

DEUXIEME PARTIE

SPATIALITES LOCALES POLITIQUES TERRITORIALES :

LA QUESTION DES DEPLACEMENTS

CHAPITRE I

NANCY ET LE DISTRICT

espace politique et territoires sociaux

En examinant les politiques de déplacement menées dans l'agglomération nancéenne entre le fin des années 60 et la fin des années 70, on voit se dégager deux démarches, voire deux registres d'intervention simultanés. D'une part les avatars de la compétence transport du District et de la place qu'y joue la ville de Nancy, d'autre part les réactions de la C.G.F.T.E. face à ses mauvais résultats commerciaux et financiers aboutissant à leur amélioration progressive. Ce n'est qu'à la fin de la période, autour de 1978, que les deux démarches, sous l'évolution des caractéristiques de la spatialité locale qui remettant notamment en cause la nature même des relations entre Nancy et sa périphérie, imposent un cadre nouveau aux questions transport, se confrontent institutionnellement au sein d'un groupe de travail "déplacement" d'une part, dans les termes de la renégociation des conventions de concession d'autre part.

Créé en 1959, le district urbain de Nancy prend la compétence transport en 1970, les communes conservant la maîtrise de l'urbanisation. Pendant les années qui suivent, Nancy continue de perdre des habitants et des emplois au profit de certaines communes périphériques. Ce mouvement décrit et analysé dans les pages qui précèdent atteint des proportions telles que de fait, l'affectation et le fonctionnement territorial de l'agglomération nancéenne se modifie sensiblement ; pour conserver sa place, sinon de centre unique de développement, du moins de point de passage territorial et social obligé, la municipalité de Nancy paraît vouloir à travers les politiques de déplacement contrôler les effets en termes de mobilité des nouvelles données de la spatialité locale. Cela implique le contrôle politique du district, en tous cas de ses choix en matière de transport et de circulation.

1.1. Nancy 1970 : le centre et sa périphérie

Lorsque la compétence transport est transférée au district, Nancy est une ville-centre dominante par rapport au reste de l'agglomération : les emplois, les équipements commerciaux et autres y sont concentrés, la structure radiale du réseau de transport et des voies de circulation assurent la desserte de son hyper-centre ; tout juste voit-on apparaître une tendance à l'engorgement du trafic intra-muros aux heures de pointe, mais la voiture reste le mode privilégié pratiquement et institutionnellement par la ville ; la marche à pieds est très utilisée même pour le domicile-travail, et le réseau de Transport en Commun (TC) urbain de la CGFTE (1) connaît depuis 1968 un déficit qui va en s'aggravant. Par le jeu des modalités de prélèvement décidées pour le financement districel du réseau de transport (l'assiette en est la valeur du centime additionnel), Nancy finance la majeure partie de ce déficit, même si les communes périphériques y participent également qu'elles soient bien desservies ou non. De fait, le fonctionnement et le financement du réseau TC sont conçus autour de l'accès à la ville-centre, et affirment la structuration de l'espace nancéen à partir de l'hégémonie de son territoire.

(1) Compagnie Générale Française de Transport et d'Entreprises

. Un révélateur : la politique de stationnement

La ville de Nancy a un centre "géographiquement" isolé : par la voie ferrée à l'ouest, par l'ensemble Canal-Meurthe à l'est. L'hyper-centre concentre tous les services. Pour rationaliser cette occupation, la Municipalité, dont beaucoup d'élus appartiennent ou sont liés à l'Union du Commerce Nancéen, y réalise à travers une S.E.M. (où sont présents de nombreux commerçants) un vaste programme comprenant un Centre Commercial, auquel est associé un ensemble de parcs de stationnement prévus pour la courte durée. Réalisée en moins de 4 ans, cette politique de stationnement lié aux fonctions commerciales et de service aboutit à un taux très élevé d'offre de stationnement en hyper-centre : 102 places à l'ha (1), 70 % de ces places sont payantes. Elles sont exploitées sous trois régimes différents : un GIE pour le parking du Centre Commercial, deux sociétés anonymes pour les parkings totalement privés qui offrent une partie de leurs places en location-vente, trois concessionnaires enfin dont un Locapark, qui gère les parcmètres : 1900 parcmètres ont en effet été implantés en 1973 ; leurs recettes très importantes ont notamment servi au financement de l'amortissement des parkings et surtout au paiement de l'ordinateur de trafic dont la ville se dote en 1974 (cf. infra). Sur les recettes des parcmètres en effet, 20 % vont à la ville de Nancy, 40 % à Locapark et 40 % à l'amortissement des parkings. Cette politique est lourde, la municipalité ne contrôlant réellement que le tiers des places de parking. C'était donc inscrire au sol une politique d'accès des Voitures Particulières (VP) à l'hypercentre pour la consommation et les services.

. L'accès au centre : la circulation et le TRP (2)

Adopté en 1973, le SDAU Nancy, Toul, Lunéville était explicite :

"Le centre de Nancy rassemble dans un espace restreint et dense, à proximité d'ensembles architecturaux prestigieux, une grande variété d'activités à large rayonnement. C'est un des lieux privilégiés de la Métropole lorraine. Tout doit être fait pour le développer et améliorer le niveau

(1) cf. Le stationnement dans la ville CETUR juillet 1978

(2) Transport Rapide Personnalisé.

des services et la qualité de vie urbaine qu'il dispense" (1). Le programme d'infrastructure de transport (E.P.I.T.) élaboré en liaison avec le SDAU conduisait à deux variantes : un renforcement des voies rapides de contournement et de pénétration, la création d'un réseau de TC en site propre à l'horizon 85. Ces deux variantes ne comportaient aucune différence sur le programme de voirie : la seconde prévoyait le site propre "en plus" et trois fois moins de places de stationnement dans l'hyper centre, mais toutes deux étaient conçues pour un renforcement de la desserte de l'hyper-centre nancéen.

Compte tenu de cette volonté de favoriser de toutes les façons l'accès VP, la seule action TC envisageable devait épargner la voirie classique : c'est une des raisons pour laquelle la ville de Nancy, tout en dégageant quelques couloirs réservés aux bus (peu, puisqu'en 1975 il n'en existe que 4 km à Nancy (2)), mena à l'intérieur du district campagne pour un site propre particulier (3) : le "transport rapide personnalisé" (TRP), composé de petites cabines sur coussin d'air, guidé par un rail surelevé ou enterré. Ce grand projet politique occupa le devant de la scène pendant plusieurs années : concédé à la SOCEA, filiale de Pont à Mousson, il coûtait fort cher (environ 900 millions) et l'Etat-central ne prévoyait pas de participer à son financement. Autour de ce projet "unique en Europe", toute une campagne fut menée sur les effets induits qu'il provoquerait : "Un bonheur n'arrive jamais seul" titrait l'Est Républicain du 24/1/74 en évoquant l'implantation possible des usines chargées de fabriquer le matériel dans la Région. Mais d'études en études, le financement nécessaire prenait des proportions gigantesques. Et le projet, sans être jamais formellement abandonné, fut gelé au fur et à mesure que les rapports entre Nancy et son district diminuaient la marge de manoeuvre de la ville-Centre il lui devint en fait impossible de faire payer par l'ensemble de l'agglomération un équipement tout entier conçu pour entériner une

(1) Livre blanc du SDAU, cité par "L'urbanisme nancéen" AJAN 1978

(2) Un référendum fut organisé par "l'Est Républicain" à propos d'un couloir bus rue St. Jean. Les résultats furent négatifs : la Municipalité invoqua alors une mauvaise information du public et un deuxième référendum fut organisé qui aboutira à un résultat positif.

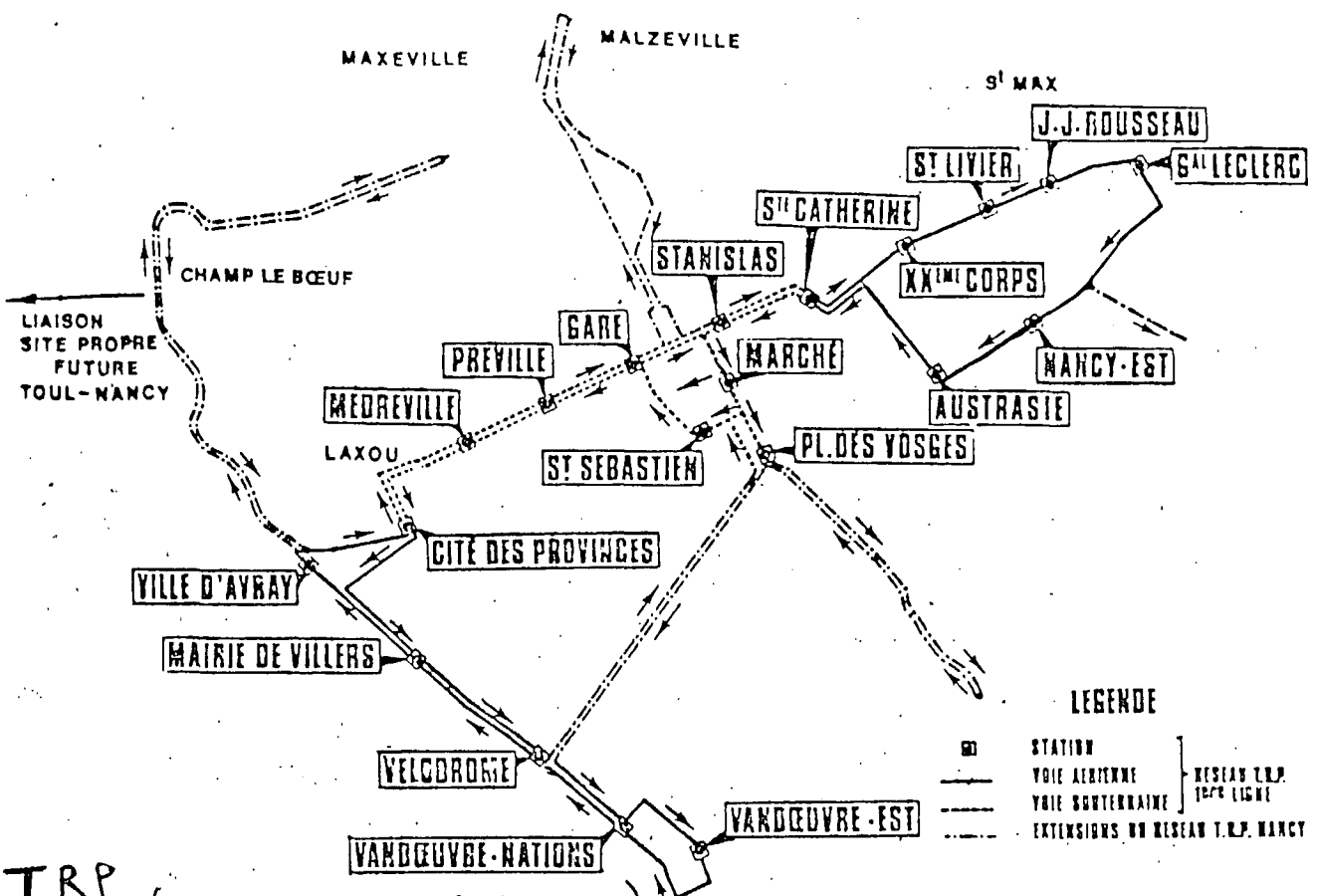
(3) Comme le soulignait le Groupement d'Etude des Transports Urbains Modernes qui regroupe techniciens, élus et usagers, partisans des TC, dans le républicain lorrain en juillet 74 : si l'on veut restreindre la circulation automobile en centre-ville, "il est inutile et coûteux d'enterrer les transports publics".

domination spatiale. Pont à Mousson se proposa comme partie prenante assurant une partie du coût du projet contre une concession trentenaire d'exploitation, ce qui lui aurait permis de prendre place dans de bonnes conditions sur le marché des constructeurs de matériel de transport. Mais d'une part cela semblait insuffisant financièrement, d'autre part et surtout, il paraissait difficile politiquement d'en faire un des transporteurs locaux, et ce projet n'eut pas de suite.

Finalement dans cette période, Nancy va tout de même réussir à mettre en place une technique de gestion des déplacements qui lui assure une partie de la maîtrise des flux :

. L'ordinateur de trafic :

Dès 1971, une "onde verte" avait synchronisé une partie des feux sur les grands axes du centre nancéen. En acquérant auprès de SIEMENS un ordinateur de trafic qui contrôle tous les carrefours importants de la ville, Nancy se donne un outil qui permet de renforcer considérablement une politique d'incitation ou de découragements d'accès en VP au centre. Payé assez rapidement par une partie de la recette des parcmètres, il contrôle indistinctement carrefours districaux et communaux : les compétences urbanisation et circulation revenant aux communes, Nancy peut ainsi jouer sur le "cheminement des flux". De fait, l'ordinateur va surtout servir les premières années à empêcher l'engorgement du centre, notamment à l'heure de pointe du matin et du soir, en retenant à la porte de la ville par le rythme des feux la circulation, y compris les TC : l'objectif est de fluidifier la circulation au centre ; mais il s'agit d'un centre élargi dont les limites adhèrent progressivement aux limites mêmes de la ville. C'est un indice de la modification territoriale alors en train de s'opérer : le problème pour Nancy n'est plus d'harmoniser le développement autour d'un hyper centre fonctionnel au service d'une périphérie radialisée ; il devient progressivement de protéger la ville contre une fréquentation et un usage par les périphéries dont les modalités et le contenu commencent à lui échapper. Finalement, cette politique défavorise totalement les TC, car une fois "en ville", en marquant les arrêts, ils échappent au bénéfice des "ondes



TRP (reproduit de l'Est Républicain)

vertes". La solution passerait probablement alors par une extension des réserves de couloirs, mais aucune politique ne se dégage sur ce point majoritairement au conseil municipal de Nancy (1)

1.2. De la périphérie de Nancy aux territoires de l'agglomération

Lorsqu'en 1970, le district prend la compétence transport, certaines communes se démarquent : Tomblaine, bien que desservie par le réseau urbain, n'avait pas adhéré au district lors de sa création en 1959.

