourisme, l'artisanat, et les industries agro-alimentaires seront le lot vraisemblable des Papous.
- (5) Ou un pavillon de complaisance dont l'intérêt sur le marché pétrolier est moins de détourner les contraintes des législations du travail (sur les super tankers automatisés le coût de la main-d'oeuvre est peu important comparé au coût global du transport) que de permettre d'introduire un certain flou dans la formation des prix. Voilà qui éclairera singulièrement les hésitations des économistes sur le transport (Est-ce une production, un service ? quelle est la nature de la valeur ajoutée qui s'y produit ?).
- (6) H. Vincenot - La Vie quotidienne dans les Chemins de Fer au XIXème siècle - Paris, 1975. p. 191, 192, 193.
- (7) Rapportée par H. Vincenot, op. cité p. 237.

CRISE ET MOBILITE

1 - CRISE DE LA MOBILITE : un discours pendulaire

"Les éléphants sont généralement dessinés plus petits que nature, mais une puce toujours plus grand."

J. Swift "Pensées sur plusieurs sujets"

L'appel d'offre VIIe plan de l'ATP Transport recommandait aux chercheurs de réfléchir aux fondements de la mobilité. N'est-ce pas, pour partie, qu'avec la crise (mais aussi dans doute de façon plus ancienne et fondamentale), la production de nouvelles sphères de mobilité a repris soudain actualité aux yeux des décideurs. En même temps les résistances à ces formes de "mobilisation" semblent se multiplier, situation qui met en question le sous-basement même de la recherche fonctionnaliste dans les transports à savoir l'idée d'un besoin naturel et croissant de mobilité.

Plus précisément une des manifestations de cette crise n'est-elle pas justement que le moment où il est demandé aux chercheurs de se pencher sur ce problème est celui où sont en cours des remaniements de l'appareil productif et notamment des ses localisations dans le cadre d'un approfondissement de la division internationale du travail ? (transferts de technologie, de-localisation dit-on encore). Ces remaniements se traduisent par un mouvement extrêmement contraignant de deterritorialisation et de reterritorialisation de la force de travail qui se heurtent à des résistances (et aussi certes à des déplacements). Dans le discours fonctionnaliste largement dominant chez les décideurs les "manques de mobilité" (encore nous ne l'évoquons nous ici qu'au plan spatial !) font soudain figure de "goulots d'étranglements".

Par ailleurs il semble bien que le discours sur la mobilité soit affecté d'une pendularité caractéristique. Alternance du manque et du trop plein. Manque en période de crise. Trop plein en périodes de forte croissance et de fortes tensions sur le marché des offres d'emploi (l'absentéisme, la rotation "trop

rapide" de la main d'oeuvre constituant alors un autre "goulot d'étranglement").

La notion moderne de mobilité (dans sa dimension contemporaine de "mobilisation" générale, de besoins de déplacement) nous paraît donc particulièrement mal fondée, de nature essentiellement idéologique par tout ce qu'elle masque d'immobilisations, et il serait sans doute de peu d'intérêt de demander aux chercheurs d'en reproduire le régime d'alternance et de s'en faire les prothésistes.

Pourtant elle est au coeur de ce qui a façonné notre histoire (l'histoire de l'occident et du capitalisme) d'une manière qui ne semble pas permettre de la réduire à l'état de scorie d'un champ économique qui la déterminerait exclusivement. F. Braudel montre par exemple très brillamment dans "Civilisation matérielle et capitalisme" que la prééminence prise par l'occident au XVIe siècle dans le domaine de la navigation hauturière (prééminence dont les conséquences sont immenses) ne peut être rapportée à des données techniques et économiques, conditions qui coexistaient aussi bien au Japon qu'en Chine et dans le monde Islamique et sur lesquelles l'occident ne semble avoir bénéficié d'aucune avance notable. Il en vient à dire "... alors le mérite de l'occident, bloqué sur son étroit "cap d'Asie" serait-il d'avoir eu besoin du monde, besoin de sortir de chez soi". Cet espace du "hors chez soi" qui se constitue alors, quand on sait les périls qu'il affronte, les incertitudes absolues caractéristiques de la représentation sociale de l'époque ("s'engouler" disaient les chroniqueurs pour désigner le départ en haute mer vers des terres problématiques) comment ne pas voir, bien que Braudel parle de besoin, qu'il s'agit de tout autre chose que du besoin de déplacement, de mobilité tel qu'il est modélisé dans les représentations contemporaines (tendu vers un but connu, assujéti à un itinéraire, à des horaires, à un calcul de rentabilité fut-il imaginaire). C'est bien plus fondamentalement la dimension désirante d'une mobilité nomade qui défait toute assignation à résidence et à territoire (qui a presque la dimension d'une dé-mobilisation si on pense aux caractéristiques de contraintes qui sont attachées à la mobilisation contemporaine).

Très tôt d'ailleurs le capitalisme et les assujettissements territoriaux s'engouffreront dans l'espace ainsi repéré et, sur des routes plus assurées, les arpenteurs succèderont au nomade. Les enjeux de pouvoir se dessineront plus nettement. Ainsi Braudel raconte comment dans cette période les rois du Portugal faisaient jeter en prison les navigateurs qui avaient le tort de se vanter trop bruyamment de leurs exploits.

Pourquoi ces doutes, pourquoi des exemples si lointains dira-t-on ? Pour souligner que la mobilité, à condition de n'être pas confondue avec l'idéologie qui l'encode, est fondamentalement une dimension de la liberté et de l'assujettissement de l'homme occidental, que comme telle elle est enjeu de pouvoir. Et encore que toute réflexion sur les conditions d'émergence de la mobilité sur ses fondements est fondamentalement transversale aux champs classiques de l'économique, de l'historique, du sociologique, du psychosocial, et qu'à ne pas reconnaître et explorer cette transversalité on ne peut que méconnaître et reproduire pour une part les idéologisations dont elle est l'objet.

2 - TRANSFERTS DE TECHNOLOGIE ET DROITS DE L'HOMME

Nous avons souligné la pendularité caractéristique des idéologies de la mobilité dans le discours économiste. Alternance, disions-nous, d'un manque et d'un trop plein : en période de forte croissance, c'est la "trop grande mobilité" de la "force de travail" qui fait figure de goulot d'étranglement, alors qu'en période de crise, c'est une insuffisance de mobilité qui figure-rait la difficulté du moment. Ces incertitudes signalent pour le moins que sous le dehors rassurant de l'analyse scientifique, la mobilité est enjeu de pouvoir.

Cette actualité nouvelle de la mobilité sur fond de crise, il convient d'en interroger le mouvement. Double mouvement.

Mouvement des flux financiers d'abord. On assiste à un redéploiement, à un approfondissement et à une accélération de la division internationale du travail, dont l'euphémisme qui a largement cours de "transfert de technologie" masque mal ce qui se transfère ce sont d'abord les investissements et les zones de profit.

Et ce, dans un contexte de libéralisation croissant où les tentations protectionnistes ou autarciques qui se font jour ici où là sont dénoncées comme suicidaires ou passéistes et heurtent l'axiome du caractère progressiste du procès d'internationalisation du capital.

Le mouvement des personnes dans son rapport à la crise est riche en exemples fortement contrastés dans leurs caractéristiques par rapport aux libéralités qui affectent les redéploiements du capital "fixe". On est loin dans ce champ de pouvoir évoquer un contexte de libéralisation croissante.

Par exemple, les travailleurs immigrés sont invités, incités et souvent contraints d'avoir à procéder à des retours où le "naturel" tient peu de place. La floraison d'idéologies du retour à une nature depuis longtemps introuvable a sans doute aussi pour fonction d'assurer un système d'incitation (une technologie "douce" du pouvoir), à une mobilisation plus large de l'espace économique (1).

Les négociations planétaires sur les "droits de l'homme" nous paraissent également devoir être rapportées à ce contexte. Sous le couvert généreux d'assurer la libre circulation des personnes, il nous semble légitime en effet de poser la question de savoir si ce qui se met en place n'est pas aussi une transaction générale des assignations à résidence, une bourse des réfugiés et des dissidences qui vise à conforter les consensus locaux et les différents pouvoirs d'Etat qui participent à ces transactions. Chacun dans le système qui s'expérimente serait mis en demeure de dire à quel Etat il fait allégeance; le refus d'allégeance ou simplement le soupçon de non allégeance promettent dès lors qui s'y risquerait au ghetto (2), voire au génocide, ou encore à l'expérimentation de nouvelles frontières de la mobilité sur lesquelles campent des douaniers d'un genre nouveau : psychiatres, criminologues, brigades des stupéfiants (3).

Comme tout humanisme, l'idéologie des droits de l'homme (ici du droit au déplacement) est hantée par la définition d'un modèle d'humanité qui cerne une frontière entre l'humanité vraie et l'in-humain dont la gestion est en dernière analyse du ressort des états. C'est en ce sens et en ce sens seulement (4) qu'il y

a quelque chose d'inquiétant à voir aujourd'hui légiférer et transformer en droit à l'exil un désir d'aller et de venir dont le registre de plaisir est justement de défaire les codes sociaux et les assignations à résidence ou à territoire.

Ce double mouvement paradoxal de flux décodés par rapport au territoire (le capital) et de surcodages territoriaux dont sont l'objet les pratiques de déplacement (mobilisations) il semble bien que ce soit l'axiomatique de base du capitalisme et singulièrement du capitalisme d'Etat. Sa limite aussi dans la mesure où il est conduit à partout restaurer et renforcer ce dont il prétendait s'affranchir (les entraves à la circulation).

Notes :

- (1) : Cette remarque ne vise pas le mouvement écologique dont les composantes les plus intéressantes se sont nettement démarquées de tout naturalisme, cf notamment M. Bosquet, Ecologie et Liberté.
- (2) : Exemple des Palestiniens, des interdictions professionnelles en R.F.A., des Juifs soviétiques ayant demandé l'émigration vers Israël comme seule voie qui leur était laissée pour sortir et parqués en Autriche parce qu'ils ne veulent pas se rendre en Israël mais demandent des visas pour d'autres pays. Cas aussi des personnes des Pays de l'Est venus sans statuts de réfugiés en Europe de l'Ouest, pour ne pas se fermer la possibilité de retourner dans leurs pays, et à qui l'ambassade des USA refuse un visa dont l'obtention serait subordonnée à l'acceptation du statut de réfugié. Cas des réfugiés politiques d'Amérique du Sud accueillis en Europe en échange de leur mort politique, etc...
- (3) : Non que leur fonction soit nouvelle, c'est plutôt de l'extension de leur impact sur la société civile dont il s'agit ici.
- (4) : Car ces "droits" peuvent avoir aussi une dimension de recours face à l'arbitraire totalitaire.