Laneuveville devant Nancy et Champigneulles, desservies par le réseau suburbain, membres du district refusaient l'adhésion à la compétence transport. En 1974, des décisions autoritaires du Préfet d'une part étendaient le district à Ludres, Houdemont, Fléville et Tomblaine, d'autre part contraignaient Laneuveville et Champigneulles à adhérer à la compétence transport (2). L'homologation du périmètre des transports urbains par arrêté préfectoral en 1975 consacrait donc le district comme seule autorité transport. En fait ce processus a abouti à internaliser les affrontements entre communes au sens du district. Ou plutôt, le démarquage entre certaines communes périphériques et d'autres communes alignées sur les positions nancéennes alimente en permanence le débat transport et à travers lui la question des stratégies communales par rapport à l'évolution des configurations territoriales. Mais le district, sitôt l'institutionnalisation de sa couverture territoriale assurée, se trouvera déjà dépassé par l'extension des territoires de la mobilité qu'actualisera la CGFTE, transporteur urbain, à travers son fonctionnement et sa stratégie. Cela dit, examinons d'abord comment sous l'influence de Nancy, se sont internalisés au sein du district les conflits territoriaux.

(1) "...La tentation est grande d'améliorer la circulation dans Nancy intramuros en repoussant la congestion aux limites de la commune..." comme le note pudiquement un rapport de l'IRT in Evolution de l'offre de transport collectif en périphérie d'agglomération. Rapport de recherche IRT n° 41. 1979

(2) Ces communes réticentes sont celles que nous avons identifiées dans la première partie comme présentant des caractères particuliers de développement territorial de l'agglomération : elles gardent une certaine autonomie du point de vue bassin d'emploi, une grande partie des déplacements de leur population se fait avec l'extérieur de l'agglomération, en décalage avec la structure hyper-radiale du réseau TC.

. L'institution du versement-transport :

Institué en 1975 au taux de 0,5, porté à 0,8 % en 1976, le versement transport géré par le district représente une source de revenu considérable qui n'est pas pour rien dans les réticences du district à la création d'un syndicat mixte de transport élargi aux communes desservies par le réseau suburbain de la CGFTE. Les communes périphériques dont la participation à travers les versements des entreprises qu'elles accueillent, s'accroît, cherchent à maîtriser la politique de desserte. Mais l'hégémonie politique de Nancy maintenue telle qu'elle jusqu'en 1977 (élections municipales), de moins en moins aisément par la suite, lui permet d'une part de contrôler l'affectation du produit du versement, d'autre part d'être l'interlocuteur privilégié de la CGFTE. Or pour des raisons de rentabilité commerciale, ce n'est pas d'elle même que la CGFTE s'attaquera à la desserte des communes potentiellement peu utilisatrices de Nancy centre, ni à la desserte des périphéries entre elles. Le versement transport strictement contrôlé par la ville de Nancy, comme l'ordinateur de trafic même si le district en a officiellement la charge, est donc mis au service

d'une politique radiale de moins en moins adéquate à la mobilité qui se met en place, compte tenu des mouvements affectant les emplois et l'habitat. En 1977 par exemple le montant total du versement transport atteint 24,6 millions de francs, dont l'affectation se décompose comme suit :

900 000 F à la C.G.F.T.E.	} pour compensation de réduction salariée
3 000 000 F à la S.N.C.F.	

7 600 000 F d'investissement en transport collectif, comprenant l'acquisition de 20 autobus et 960 000 F d'études de transport

9 800 000 F d'amélioration du réseau (cadencements, etc), affectée en partie pour combler le déficit du réseau TC

On constate qu'il y a un surplus "non affecté et donc reporté" de 3 300 000 F pour 1977, les responsables du district considèrent que cette situation qui se reconduit d'année en année est logique puisqu'il n'existe aucun projet susceptible d'être financé par le V.T. (infrastructure nouvelle). L'essentiel est pour nous la constatation qu'au delà des difficultés classiques inhérentes aux modalités de collecte et d'affectation du V.T., surtout à ses débuts, ce produit financier reste un moyen aux mains de l'alliance politique au pouvoir dans l'institution

de collecte, quelle que soit la réalité de la spatialité locale. Les communes périphériques, en effet, en n'ayant pas les moyens (1) de mettre sur pieds une stratégie cohérente homogène, laissent le jeu des alliances conjoncturelles prendre le dessus au moment des votes. Les communes bénéficiant de façon très variable des implantations périphériques des emplois, des logements, des équipements, les municipalités se trouvent peu d'intérêts communs, chacune étant renvoyée à la gestion de son territoire. Au delà des déclarations d'intention, certaines communes finissent toujours par suivre Nancy. Sans lieu institutionnel d'élaboration d'une politique alternative, sans moyen pour proposer des solutions techniques opposables aux études centralisatrices promues par Nancy et qui viennent en discussion devant le conseil du district, elles en sont réduites à s'inscrire dans les termes de la lutte pour le contrôle politique de Nancy elle même et du district.

. Succès et échec du projet URATEC

Le second support des affrontements ou des repositionnements municipaux à l'intérieur du district, révélateur parce que présentant, sous une forme technique, les principes d'un développement territorial de l'agglomération, fut l'étude "globale du centre de Nancy et de ses relations avec l'agglomération", confiée par le conseil du district au bureau d'étude URATEC. En 1975, en effet, le projet TRP de site propre est au point mort : sans être officiellement abandonné, il est de fait suspendu à l'approfondissement des données financières et techniques nécessaires à l'engagement définitif de l'opération. Par ailleurs, le district dont le territoire et les compétences ont été l'année précédente étendus autoritairement par le Préfet, est d'une façon générale un lieu d'affrontement politique entre les communes d'opposition et les communes gérées par la majorité politique au pouvoir au plan national, dont Nancy et Villers dont le Maire, M. Muller, est président du district. Cet affrontement est à ce moment là "stabilisé", au sens où il n'a pas l'occasion de s'exprimer : la propriété des études TRP est restée à la société SOCEA, les communes périphériques ayant refusé de payer, comme le leur proposait le Maire de Nancy, la facture de 2 millions correspondante et dont il n'avait jamais été question. Les éléments du dossier restent donc flous .

(1) En 1975 se crée l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération nancéenne. Financée à 65 % par le district et à 35 % par l'Etat, elle se donne rapidement pour objectif d'être au service de toutes les communes. Ce faisant elle est amenée à se saisir de dossiers : les migrations inter-périphériques par exemple en 1976 qui conduisent la ville de Nancy à s'en méfier et à la marginaliser.

L'urgence va venir de la préparation du dossier d'agglomération du 7e Plan. Cette procédure élaborée par des directives et circulaires ministérielles successives depuis 1971, par les quatre directions ministérielles compétentes dans le domaine des transports urbains (Dafu, DTT, DCRC, DG des collectivités locales (1), à l'époque) vise à aboutir à une coordination des investissements pour planification globale des transports urbains, synthétisée dans un "dossier d'agglomération", élaboré au niveau local et programmant mesures de circulation et investissements pour 5 ans (durée du Plan). Il aboutit concrètement à la confection d'un Plan de circulation sous la responsabilité des collectivités locales (ou à sa mise à jour) et à une programmation des investissements dont la portée est fondamentale :

une opération non prévue au dossier d'agglomération ne pourrait théoriquement être inscrite au 7ème plan dans un programme financier ; d'autre part, si le dossier d'agglomération ne peut être constitué, la sanction sera la suppression de toute subvention de l'administration aux opérations de transport urbain menées dans la zone considérée. Sans entrer dans le détail de la procédure, retenons-en ici qu'elle fait la part belle au moment de la préparation du 7ème plan aux techniciens de l'administration qui sont souvent les seuls localement à maîtriser les informations et à travers les modalités de leurs traitements, les termes dans lesquels vont finalement être posés les problèmes de transport. Dans le contexte récent d'un district étendu et reconnu, la Municipalité de Nancy et la D.D.E. de l'époque ne peuvent se contenter de l'état satisfaisant de leurs relations, pour prétendre prendre en charge légitimement la préparation de l'ensemble des documents et schémas d'urbanisme et de transport.

Une agence d'urbanisme d'agglomération est donc créée en 1975 avec pour mission explicite la préparation des schémas de secteur prévus pour le S.D.A.U.. Mais dans le même temps, lieu nouveau d'élaboration technique, elle devient du même coup un enjeu politique. La Municipalité de Nancy choisit donc de ne la faire participer que partiellement aux réflexions

(1) DAFU : Direction de l'action foncière et de l'Urbanisme
DTT : Direction des transports terrestres
DCRC :

engagées. Une fois le plan de circulation et les options du dossier d'agglomération arrêtés, la Ville de Nancy propose donc au district de lancer une étude spécifique pour identifier les opérations nécessaires au bon fonctionnement territorial de l'agglomération, compte tenu du dossier d'agglomération dont l'agence n'a pas la maîtrise. Son titre évoque bien l'optique dans laquelle la question est abordée ; le bon fonctionnement de l'agglomération, c'est l'amélioration des relations entre Nancy et sa périphérie. A la première réunion de l'agence d'agglomération, le Maire de Champigneulle pose la question de savoir si cette étude URATEC ne concerne que le centre de Nancy ou l'agglomération toute entière ; le débat qui s'ensuit cristallise l'affirmation par le Maire de Nancy d'une position encore majoritaire au district : elle concerne l'agglomération parce qu'il s'agit des rapports centre/périphérie. Face à cette affirmation, les communes périphériques n'ont pas encore les moyens techniques et politiques de formuler une alternative. Les hypothèses de départ pour l'étude sont les suivantes :

- ne pas gêner la circulation VP dans le centre et donc en éliminer le trafic de transit ;
- utiliser les voies banalisées ;
- prévoir des ouvrages permettant l'utilisation éventuelle à terme de sites propres tels que le T.R.P.

En ce sens, le Maire de Nancy, Monsieur Martin, avait, dès mars 1975, pris ses distances avec l'administration centrale qui avait désigné Nancy comme une des huit villes pilotes où devait se réaliser une étude envisageant une promotion du tramway comme mode privilégié de transport urbain, en déclarant : "le tramway est seulement une solution technique, le problème des transports est beaucoup plus vaste" (1). Il reste favorable à un système type T.R.P., et c'est cette solution dont il fait inscrire les conditions dans les hypothèses de l'étude URATEC (2). Le plan de circulation correspondant au dossier d'agglomération ayant été établi très rapidement par le Conseil de District en Juin 1978, son contenu inscrit déjà des choix considérés toujours comme des hypothèses dans l'étude URATEC (officiellement lancée en Octobre 1975).

(1) Républicain Lorrain du 07 Mars 1975.

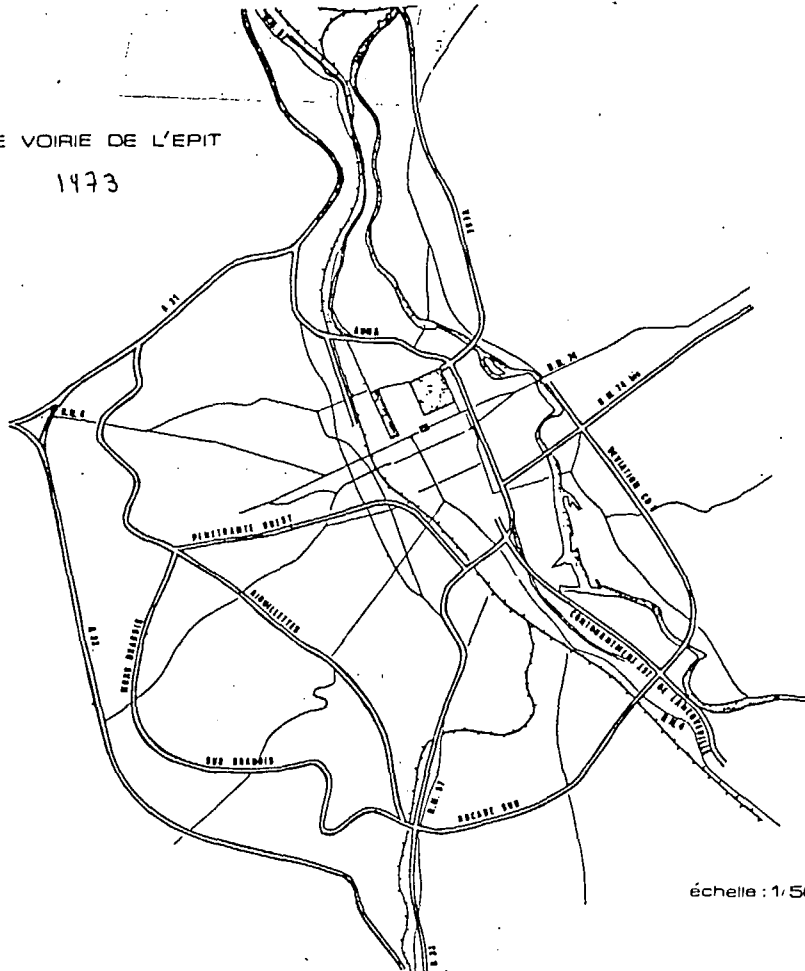
(2) Cf. URATEC. Rapport au Conseil du District, Juin 1976, p. 7 "La ville dépend trop, dans son avenir, des TC pour ne pas réserver toutes leurs chances à des systèmes tels que le TRP dont la mise au point technologique et économique progressera d'ici 10 ans et dont le potentiel d'avenir est grand.

Ce décalage institutionnel, le passage par une étude technique, permettent en fait à la Municipalité de Nancy de tenter de faire entériner par le District, à partir des choix du plan de circulation déjà adopté, la philosophie d'une politique de déplacements plus large et plus contraignante à terme.

Par rapport au dossier de l'EPIT (1973), le dossier d'agglomération (1975) enregistre certaines modifications (cf. p. 14). Il y a un report au-delà du 7ème Plan, ce qui correspond de fait probablement à un abandon, d'un certain nombre de pénétrantes, et le maintien de deux opérations-clés : le début de la réalisation d'un boulevard circulaire autour de Nancy, et l'amorce d'une liaison B.33 / A.31 d'évitement.

LES INFRASTRUCTURES DE VOIRIE DE L'ÉPIT

1973



échelle : 1/50000

(Reproduction
l'urbanisme
NANCY
AVAN 1978).

DOSSIER D'AGGLOMERATION DU VII^e PLAN

1975

programme à 5 ans



- | n° sur le plan | désignation de l'opération |
|----------------|--|
| 1 | AUNA - Section Barthou - Lobau |
| 2 | Liaison Opalinska - CD 71 |
| 3 | Autoroute B 33 |
| 4 | Liaison Boulevard des Aiguillettes - B 33 à Vandœuvre |
| 5 | Grande Avenue |
| 6 | Liaison A 31 - RN 4 - Aiguillettes |
| 7 | Barreau Sud du Boulevard Circulaire (prolongement du Boulevard Joffre et liaison avec la rue Lebrun) |
| 8 | Barreau Ouest du Boulevard Circulaire (liaison Poincaré - Foch) |
| 9 | Barreau Nord du Boulevard Circulaire (tracé à rechercher par exploitation de la voirie existante) |
| 10 | Recherche d'un axe privilégié de transport en commun |
| 11 | C contournement de la Porte Saint Nicolas |
| 12 | Dégagement de la Porte Stanislas |

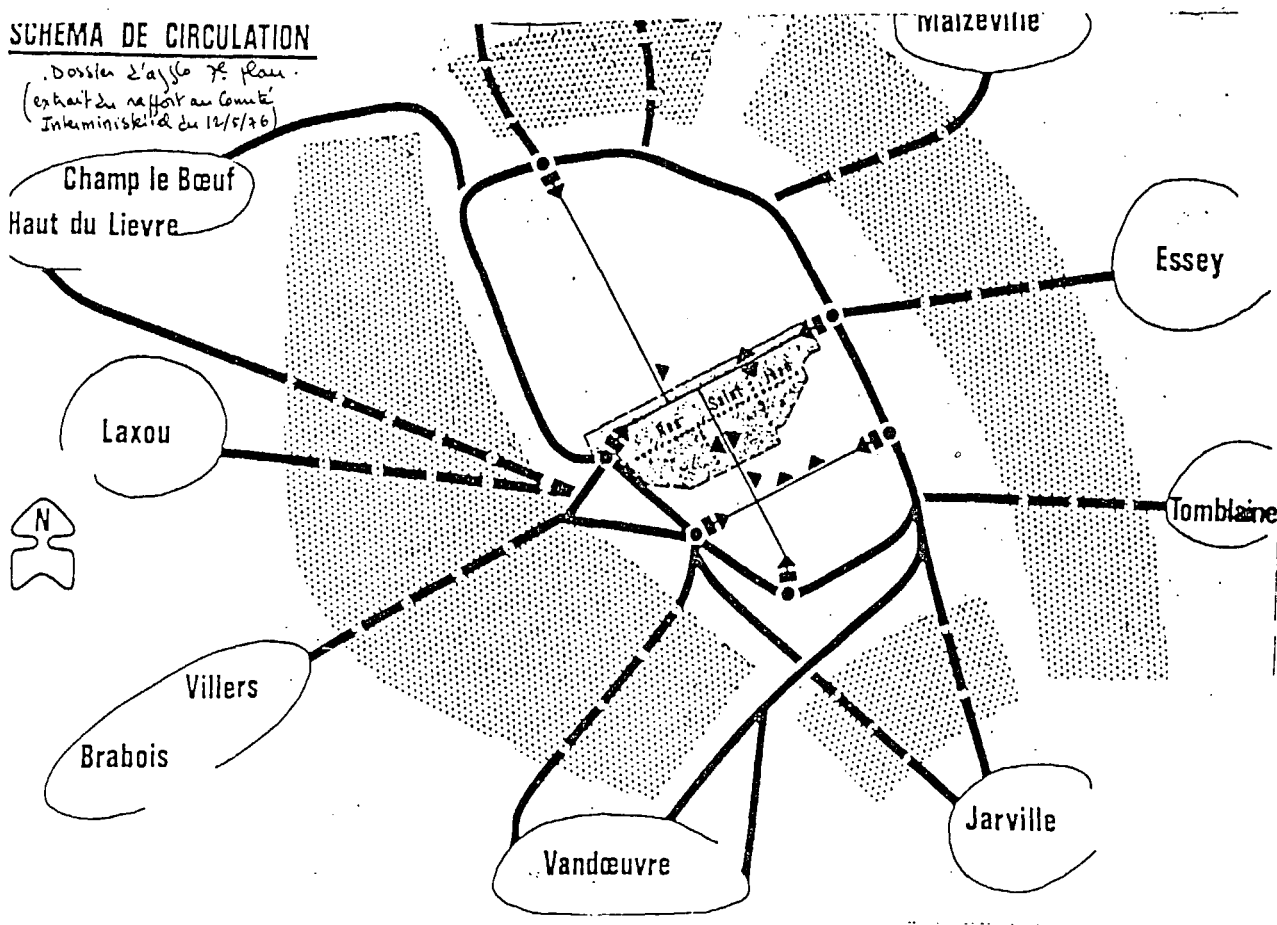
(Reproduction
l'urbanisme
NANCY
AVAN 1978).

Le schéma de circulation annexe au dossier d'agglomération illustre parfaitement le principe de la politique adoptée. Un axe lourd TC pour "desservir les grandes zones périphériques de peuplement et décongestionner l'hyper-centre", et le boulevard circulaire, sont conçus pour créer les conditions d'un maintien de la radialisation au service du renforcement des fonctions de l'hyper-centre.

Ce schéma n'ayant rien d'évident, même dans une logique technicienne à partir des seules opérations programmées dans le dossier d'agglomération, la Municipalité de Nancy comptait sur l'étude URATEC pour faire adopter par le district les mesures propres à faire entrer ce schéma dans les faits.

SCHEMA DE CIRCULATION

Dossier d'agglomération
(extrait du rapport au Comité
Intercommunal du 12/5/76)



Mais, dès les premiers mois de 1976, les municipalités du district se trouvent engagées de fait dans le contexte pré-électoral des élections municipales de 1977. Dans la situation nancéenne, cela a deux conséquences particulières. Une bataille s'ouvre à l'intérieur de la majorité au pouvoir à Nancy, comme au niveau national. Du même coup, à l'intérieur du district, l'ensemble des communes majoritaires voient le champ politique de leurs prises de position s'ouvrir. Par ailleurs, les communes d'opposition ne sont plus cantonnables dans un espace idéologique présenté par la majorité sur la scène politique comme "d'opposition systématique". Ces nouvelles données politiques légitiment la multiplication de positions communales sur l'avenir de l'agglomération, différentes de celles de la municipalité nancéenne. De plus, cette dernière ayant mis constamment en avant dans sa politique et notamment districale des projets de transport, ce problème vient de fait cristalliser les affrontements, d'autant que le taux du versement transport est porté (1976) à 0,8 %, et surtout que l'évolution territoriale de l'agglomération impose d'autres modalités de solution que les faces à faces juxtaposés de la C.G.F.T.E. et du district d'une part, de la C.G.F.T.E. et des communes suburbaines de l'autre.

Nous reviendrons plus loin sur la politique de la C.G.F.T.E. et sur l'expression en termes de mobilité des évolutions territoriales, mais constatons qu'autour de 1976, on passe à une situation nouvelle. La politique de circulation irriguant l'hyper-centre, développée par la Municipalité nancéenne trouve une limite politique et technique (encombrement-saturation de la voirie), d'autant que la politique de la C.G.F.T.E. qui suit l'évolution des formes concrètes de la mobilité ne peut plus se satisfaire de mesures au coup par coup et qu'elle-même devient demandeuse d'harmonisation.

Lorsque le projet URATEC est publié, il devient donc l'objet de multiples prises de position. Le contenu du rapport (cf. p.14) conclut à la création d'un axe lourd TC sans infrastructure nouvelle dans un premier temps, la mise en place d'un secteur piétonnier dans l'hyper-centre, la réalisation d'un boulevard circulaire pour dévier la circulation de transit, et la nécessité de développer l'agglomération vers l'Est. L'enjeu est principalement le renforcement de la radialisation (1), alors que les déplacements

(1) Rapport URATEC, p.2 "Le centre sera sauvegardé et renforcé. On le mettra en valeur en améliorant son accessibilité (...) il doit assurer les fonctions centrales de l'agglomération toute entière".

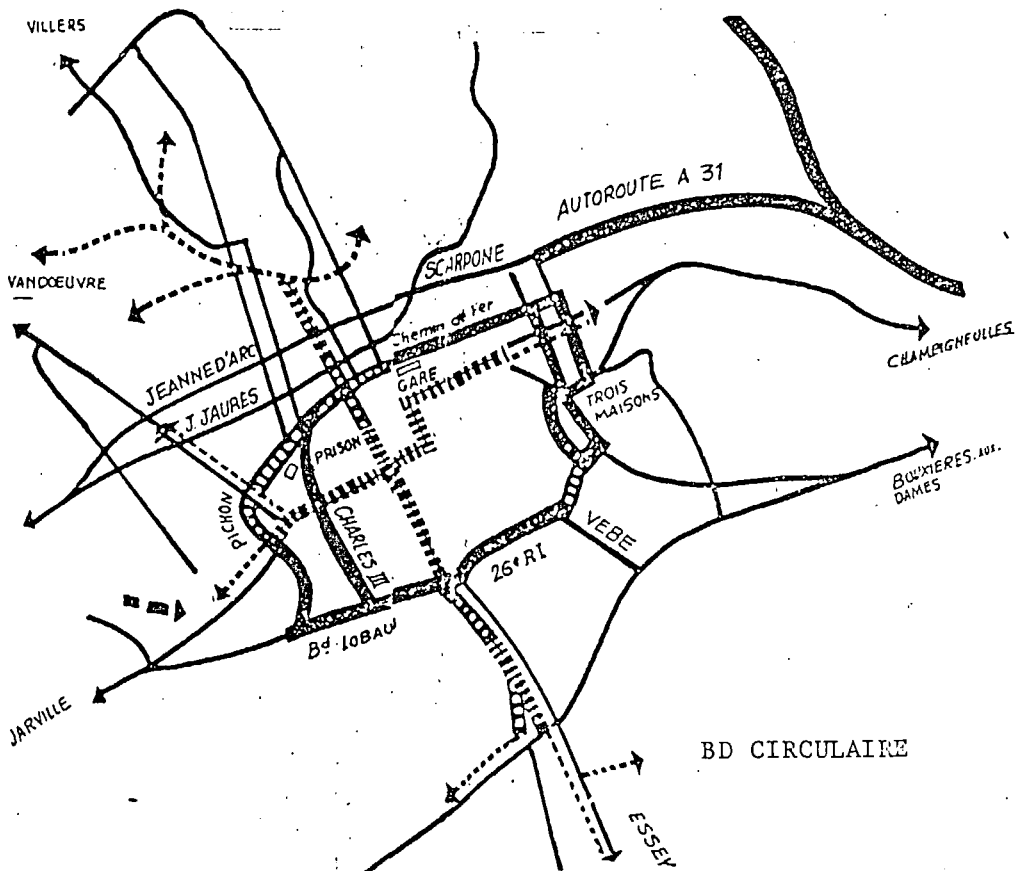
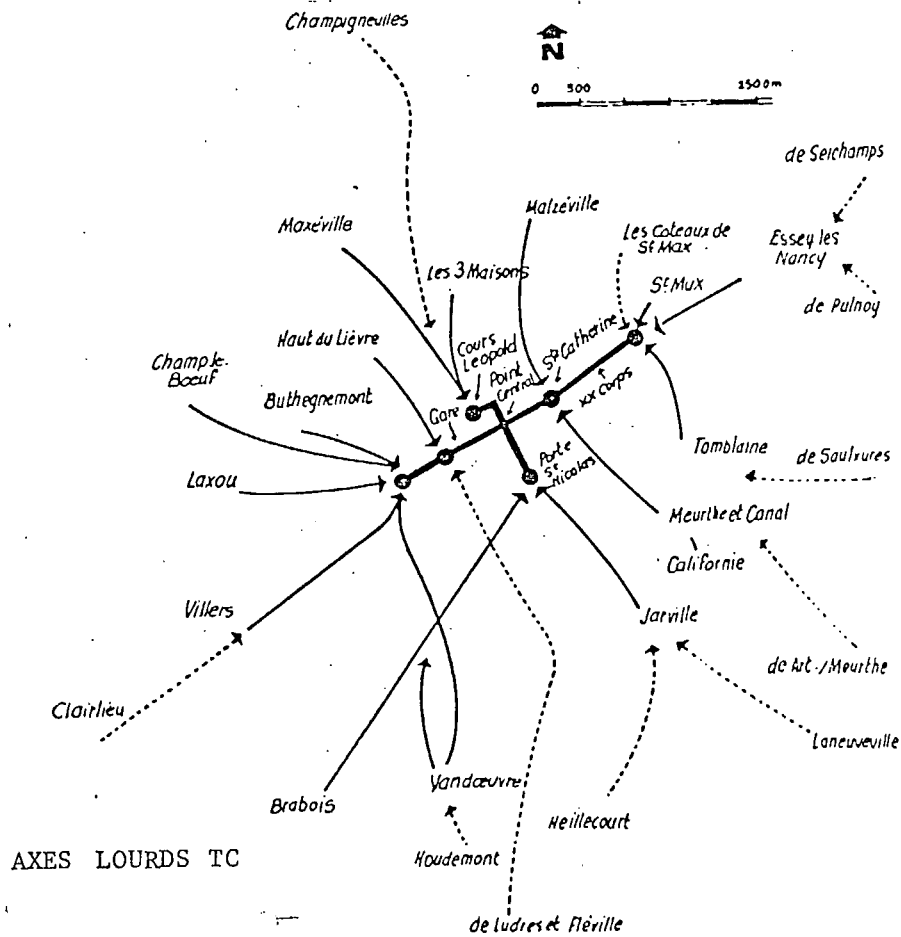
VP commencent à délaisser le centre (1). Ce renforcement de la radialisation est l'objectif essentiel au point d'être explicitement exclusif de tout autre : "Il ne faut plus lancer à l'Ouest de nouvelles opérations importantes dans le périmètre du district car les possibilités d'accès au centre sont limitées". Le bon accès au centre est ainsi affirmé comme l'unité de valeur de tout projet de développement urbain pour l'agglomération. Comme les déplacements VP, périphérie-centre semblent se faire moins nombreux, notamment en raison de la diminution du nombre des emplois en centre-ville, et qu'ils se développent au contraire de périphérie à périphérie (cf. infra), la logique de la radialisation passe par la mise en place de cet axe lourd TC destiné aux "périphériques", et à l'amélioration des conditions d'utilisation des VP pour les résidents nancéens. "L'accès au centre sera déconseillé aux conducteurs de VP utilisant leur automobile pour venir y travailler", lit-on dans le rapport, de même que "l'avenir du centre de l'agglomération et également des zones denses proches dépend donc essentiellement du développement des transports en commun".

Le centre serait ainsi irrigué par la périphérie à la fois par les TC autour du motif travail, et par les VP pour les autres motifs, ce qui permet d'envisager la stabilisation des conditions de circulation et de stationnement pour les résidents nancéens. Le projet URATEC exprime la logique d'intervention nancéenne qui constate ne plus pouvoir jouer sur les seules pénétrantes. Mais il va susciter de tels réactions que la Municipalité de Nancy va devoir en préciser encore les perspectives.

En Juillet 1976, le S.N.U.T. (2) formule une série de réserves sur le fait que le projet, tout en affirmant une volonté TC, fait tout pour faciliter la circulation VP (passage des TC en souterrain, par exemple). En Septembre, l'association pour la sauvegarde des ville de Charles III et de Stanislas émet ses premiers doutes sur le tracé exact du boulevard circulaire. Mais au-delà de ces prises de positions ponctuelles, c'est à un tir de barrage très différencié des diverses municipalités périphériques, que Nancy va devoir faire face. Le Maire de Laxon se félicite de l'abandon de certaines

(1) cf. résultats de l'enquête ménage 1976.

(2) Syndicat National des Usagers des Transports.



Ci-dessus : le boulevard circulaire apparaît comme une boucle encerclant le centre, comportant deux alternatives, l'une au nord, l'autre du sud. En gros trait plein : les voies existantes à ménager ; en trait hachuré, les raccords à construire. En pointillé, les deux "axes lourds" de transports en commun.

pénétrantes mais s'inquiète du boulevard circulaire. Laneuveville, Champigneulles, Tomblaine, et St Max contestent à la fois une conception de desserte TC toute entière tournée vers Nancy, bien que financée par l'ensemble du district, et au-delà la maîtrise que Nancy conserve sur la définition des relations entre les différents espaces de l'agglomération, identifiés comme des périphéries reliées à un centre, à travers une politique de gestion territoriale des déplacements qui inscrit en même temps la circulation (conception du boulevard circulaire) et le TC (conception de l'axe lourd) dans la radialisation.

En Septembre 1976, le Maire de Nancy, Mr Martin, déclare au conseil municipal : le boulevard circulaire "doit être conçu et utilisé de façon à maintenir et renforcer les diverses activités économiques du centre-ville qui constitue une part essentielle des ressources de Nancy et de son agglomération".

Le conseil municipal de Nancy émet sur cette base un vote favorable aux proposition URATEC (1). Le regroupement politique formé autour de M. Coulais (liste Nancy-Avenir), dans sa lutte interne à la majorité pour la conquête de la Municipalité, se démarque de cette position en s'affirmant d'accord avec les objectifs mais réservé sur les modalités notamment quant à leurs conséquences encore trop mal connues selon lui, sur l'usage des VP (crainte notamment que le boulevard circulaire ne détourne du centre des flux qui en aurait assuré le développement). Le 15 Octobre 1976, le district, après un débat houleux, accepte après un vote nominal les conclusions du rapport URATEC ; mais 1 mois plus tard, au moment du vote du budget et de l'inscription des mesures financières correspondant à ces conclusions, elles sont remises en cause. Les élections municipales approchant, les équipes politiques se doivent de prendre position sur les relations entre Nancy et les communes périphériques. Institutionnellement, cela signifie prendre

(1) Les deux grands quotidiens nancéens du 25 Septembre 1976 en rendent compte de la façon suivante :

- Est Républicain : "En ce qui concerne la ville de Nancy, et bien que l'affaire soit du ressort du district, la municipalité nancéenne entend être en constante position de contrôle et de participation directe".
- Républicain Lorrain : "La ville favorable à une politique districale de transports à condition d'en avoir la maîtrise".

position sur le district et sur les affrontements qui s'y nouent ; c'est-à-dire le contenu du rapport URATEC. Il va y avoir conjonction de 3 positions différentes opposées à ce rapport : celle de Nancy-Avenir inquiète pour la position dominante du centre, celle des associations de riverains du boulevard périphérique (notamment celle du carrefour des trois maisons) qui s'opposent aux dégâts qu'il causerait au tissu ancien (le tracé prévu utilise en effet une voirie jusqu'ici peu fréquentée), celle des communes périphériques qui, compte-tenu par ailleurs des analyses et des positions qui les différencient, met en cause les liens centre-périphérie qu'un tel projet, maîtrisé par la municipalité nancéenne en place, implique. On voit que le rapport et même les 2 points forts de ces conclusions (1) ne sont pas réfutés en eux-mêmes ; ce qui est en cause pour les opposants, c'est ce que la commune-centre, à travers ses différentes déclarations et dans la ligne de la politique qu'elle a jusque là menée, veut en faire, et qu'ils estiment révéler par la proposition de tracés.

Les effets de cette conjonction sont doubles :

D'une part, la liste Nancy-Avenir va remporter les élections municipales de Nancy en faisant son cheval de bataille du projet URATEC et de ses conséquences qu'elle estime floues, risquées ou néfastes ; la question des déplacements dans l'agglomération et surtout de la façon de les encadrer ou de les gérer, apparaît ainsi comme ayant été le seul lieu possible d'un démarquage politique sinon difficilement identifiable.

D'autre part, la question des déplacements est un dossier ouvert, et l'interrogation sur la nature des relations centre-périphérie apparaît légitime politiquement. C'est ce dernier point qui nous paraît essentiel. La naissance, au sens d'identification légitime, de différentes "périphéries" dans l'agglomération nancéenne avec des particularités et non dans l'homogénéité d'un tissu indifférencié pensé à partir du centre, s'est faite à propos des enjeux d'une politique de déplacements, et à partir du moment où il n'était plus question seulement d'une politique de circulation. Cette légitimité s'est portée du même coup sur le district, pas ou pas encore en tant qu'instance légitime de décision, mais en tant qu'instance légitime de discussion. C'est dans ce contexte que les initiatives de la C.G.F.T.E. vont trouver une résonance et des limites.

(1) = il faut un boulevard périphérique et un axe lourd

CHAPITRE 2

La CGFTE et les effets territoriaux de
sa politique

Parallèlement à l'action du district dans le domaine des transports, qui renvoie comme on l'a vu à l'évolution des relations entre Nancy et les communes périphériques, une autre logique s'est développée dans le même espace d'agglomération : celle de la CGFTE qu'a affirmé une logique d'entreprise fondée sur une progression financière et commerciale de chaque desserte voire de chaque ligne ou de chaque service (cf. 2.1.). Mais cette logique même l'a conduite progressivement à favoriser, en fonction de l'évolution des caractères de la mobilité dans l'agglomération une certaine homogénéisation institutionnelle de ses relations avec ses différents commanditaires. La CGFTE recherche alors un interlocuteur unique, organisateur politique local des transports. Au moment où le district va se trouver légitimé de fait comme espace politique de formulation des relations Nancy-périphéries, il va apparaître à la CGFTE comme l'interlocuteur idéal. Pourtant il est déjà dépassé comme espace politique d'arbitrage et de décision par la réalité territoriale, du moins en ce qui concerne les transports (cf. 2.2.).

Et la CGFTE, tout en s'appuyant sur lui, cherchera ensuite d'autres solutions

2.1. Les modalités de l'adaptation du réseau

La CGFTE a été dès l'origine (1870) concessionnaire du réseau urbain de la ville de Nancy ; elle a assuré sa place de transporteur principal de l'agglomération en étant également liée au département par une convention pour la desserte de neuf communes périphériques (dont Pompey et Neuves-Maisons). Progressivement la faiblesse des subventions départementales n'a plus permis aux autres transporteurs du département de maintenir leurs activités autour de l'agglomération nancéenne, même à travers les transports scolaires qui leur ont permis un temps de retarder l'échéance. Seule, la société des "Rapides de Lorraine" a pu, en faisant valoir les droits d'exploitation qu'elle possédait antérieurement à la création du district, obtenir des affrètements pour le compte de la CGFTE, et rester ainsi présente comme transporteur régulier dans l'agglomération mais "sous le contrôle de la CGFTE" (1)

(1) cf. avenant n°2 en date du 12.11.1975 à la convention des 21 et 22.12.1970 entre la CGFTE et le district.

A noter également les dessertes de la S.N.C.F. vers Ludres.

Risques et périls	Affermage	Régie intéressée	Convention Réseau urbain 1970 - Nancy
<p>l'entreprise a la propriété de la totalité du capital nécessaire au fonctionnement du réseau (voie, matériel roulant, etc...)</p> <p>elle en assure l'exploitation et se rémunère par le tarif perçu sur l'usager.</p> <p>Aucune responsabilité financière de l'autorité concédante, le concessionnaire supportant le cas échéant la perte d'exploitation.</p> <p>Comme pour l'affermage, la collectivité assure tout de même la compensation des charges extra-commerciales (création ou extension de lignes, abonnements salariés, etc...)</p>	<p>- l'autorité concédante prend en charge les dépenses de l'établissement et les dépenses pour travaux neufs et extension.</p> <p>- à la fin de la convention, le fermier est tenu de remettre à la collectivité concédante l'ensemble des installations.</p> <p>- l'entreprise fermière supporte les dépenses d'exploitation, paie une redevance d'affermage à la collectivité et se rémunère sur l'ensemble des recettes d'exploitation dont l'autorité concédante s'engage à lui laisser le bénéfice.</p>	<p>- la collectivité assure les dépenses d'investissement et d'exploitation.</p> <p>- l'entreprise est intéressée financièrement aux résultats d'exploitation qui ne sont pas eux-mêmes des bénéfices (ex : nombre de passagers transportés)</p> <p>rémunération = forfait + prime d'exploitation.</p>	<p>- la collectivité est propriétaire du parc ; l'entreprise des murs.</p> <p>- la collectivité prend en charge 90 % du déficit incombant aux rabais sociaux et couvre mais par mois déficits d'exploitation</p> <p>- la collectivité prend en charge les extensions ou modernisations du service la CGFTE n'engage que frais de roulement.</p> <p>- rémunération de l'entreprise = siège social : 2,75 % recettes totales, + 20 % bénéfices au cas où.</p>
<p>- Au moment où le district de Nancy établit une nouvelle convention avec la CGFTE (1970), l'ensemble des réseaux urbains évolue de fait vers la régie intéressée, vu l'augmentation générale des charges et les déficits chroniques pris en charge par les collectivités. Avant la nouvelle loi de 1979 sur les transports publics d'intérêt local qui a défini un nouveau cadre pour les relations transporteur-collectivité, le régime de la convention nancéenne et surtout sa pratique en préfigure déjà les principes (notamment : allègement de la tutelle, compatibilité analytique, prise en charge exploitation par la collectivité mais reconnaissance du transporteur comme entreprise).</p>			

Les modalités de l'adaptation du réseau de la CGFTE peuvent être caractérisées sous deux aspects qui parfois se manifestent dans la même intervention. Le premier de ces aspects est la combinaison entre la volonté politique de la Municipalité nancéenne qui cherche à institutionnaliser à travers le district des liens territoriaux entre communes, et la volonté de la CGFTE de maîtriser au maximum le déséquilibre financier du réseau. Cette logique du transporteur affirmée surtout depuis l'arrivée en 1972 d'un nouveau directeur, donne parfois un contenu contradictoire aux relations contractuelles qui définissent pour le réseau urbain un cadre assez lâche, sorte de régie intéressée qui aurait pu permettre un désengagement commercial total de la CGFTE. Il faut distinguer sur ce point la concession urbaine et la concession départementale de la CGFTE.

- en 1970, lorsque le district devient la nouvelle autorité concédante, l'ancienne convention "aux risques et périls" valable pour le réseau urbain depuis 1966 est transformée, pour tenir compte du déficit structurel

apparu en 1968 (1), en un régime hybride tenant de l'affermage et de la région intéressée. La convention en date des 21 et 22 décembre 1970 affecte les murs à la CGFTE et le parc au district. Elle prévoit trois grandes modifications (2) :

- . le remboursement par le district de 90 % de la part du déficit d'exploitation imputable aux tarifs sociaux.
- . la couverture par le district mois par mois des soldes d'exploitation débiteurs (avec régularisation en fin d'exercice).
- . la prise en charge par le district des dépenses commandées par l'extension ou la modernisation du service de transport, la CGFTE n'engageant que les frais de roulement.

Cet ensemble de dispositions assurant la CGFTE d'un équilibre financier mensuel après versement de la couverture districale (3), n'a pourtant pas gommé le rôle du transporteur comme intervenant particulier. Un article de la convention prévoit d'ailleurs que le district versera à la CGFTE 20 % d'un solde créditeur éventuel, sorte de prime au résultat. Mais bien au delà de cette mesure assez formelle qui cherche surtout à inscrire dans le texte l'identification par le district de la CGFTE comme partenaire à part entière, et pas seulement exécutant, il y a l'ensemble de la doctrine et de la politique de ce transporteur : peu après sa prise de fonction, le nouveau directeur de la CGFTE déclarait qu'il n'était pas favorable à la gratuité totale du TC parce qu'outre le transfert sur l'ensemble d'une collectivité d'une charge correspondant à un service utilisé par quelques uns, la dimension "entreprise" de la Compagnie de transport, tendait à disparaître totalement dans l'accomplissement de la mission de service public qu'elle avait à remplir, et que cela lui paraissait dommageable pour la conception même de cette mission. De fait, en 1974, la CGFTE met au point une comptabilité analytique qui permet de suivre ligne par ligne les résultats d'exploitation, et devient l'outil d'une politique de développement du réseau

-
- (1) l'expression de déficit "structurel" très utilisé dans les textes de l'administration et des entreprises est ambiguë dans la mesure où elle recouvre différents phénomènes renvoyés globalement à une fatalité qui serait inscrite dans le principe même des transports urbains. Il faudrait en effet ajouter "toutes choses égales par ailleurs", c'est à dire à participation de l'Etat central constante, par exemple. Nous l'utilisons ici pour évoquer, quoiqu'il en soit par ailleurs des politiques commerciales des réseaux, le décalage croissant fortement à cette époque entre augmentation des charges en salaire et matériel et des tarifs encadrés.
- (2) cf. Rapport de contrôle de l'inspection départementale des transports. DDE Meurthe et Moselle 1971
- (3) La participation globale du District a cru très rapidement. Elle est passée de 6,1 % des recettes en 1973 à 38 % en 1977.

où la rentabilité tient une place essentielle. C'est ainsi que des services cadencés seront mis en place puis décadencés ou adaptés en fonction des résultats.

En 1976 sur la ligne 1 (Jarville-Maxéville), principale ligne du réseau par le trafic pourtant régulièrement en baisse, 1 bus toutes les cinq minutes fait augmenter le trafic de 30 %. Ce résultat est jugé insuffisant par rapport aux charges occasionnés par le recrutement nécessaire correspondant de chauffeurs supplémentaires (1). En 1978, la CGFTE passe à une cadence de 6 minutes (2). De même sur la ligne 5, la même année, la même cadence est adoptée lors de la mise en place de nouveaux autobus équipés en "self-service". Pour ces adaptations comme pour l'ensemble des modifications du réseau urbain, la CGFTE est à l'initiative des changements. Toutes les communes du district demandent à être desservies à égalité de droits, parce qu'elles sont éléments d'un ensemble qui finance globalement le réseau urbain. La municipalité de Nancy, qui par le jeu du prélèvement districial, assure la plus grande partie de ce financement global, y voit l'intérêt d'institutionnaliser par la desserte TC un lien territorial des communes au district dont, à ce moment là (1970-1976), elle continue de maîtriser les choix essentiels. Mais à part ce mécanisme quasi-automatique d'extension du réseau au territoire du district (3), toute la politique du réseau se fait à partir d'initiatives et de choix de la CGFTE. C'est ainsi qu'en 1973 elle fait l'essai de la 1ère ligne exclusivement "périphérique" : la ligne 59 joignant Laxou à Jarville sans passer par le centre nancéen. Devant le manque de succès commercial "immédiat" de la ligne, la CGFTE décide aussi unilatéralement de suspendre l'expérience qu'elle avait décidé de la tenter.

De façon générale le transporteur agissant seul dans une perspective de rentabilité à court et moyen terme, ne se situe pas dans une perspective globale intégrant l'existence des autres modes de transport (par exemple le train, la voiture) et surtout la structure des déplacements. C'est en ce sens, qu'un responsable de l'administration locale regrettait

(1) L'offre avait été augmentée de 60 %

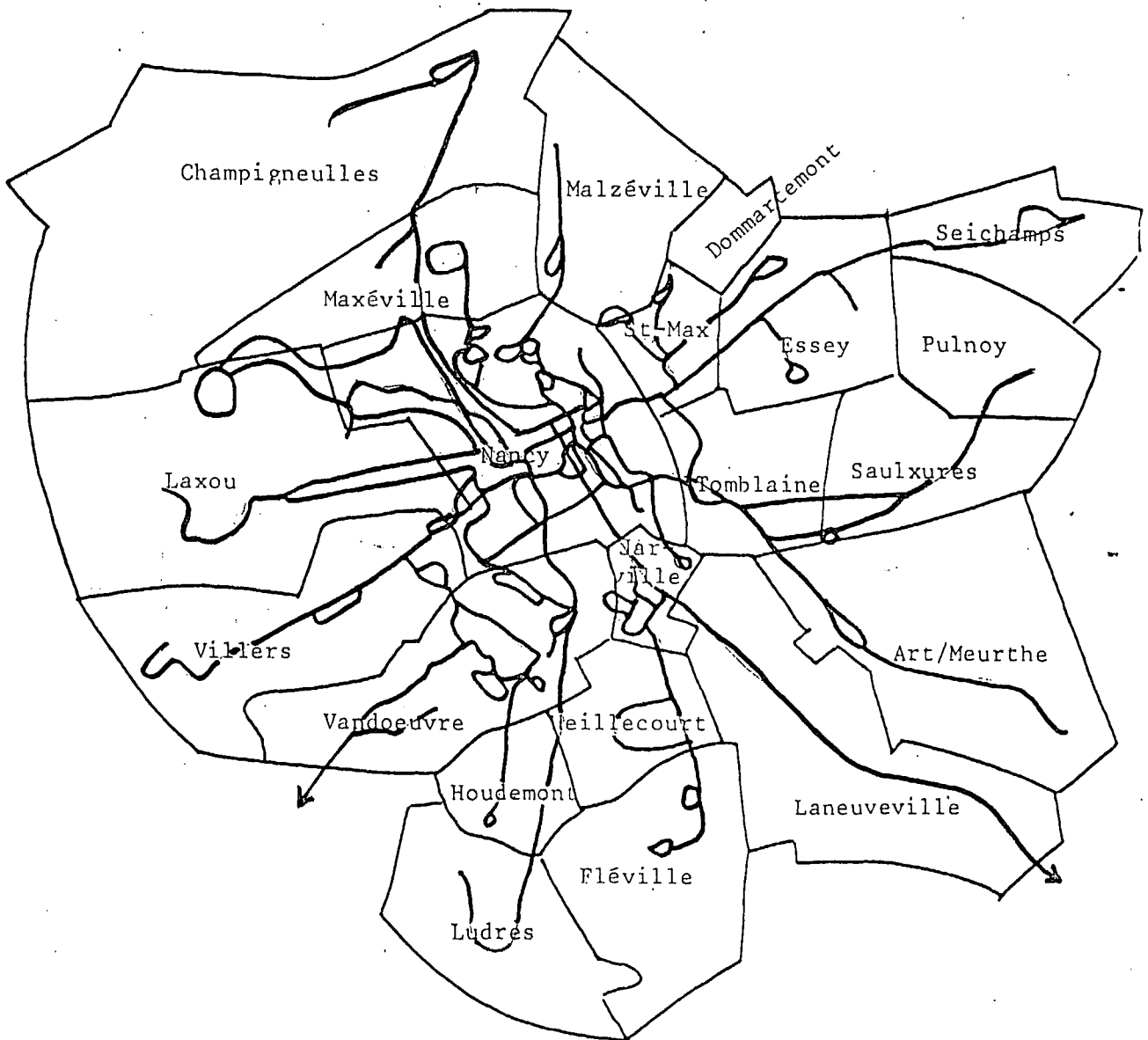
(2) en semaine, samedi 7' et 8'.

(3) cf. ...Rapport de recherche IRT n° 41. Mars 1979

. De 1970 à 1974 le nombre de kilomètres de lignes croit rapidement et régulièrement, alors que le nombre de voyageurs diminue. A partir de 74 le nombre de voyageurs transportés recommence à augmenter.

RESEAU URBAIN

CGFTE



1971

- 29 MARS - prolongement de la ligne n° 7 du vélodrome à la Prairie de Vandoeuvre.
- 1er JUILLET - prolongement de l'itinéraire de la ligne n° 25 de Brichambrau à Vandoeuvre-Est
- 1er OCTOBRE - desserte du lotissement Houziépré à ESSEY les NANCY
- 20 DECEMBRE - prolongement de la ligne n° 19 du Haut du Livre à Champ le Boeuf

1972

- 3 JANVIER 1972 - création de la ligne n° 30 - NANCY (place Thiers) - Camp Universitaire de VANDOEUVRE.
- 3 JANVIER 1972 - Création de la ligne n° 49 - NANCY - ART sur MEURTHE
- 7 JANVIER - prolongement de la ligne n° 26 sur le territoire de la Commune de VILLERS les NANCY de la place de l'Eglise jusqu'au carrefour de la route de Maron et de la rue de l'Abbaye de Clairlieu
- 17 JUILLET - desserte de la ZAC de Clairlieu par la ligne n° 46
- 11 SEPTEMBRE - création de la ligne n° 59 - NANCY (place Thiers) - JARVILLE (lotissement de la Californie)
- 13 SEPTEMBRE - prolongement de l'itinéraire de la ligne n° 5 de Blandan à la rue de Belgique à Vandoeuvre
- 15 SEPTEMBRE - la ligne n° 46 devient indépendante de la ligne n° 6

1973

- 30 JUILLET - desserte directe de la Commune de VILLERS les NANCY, les autobus de la ligne n° 26 ne font plus la boucle par Saint Thérèse.
- 3 SEPTEMBRE - création de la ligne n° 4 - NANCY - BRABOIS, qui va desservir le C.H.U., adaptant le service à l'ampleur grandissante des besoins.

1974

- 25 NOVEMBRE - prolongement de l'itinéraire de la ligne n° 5 de Vandoeuvre - Europe jusqu'au bâtiment "Les Sérins" rue Goethe

1975

- 1er AOUT - desserte du quartier Bellefontaine à CHAMPICHELLES
- 8 SEPTEMBRE - desserte de la Commune de LUDRES
HOUDENONT
FLEVILLE
- desserte intensifiée entre NANCY et LANEUVEVILLE devant NANCY
- Extension du périmètre urbain et de la compétence transports du District Urbain aux communes ci-dessus.

1976-

- JUIN - prolongement de l'itinéraire de la ligne n° 11 du quartier Colléni au lotissement de la Petite Halgrange.
- 13 SEPTEMBRE - service cadencé sur la ligne n° 1
- création de la ligne n° 40 - NANCY - rue de l'Île de Corse - Champ le Boeuf

EXTENSIONS - AMENAGEMENTS DU RESEAU URBAIN

(d'après document CGTE)

1971

La ligne n° 3 du réseau urbain a vu son parc autobus entièrement renouvelé avec des véhicules S.C.10 U équipés en "Self service"

Cette technique a été adoptée à la rentrée de Septembre, en même temps qu'une nouvelle installation du matériel de nettoyage

Des départs plus matinaux sont effectués sur les lignes les plus importantes du réseau urbain, et un ensemble d'améliorations sont intervenues dans le même temps sur les lignes n° 40, 43, 4, 5, 25 et 3°.

- Service cadencé ligne n° 1 :

L'expérience, débutée en Septembre 1976, de service cadencé aux 5 minutes, continue de présenter une évolution favorable. Le trafic voyageur progresse de 30 % par rapport à ce qu'il était avant le début de l'expérience

1978

- 2 JANVIER 1978 - Amélioration des services ligne 31-41
- Amélioration des fréquences ligne 6 - fréquence 10'
- 28 MARS 1978 - Suppression de la desserte de HOUDENONT, nouveau terminus ligne 15 : Haut de Penoy
- 7 JUIN 1978 - mise en service des autobus articulés SAVIEM, type SG.22, sur les lignes 4 et 19
- 26 JUIN 1978 - Suppression du n°33, Cité des Provinces, devient n° 3
- 7 AOUT 1978 - Ligne n° 40 équipée de bus Berliet PR.100 H.1. en self service
- 4 SEPTEMBRE 1978 ligne n° 1 - modification des fréquences : semaine 6' sur tronçon commun et samedi 7' - 8'.
Nouvel itinéraire sur JARVILLE : n° 1 - Rue de Sion
- ligne n° 31 - Nouvel itinéraire dans la ZAC de Bretagne à HEILLECOURT
- ligne 13 - 53 - 63 - quelques départs supplémentaires
- ligne n° 5 - nouveau parc autobus SC 10 U 3 portes équipés en self service - Cadence de 6' sur tronçon commun en semaine et 7' - 8' le samedi
- ligne n° 8 - amélioration du niveau de service avec fréquence de 10' en H.P. et 15' en H.C.

Suppression de la ligne n° 18 empruntant le Cours Léopold et les III Maisons.

- 5 SEPTEMBRE 1978 - Nouveaux couloirs à autobus
- dans le sens : Rue des Carmes - E. Bertin - Scarponne - Place Carnot
- contre sens : Braconnot et IV Églises.

que la CGFTE ne tienne pas compte des "besoins de la population" et se contente de "suivre les logements et même pas l'emploi, en faisant seulement des tours près des ZAC".

La concession entre le CGFTE et le département de Meurthe et Moselle, régie par une Convention aux risques et périls de 1957, reconduite en 1970, comprend 4 lignes desservant 9 communes non incluses dans le district urbain (dont Pompey, Neuves Maisons et Dombasles). La stricte application des termes de cette convention, le département refusant de prendre en charge tout déficit, a placé la CGFTE seule face aux communes desservies. Lorsqu'en 1971, un déficit apparaît sur le réseau suburbain, la CGFTE qui n'a pas l'intention de le prendre à son compte, choisit comme moyen de maintenir concrètement l'équilibre financier, de ne plus approvisionner le compte de provision pour le renouvellement du matériel (environ 7 % des recettes); 7 ans plus tard, au moment où il sera discuté du projet d'un syndicat mixte réunissant le district et les 9 communes, la situation est toujours la même : de ce fait les bus affectés au réseau urbain par la CGFTE sont vieillissés et aux limites de la sécurité comme le reconnaissent sa direction et l'inspection départementale des transports (âge moyen d'un bus sur le réseau urbain : 5 ans, sur le réseau suburbain : 11 ans). Devant cette situation, les communes concernées revendiquent une qualité de service égale à celle du réseau urbain. Mais sans succès. Cette mesure va même s'avérer insuffisante, et depuis janvier 1977, le réseau urbain doit prendre à sa charge les dépenses d'exploitation correspondantes aux parties de lignes suburbaines situées à l'intérieur du périmètre districial. La CGFTE ne veut pourtant pas aller plus loin et tient à continuer d'isoler, dans sa logique d'entreprise de transport, la gestion des 2 régimes (urbain et suburbain) de ses interventions sur le territoire de l'agglomération nancéenne.

La CGFTE choisit donc, pour poser explicitement le problème, de faire jouer jusqu'au bout la logique des conventions, c'est à dire jusqu'aux blocages qu'elles impliquent si aucune mesure n'est prise pour couvrir le déficit. En 1972, elle demande au Préfet l'autorisation d'appliquer le minimum conventionnel sur la ligne de Pompey, c'est à dire le service restreint (horaire, fréquences), d'"ordre public", prévu au contrat pour éviter la fermeture pure et simple de la ligne ; la commune décide alors

d'exiger le rétablissement de la desserte dans les conditions normales et accepte de financer le déficit correspondant. En 1979, c'est la ligne de Neuves-Maisons qui est concernée. Mais le contexte institutionnel et politique est alors différent, comme la réalité territoriale qu'il a à prendre en compte. La commune de Nancy n'a plus une position hégémonique au sein du district même si elle reste dominante ; elle est consciente par ailleurs qu'elle doit intégrer le TC dans une politique de gestion des déplacements qui conserve la radialisation comme axe principal. Les déplacements enfin entre la périphérie de l'agglomération et le centre rendent inadapté l'éclatement des régimes conventionnels sur le territoire local (allongement des distances moyennes, croissance des relations inter-périphéries, etc...). Une réunion publique est ainsi organisée où CGFTE, Mairies, conseillers généraux et usagers peuvent se faire entendre (1). La question générale qui y est débattue est à la fois celle de l'échelle territoriale adéquate à la gestion des transports locaux, et celle de la conception d'un service public de transport collectif avec ses conséquences sur le plan financier (qui doit payer). L'attitude constante de la CGFTE trouve à ce moment-là un écho "social", sans pour autant que des mesures concrètes soient prises immédiatement. Cette attitude de "rigueur commerciale" comme révélateur de contradictions entre évolution des mobilités et rigidités institutionnelle avait d'ailleurs été soutenue de fait depuis l'apparition des premiers déficits sur le réseau suburbain, par la DDE. Dans ses rapports annuels de contrôle sur la CGFTE, l'inspecteur départemental des transports, relevait en effet :

en 1971: "Nous préconisons à terme, un changement de pouvoir concédant et une fusion des réseaux urbains et suburbains de Nancy. Pendant la période transitoire, un contrat de programme interviendra entre le département, le district urbain de Nancy, les communes intéressées et la Compagnie. Il fixera notamment les modalités de couverture du déficit.

en 1974 : "Parmi les moyens susceptibles d'améliorer la situation du réseau suburbain, l'institution du versement transport dans les communes desservies par le réseau suburbain permettrait de dégager des ressources suffisantes à son existence et son développement eu égard aux investissements indispensables pour y parvenir. Mais nous rappelons que cette institution impose la création d'un établissement public à compétence territorial regroupant le district urbain de Nancy et les communes suburbaines afin de dépasser le seuil de 100 000 habitants imposé par la loi pour le versement transport. Cette solution est la seule qui permettrait de

(1) Neuves-Maisons 22.2.79.

résoudre les problèmes d'exploitation du réseau suburbain".

En 1976 : Peut-on envisager par exemple "d'intégrer le réseau suburbain dans le cadre départemental" ?

En 1977 : "Il faut que les parties intéressées songent à des solutions (par exemple intégration du réseau suburbain dans le cadre plus large d'une syndicat groupant le district urbain de Nancy et les communes suburbaines...).

On notera le constat de l'irréalisme d'une solution "départementale", et ce pour deux raisons : l'absence de volonté politique au niveau du conseil général, le fait que la mobilité des habitants des communes suburbaines reste majoritairement inscrite dans l'espace de l'agglomération nancéenne.

2.1.2. : le deuxième aspect qui caractérise les modalités d'adaptation du réseau est la prise en compte par la CGFTE de l'évolution des caractéristiques sociales des "mobilités", c'est à dire à la fois des déplacements et de ceux qui se déplacent :

- les ramassages d'abord, peu nombreux, et dont la CGFTE n'a pu assurer elle-même la promotion, vu le matériel de roulement peu abondant dont elle disposait, décroissent progressivement.

Les ramassages d'entreprise ont eu tendance pendant les années 70 à diminuer régulièrement, et la restitution du versement transport aux entreprises qui assurent leur propre ramassage est faible (environ 4 à 5 % du montant collecté). En 1977, 17 entreprises seulement pour toute l'agglomération avaient recours au ramassage dont 2 à la CGFTE. Les ramassages scolaires concernent une vingtaine de bus, mais il est difficile à la CGFTE comme à tout transporteur éventuel d'en organiser le développement, car le système de subvention de ces services qui dépendent actuellement de l'inspection d'académie, exclut dans l'état actuel des textes la couverture de deux modes de transport. Cet obstacle gêne dès lors la mise au point de combinaisons rail -route qui seraient les plus adéquates à la carte scolaire. Mais on doit constater également la faiblesse de l'utilisation des réductions "scolaires" sur les lignes régulières (5 à 6 communes seulement sont concernées). Il semble donc que les "scolaires" utilisent peu le TC de façon générale, en tous cas pour se rendre à leur

établissement (1) ; on sait notamment que les horaires de la CGFTE, surtout ceux du matin, ont été longtemps totalement inadaptés aux rythmes scolaires, parce qu'établis en fonction de ceux de l'usine ou du bureau

- l'examen de la tarification de la CGFTE montre également que la Compagnie identifie de moins en moins ses usagers en catégories particulières, exception faite des classifications "nationales" classiques aux transports collectifs (famille nombreuse, personne âgée et enfants de moins de 4 ans) (2). Elle facilite par contre le déplacement "tous azimuths" (3). Ainsi la réduction "ouvrier" (terme figurant encore sur certains tickets) devient une réduction "4 trajets" valable 5 jours ouvrables par semaine (4). Mais surtout dès 1979, la CGFTE met à l'étude un projet de carte d'abonnement type "carte orange" sans limitation du nombre des trajets ni des itinéraires, et sans condition particulière d'accès (5). En outre, depuis 1976, le district a entériné l'option d'un tarif unique, quelque soit l'importance du trajet effectué sur une ligne, pour toutes les communes du district, qu'elles soient desservies par le réseau urbain ou suburbain. Il s'agit de faciliter la pratique du réseau "de part en part" de façon indifférenciée, quelques soient les points de départ et d'arrivée, et finalement l'usage et l'usager. Outre la dimension stricte de stratégie commerciale, il nous semble que cette politique révèle la prise en compte par la CGFTE de l'évolution d'un fonctionnement territorial.

- deux avenants importants à la convention de 1970 réglant les relations CGFTE-district vont également dans le sens d'une homogénéisation du fonctionnement du réseau.

L'avenant n° 2 du 12/11/1975 qui accorde à la CGFTE l'autorisation d'affréter la desserte des communes de Ludres, Houdemont, Fléville, incluses autoritairement dans le district en nombre 1974, à la société des Rapides de Lorraine qui en assuraient jusqu'alors le service.

(1) Par exemple, on note que la part des "scolaires" dans les recettes totales passe de 1,6 % en 71 à 0,9 % en 75.

(2) "Famille nombreuse" sur présentation carte SNCF

"Personnes âgées non imposées" : gratuité sur présentation de ticket remis par leur mairie. La sous traitance à partir de 1975 par la CGFTE d'un service spécial organisé par le groupement des intellectuels handicapés physiques représente un cas très particulier.

(3) cf. dans le Guide-Bus de l'agglomération nancéenne p.9 : "un réseau tous azimuths"

cf. notes (4) et (5) pages suivantes

Cet affrètement sous le contrôle de la CGFTE fait des rapides de Lorraine un simple prestataire de services soumis au contenu des initiatives de la Compagnie. A l'intérieur du périmètre urbain, par exemple, la tarification est celle du réseau urbain CGFTE :

L'avenant n°4, approuvé le 20.9.76, qui prévoit les modalités d'une sorte d'affrètement par le district du réseau suburbains de la CGFTE, pour la desserte des communes de Laneuveville devant Nancy et Champigneulle. Ces communes, incluses dans le district à cette époque, continuent d'être desservies par le réseau suburbain, mais au tarif urbain unique, le district prenant à sa charge l'opération, et étendant par là même son aire d'influence. L'art. 7 de cet avenant prévoit par exemple que "tout service nouveau créé à l'extérieur des limites districales devra recevoir l'accord du district urbain".

2.2. La CGFTE à la recherche d'un interlocuteur unique

Progressivement, entre 1970 et 1977 environ, la CGFTE a donc homogénéisé le fonctionnement de son réseau du point de vue de l'utilisateur (1), et du point de vue de la gestion sur la base d'une conception qui favorise le déplacement territorial multi-motifs. Les axes du déplacement territorial sont identifiés de part et d'autre du centre nancéen par des pôles de résidence, et la desserte explicite d'autres lieux est extrêmement rare (comme celle du CHU Brabois). Il y a donc conjonction de fait avec la volonté de la municipalité nancéenne à la fin de cette période de faire entériner par le district de nouvelles modalités d'actualisation

notes (4) et (5) de la page précédente :

- (4) premier trajet avant 8 h 30 : c'est donc globalement la clientèle "Salariée" qui est visée. Ce type d'abonnement est en diminution constante à partir de 1971, probablement en partie en raison du développement de la journée continue.
- (5) Cette "carte orange" vise à remplacer entre autres le ticket "correspondance", au coût légèrement supérieur à celui du ticket simple en carnet, et dont la part dans le nombre total de tickets vendus est restée très stable entre 1970 et 1977 : entre 5 et 6 %. Lorsqu'on sait qu'entre temps, les déplacements se sont globalement "de-radialisés" en partie, on comprend que le TC ait un peu baisser dans l'ensemble des déplacements.

- (1) ce qui ne veut pas dire qu'effectivement l'utilisateur le perçoive ainsi ni ne pratique effectivement cette fluidité. De 70 à 77 par exemple, la part des trajets avec "correspondance" reste stable : entre 5 et 6 %, ce qui illustre que l'homogénéisation a eu des effets limités sur certaines rigidités de pratiques des TC, par exemple l'effet dissuasif de la rupture de charge.

de la radialisation de l'agglomération (1) à travers l'usage du transport collectif. Plus généralement il s'agit pour le District d'inscrire matériellement le rattachement territorial des diverses communes au district nancéen (cf. supra). Cette conjonction de fait renvoie cependant à des réalités différentes qui en l'état des relations politiques et institutionnelles ne sont pas gérables sans contradiction.

- D'une part la CGFTE est la seule instance à intervenir sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, c'est à dire y compris hors de la compétence du district urbain. Elle le fait en inscrivant chaque ligne dans des critères de rentabilité commerciale et financière, qui l'incitent dans le contexte spatial de la fin des années 70 à concevoir son réseau sans caractériser les dessertes par la fréquentation de catégories particulières de population ou par un usage donné. Pour cela elle a besoin de pouvoir harmoniser les relations contractuelles qu'elle entretient avec le District d'une part, les autres communes d'autre part, voire le département ; elle traduit cette nécessité à ce moment là en cherchant à promouvoir l'existence d'un organisateur unique des transports qui serait son seul interlocuteur. Soutenue en cela par la DDE et le Conseil Général qui y voient l'occasion d'achever leur retrait du système des transports de l'agglomération nancéenne, la CGFTE argumente en mettant en avant l'éventualité d'une extension alors possible du champ d'application du versement transport, et donc le dégagement des ressources nécessaires au développement du réseau (2). Cet organisateur unique ne peut être de son point de vue qu'un syndicat de transport regroupant toutes les communes.

- D'autre part le District est devenu un lieu politique de formulation d'enjeux, d'affrontements et de solutions alternatives aux projets nancéens. Dans le cas d'un regroupement plus large, les communes suburbaines pourraient elles aussi se situer par rapport à ces projets alternatifs et constituer ainsi des alliances politiques locales éventuellement contraires aux intérêts de la municipalité nancéenne.

(1) D'une périphérie résidentielle au centre actif, en TC ; d'un centre nancéen aux périphéries actives en VP.

(2) Un représentant de la CGFTE déclarait à une réunion publique tenue le 22.1.77 devant les élus des communes suburbaines : "La seule solution de syndicat unique District/Communes suburbaines, percevant un versement transport au taux nancéen : 0,8 %.

C'est pourquoi Nancy s'oppose à cette solution. Après le secteur des transports, d'autres activités pourraient lui échapper, et Nancy perdrait du même coup à la fois la capacité de maîtrise des décisions essentielles qu'elle conserve encore sur son environnement à travers le district, et la capacité financière qui y est liée (dans le cas des transports, la gestion du versement transport).

Le projet de syndicat mixte est donc combattu par le District sous l'égide de la municipalité de Nancy. Les communes suburbaines considèrent pour une part qu'il est préférable pour elles de négocier directement avec le CGFTE, tant que le District ne prendra pas en compte les besoins particuliers des périphéries, et pas seulement l'accessibilité au centre. Elles estiment en outre qu'assurer l'accès au centre est le niveau minimum d'un service public de transport en agglomération, et que les communes périphériques ne devraient pas avoir à la prendre en charge, mais ne financer que les dessertes correspondant à leurs options propres de développement territorial. On constate ainsi que le projet de syndicat mixte, souhaité par la CGFTE, ne convient dans l'état actuel des relations politiques et territoriales à aucun autre intervenant. Pourtant le district n'a pas la légitimité politique nécessaire, pour occuper la place d'instance de décision sur les questions transports ; la CGFTE assure donc seule, l'actualisation institutionnelle du territoire d'ensemble de l'agglomération, matériellement et symboliquement ; elle est la seule à gérer, même si c'est sectoriellement la globalité du territoire. Cette présence lui donne un poids social considérable au delà de sa fonction de prestataire de service. Cela est illustré par exemple, par le fait que c'est à elle qu'est confiée en 1977 la tâche de préparer le bilan à partir duquel un groupe de travail "déplacements", créé au sein du District dont les membres ont été renouvelés commence ses travaux. Ce poids social sera encore accru quand en 1978 une décision du Conseil d'Etat va annuler les décisions préfectorales qui avaient élargi autoritairement le District, créant un temps de flou institutionnel révélateur de l'échec du District à passer d'une légitimité politique de confrontation à une légitimité politique décisionnelle sur la question des déplacements.

Cela parce qu'en l'état, les communes suburbaines éléments de fait d'une territorialité commune à l'agglomération, sont encore "périphérisées" institutionnellement ; plus précisément, si la radialisation est en partie remise en question territorialement et commence à l'être politiquement,

institutionnellement, c'est toujours le modèle de la gestion centralisée de l'agglomération, devenu inadéquat, qui est en place.

3. Les négociations

A partir de 1977, l'ensemble des partenaires de la politique de transport renégocient entre eux le contenu et les modalités de leurs relations institutionnelles : il va s'agir, on vient de le voir, de tenir compte de l'émergence nouvelle d'une identité politique des différentes périphéries de l'agglomération, qui s'appuie à la fois sur l'évolution des configurations territoriales et la définition de nouveaux rapports de force entre les communes, d'une part à l'intérieur du district, d'autre part dans l'ensemble de l'agglomération. Comme il est impossible (l'échec du syndicat mixte par exemple l'a montré) de gérer l'affaiblissement de l'hégémonie politique nancéenne en étendant purement et simplement le territoire de son actualisation, il faut trouver des modalités décisionnelles compatibles avec l'illégitimité et le rejet de l'unanimité. Mais ces modalités doivent aussi intégrer la façon dont la population pratique l'espace de l'agglomération, et intervient, pour partie à travers ses déplacements, dans la recomposition de la spatialité nancéenne.

3.1. Une dimension des configurations territoriales : l'évolution des déplacements

La répartition des logements, des emplois, des équipements a produit historiquement sinon des spécialisations, du moins des caractérisations territoriales dans l'agglomération. Un élément complémentaire de ces caractérisations est constitué par le nombre et les modalités des déplacements de la population, qui ne sont pas simples sanctions ou traces de ces caractérisations, mais qui participent avec elles à la constitution de configurations territoriales où prennent sens les unes par rapport aux autres les affectations concrètes de la division sociale de l'espace.

Les configurations territoriales sont finalement les éléments constitutifs d'une spatialité locale dans ses dimensions matérielles (cadres bâtis, réseau de transport, voirie locale, etc...) et symboliques (identification/marquage de l'espace...).

Mais la spatialité ce n'est pas seulement une différenciation dans les rapports à l'espace des différents groupes sociaux, c'est aussi l'affectation des groupes et de leurs pratiques dans la hiérarchisation dominante localement dans l'espace. En période de recomposition, comme c'est le cas à Nancy autour de 1977, l'analyse des déplacements devrait donc permettre d'avancer dans l'identification de la nature sociale des configurations territoriales, à condition de pouvoir les envisager à travers leurs qualifications sociales, et pas seulement comme flux, c'est-à-dire à condition de pouvoir les situer comme pratiques sociales de mobilité (1)

Or, les données statistiques dont on dispose pour repérer et analyser la mobilité ne permettent pas, compte tenu de leurs principes mêmes de construction, l'analyse de la qualification sociale du déplacement. En procédant à des analyses secondaires, en confrontant les résultats des diverses enquêtes et recherches (2), en nous référant aux constats et hypothèses exposés plus haut, nous pouvons néanmoins apporter quelques éléments de réponse et peut-être reformuler certaines questions autour de trois points.

1/ La place relative du motif travail dans l'ensemble de déplacements :

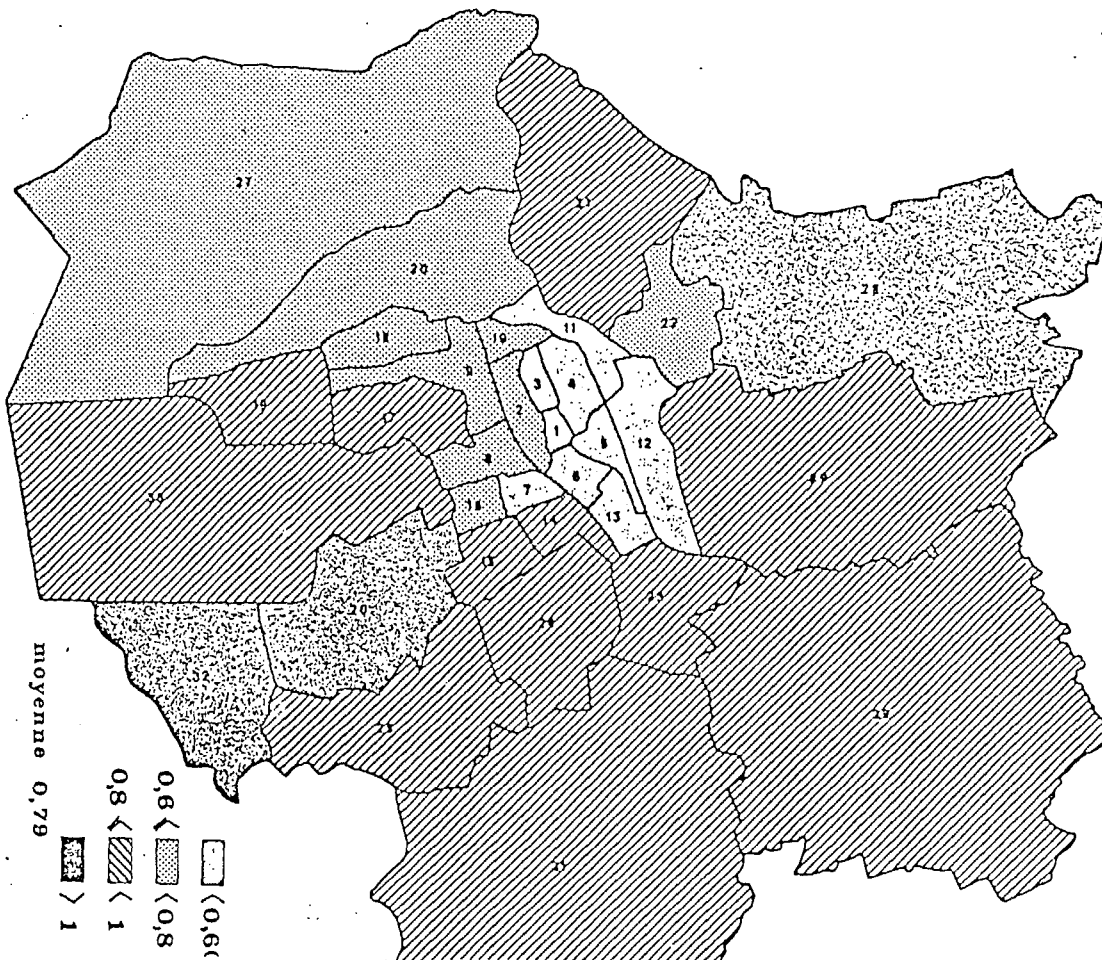
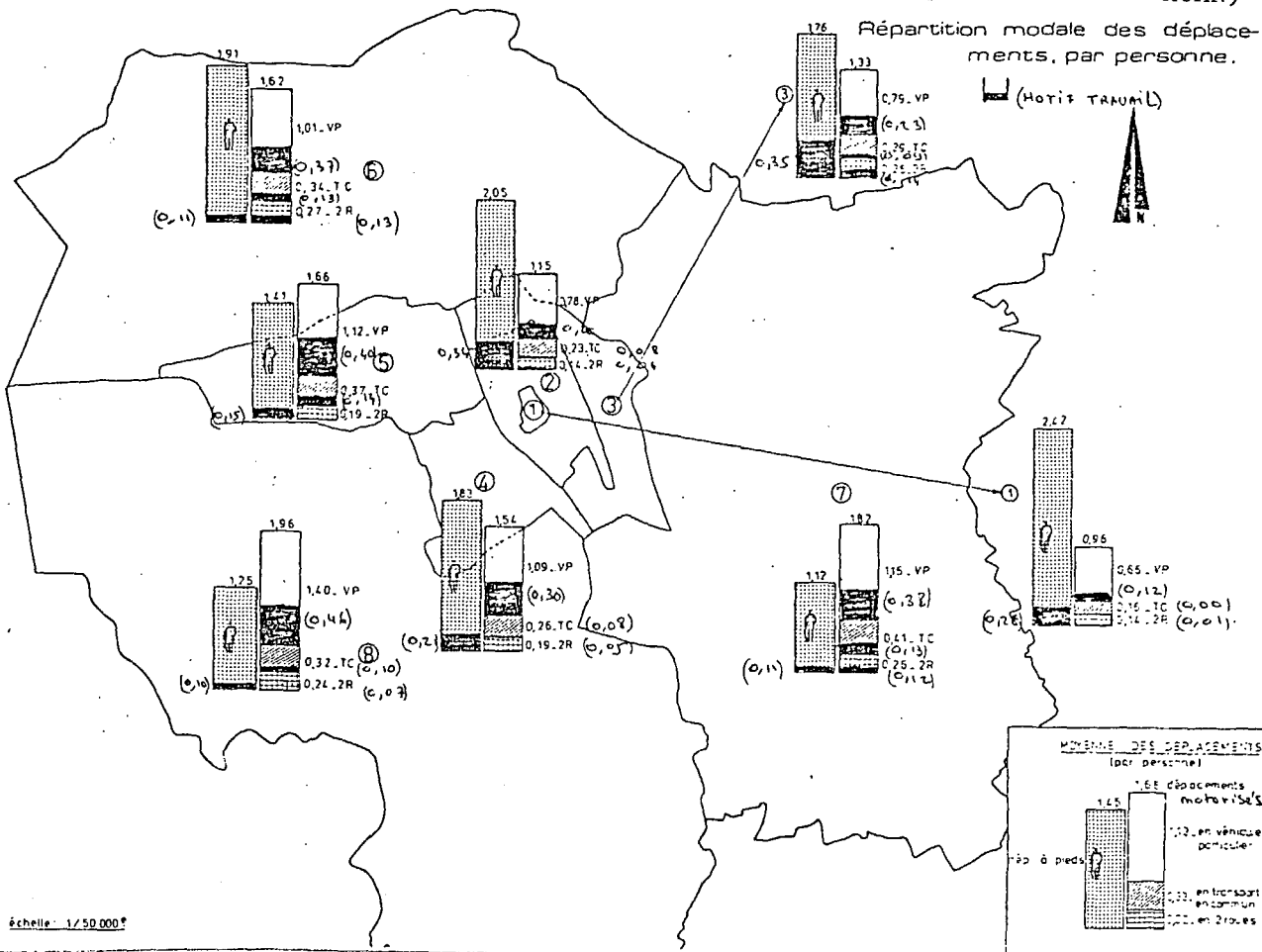
En baisse globalement, mais très déterminant. De 1965 à 1976, à Nancy comme d'ailleurs dans toutes les agglomérations à la même époque, on constate une baisse de la place relative du motif travail dans l'ensemble des déplacements (par ménage et par personne), baisse également des déplacements autres motifs (par personne seulement, ou la baisse très nette de la taille des ménages de 3,07 à 2,73 personnes par ménage), étant donné la stabilité du nombre journalier de déplacements par personne (autour de 3,13).

(1) Dans l'étude des rapports entre politique de transport et spatialité, les déplacements se situent pour nous, méthodologiquement, "du côté de" la spatialité. Or, les outils en notre possession traitent en fait les déplacements comme des flux.

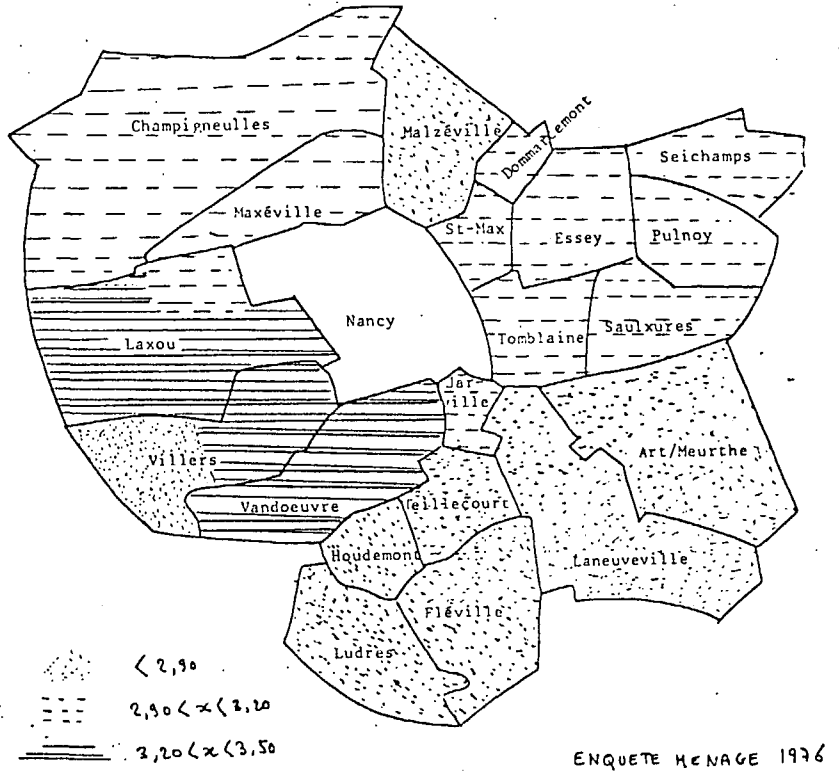
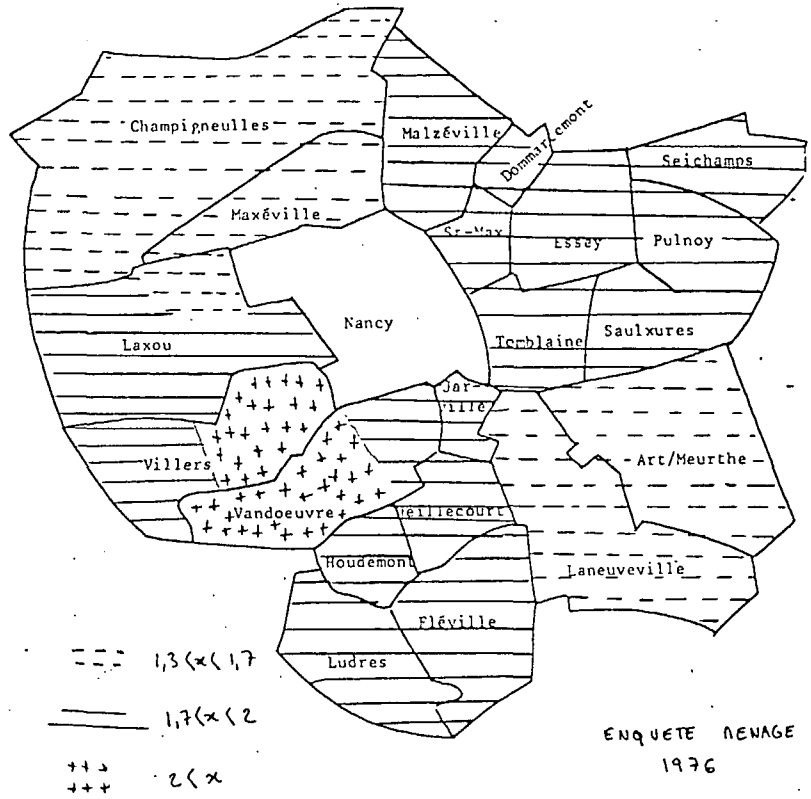
(2) Cf. Enquête ménage 1965 ; Enquête ménage 1976 ; Enquête migrations alternantes INSEE 1968 et 1975 réexploitées notamment dans : M. Burdillat, B. Cunéo, B. Haumont : "La mobilité dans les zones urbaines périphériques : le cas de Nancy : enquête ménage 1976". Exploitation des résultats. AUAN Février 1979, et les migrations alternantes dans l'agglomération nancéenne en 1975. AUAN Janvier 1979.

(d'après documents AUAN)

Répartition modale des déplacements, par personne.



NANCY : enquête ménage 1976
Taux de motorisation



Cette baisse de la place relative du motif travail est probablement due en partie à la généralisation de la journée continue. Ce motif représente environ 25 à 30 % des déplacements pour toutes les catégories de la population. Si l'on raisonne par mode, on s'aperçoit que pour l'ensemble des déplacements motorisés, le motif travail a, au contraire, crû légèrement, et plus précisément à travers l'usage de la voiture particulière (+ 77 %) et du transport collectif (+ 14 %) au détriment des 2R (- 57 %). Cette tendance au report sur la VP et le TC vient renforcer la hiérarchisation observable au niveau de l'ensemble des déplacements tous motifs dans l'agglomération.

	1965 - 1976
VP	+ 48,7 %
TC	- 2,3 %
2R	- 28,8 %

Sauf pour la marche à pied (+ 4,12 % tous motifs, et - 33 % pour le motif travail).

Ainsi, c'est sur l'utilisation de la voiture particulière pour le domicile-travail que repose la place prépondérante qu'elle a prise localement dans l'ensemble des modes de transport. C'est d'ailleurs de plus en plus le mode privilégié de déplacement travail pour toutes les catégories (un peu moins pour les ouvriers et employés que pour les cadres moyens). Il faut noter que sur la période considérée, cette évolution va de pair avec la diminution globale du nombre des actifs travaillant là où ils résident (environ 50 % en 1968 et 43 % en 1975).

2/ L'effet de la localisation résidentielle : l'éloignement du centre, facteur jouant de façon différenciée :

La localisation résidentielle n'entraîne pas d'homogénéité des pratiques modales. Pour une même zone de résidence, le taux d'utilisation de chaque mode est très variable selon les CSP, et on ne peut même pas déceler un effet résidence homogène, c'est-à-dire jouant de la même façon pour toutes les CSP, outre bien évidemment le fait que la distance semble favoriser pour toutes les catégories l'usage du VP. Encore n'est-ce pas strictement de la même façon.

Quand la distance au centre s'accroît, les ouvriers utilisent plus le VP ou le 2R mais le transfert vers le TC reste plus faible que pour la catégorie "employés" ; les "cadres moyens" eux, utilisent de toutes façons le VP. Ce constat que nous avons testé dans des zones résidentielles où existe "potentiellement" un choix modal (1), semble confirmer l'inadéquation du réseau de transport et des flux de déplacement domicile-travail, mais plus largement son inadéquation à "régler" la question de l'éloignement : en effet on s'aperçoit que le taux de motorisation et le taux d'équipement VP, qui ont connu une forte croissance (ex) taux d'équipement de 54,3 % en 65 à 63,3 % en 76) sauf dans le centre de l'agglomération ont favorisé la non utilisation du TC par les habitants de la périphérie.

Autrement dit à Nancy, comme dans beaucoup d'agglomérations françaises, plus on s'éloigne du centre, plus on est motorisé, moins on se déplace, mais plus, quand on se déplace, on le fait en voiture.

Cette tendance assez générale prend toutefois un relief particulier dans l'agglomération puisque la période étudiée est marquée par un accroissement très net de l'usage du VP que l'on peut assez directement lier aux modalités de développement de l'habitat.

C'est que donc la question de l'éloignement du centre est mal posée si on la pose exclusivement en termes d'accessibilité, de difficultés à résoudre, etc..., termes qui sont précisément ceux à la fois des enquêtes et études déplacements et des politiques de transport, parce que le mode de vie périphérique ne peut être réduit aujourd'hui au seul "besoin" du centre.

La relation centre-périphérie n'est pas seulement une relation de dépendance et la périphérie ne se définit pas uniquement par rapport à lui. Sur ce point, en ce qui concerne les déplacements, on note par exemple une très forte croissance 5&) des migrations alternantes entre l'agglomération de Nancy et son environnement (+ 80 % entre 1968 et 1975) et entre communes de banlieue (+ 91 %) ; ces dernières correspondent en 1975 à 20 % de l'ensemble des déplacements des habitants de l'agglomération, ce qui est loin d'être négligeable. Ce qu'on saisit par "l'éloignement du centre".

(1) Au-delà des modifications des périmètres d'enquête qui mettent en cause la zone industrielle de Ludres par exemple.

à la fin de notre période d'étude ne renvoie plus aux mêmes processus qu'au début : non seulement les caractéristiques sociales des espaces périphériques ont évolué, mais le fonctionnement social d'ensemble de l'agglomération dans laquelle ils sont situés, s'est modifié. C'est ainsi que aux heures de pointes du soir, on note une diminution de l'attraction nancéenne ; ce qui est à mettre en relation avec une répartition différente des déplacements autres que "travail", c'est à dire un usage différent du centre.

3/ L'appartenance sociale : pas d'effet unique.

Ce qui qualifie fondamentalement un territoire du point de vue de la mobilité est donc plutôt l'appartenance sociale de ceux qui y résident, entendue non exclusivement en termes de CSP, ni même de travail concret, mais comme l'homogénéité sociale, la "continuité" sociale de pratiques qui peuvent être diversifiées à la fois selon les champs d'activité et les situations quotidiennes.

Ainsi on s'aperçoit dans l'agglomération nancéenne, en considérant les situations familiales, repérées par les différentes positions occupées par les personnes d'un même ménage que : pour une même catégorie sociale, le choix modal par motif ne semble pas affecté globalement le choix d'un mode ; de plus l'effet de la position dans le ménage est variable selon les CSP. Tout se passe donc comme si les différences d'utilisation de modes passaient d'abord par une différenciation entre CSP, à l'intérieur de laquelle des affectations de sous catégorie à des modes n'auraient pas les mêmes significations d'une CSP à l'autre.

3.2. Les modalités institutionnelles

Il y en a 3 différentes qui sont mises en place à partir de la fin de l'année 1977.

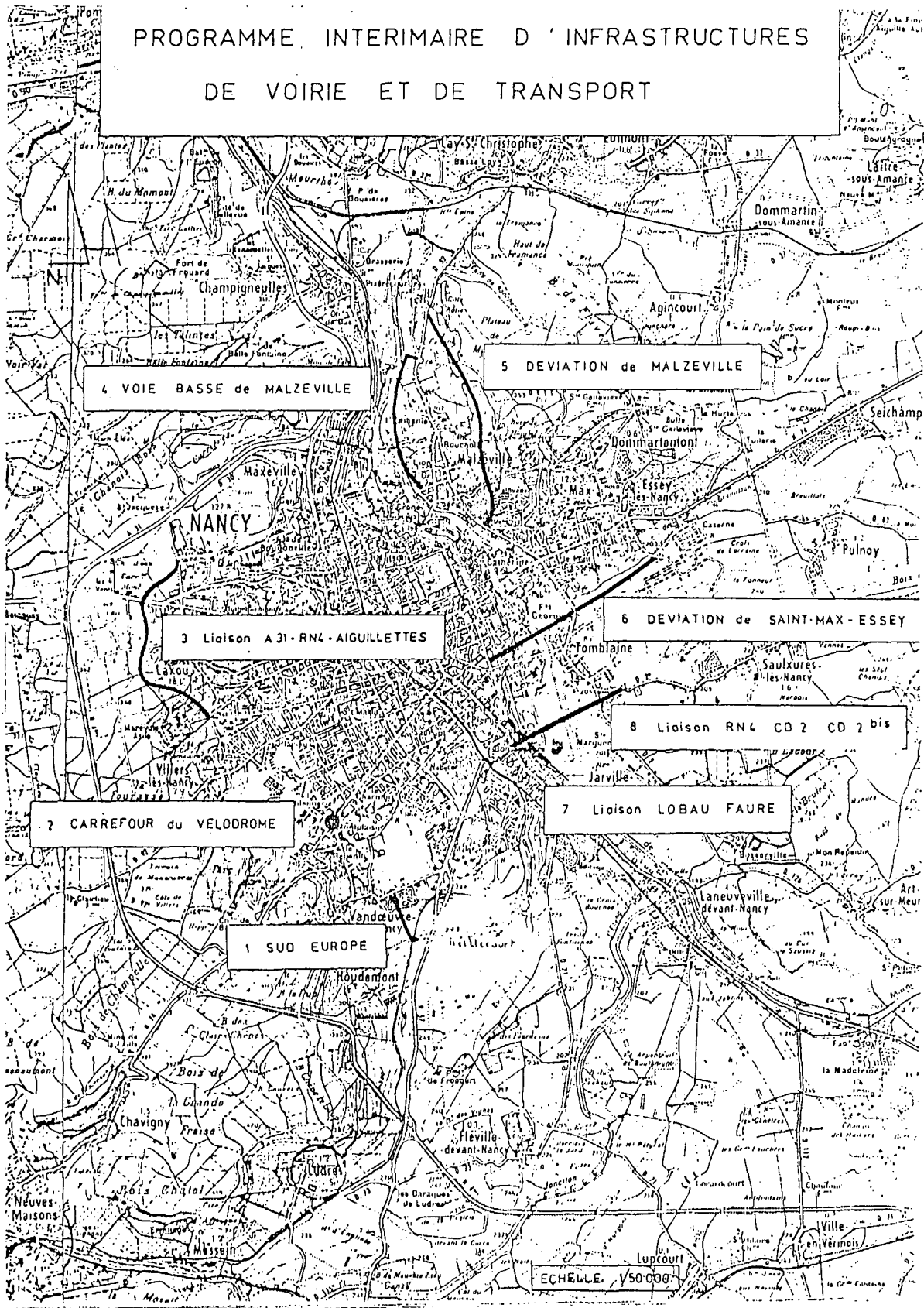
- la municipalité de Nancy met en chantier la mise à jour de son plan de circulation, sur la base d'informations et d'analyses provenant notamment du CETE, et qui confirment qu'il y a eu peu de report depuis 1975 du VP vers le TC et que globalement les habitants de l'agglomération tendent plus à réduire le nombre de leurs déplacements compte tenu

de la saturation relative du trafic à l'intérieur de la ville de Nancy proprement dite, qu'à le maintenir par transfert modal. Le plan de circulation cherche précisément dans ce contexte à inciter au report TC et propose essentiellement une politique de couloirs réservés sur la voirie classique dont le coût est finalement très faible, par rapport aux autres mesures envisagées simultanément en matière de déplacement dans l'agglomération (par exemple le programme intérimaire de voirie . cf. infra). Ce plan de circulation implique à terme qu'il y ait progressivement réduction du trafic par saturation et ne fait pas l'unanimité au sein même du Conseil Municipal nancéen où beaucoup d'élus restent opposés à tout ce qui peut gêner potentiellement la circulation VP. Ce débat sur les choix modaux qui a également une dimension politique se double par ailleurs d'un débat plus large autour de la place de la municipalité de Nancy au sein du district, dans lequel les communes périphériques se font de plus en plus entendre. Le groupe de travail "Déplacements", mis en place au même moment par le district avait d'ailleurs demandé à la ville de Nancy d'attendre la conclusion des travaux pour se prononcer définitivement sur son propre plan de circulation. Mais les partisans du TC au Conseil Municipal, craignant que les élus nancéens favorables à une politique privilégiant la circulation VP dans le centre ne puissent trouver des alliés au sein du district (comme le laisse penser l'adoption du programme intérimaire de voirie) ont réussi à faire anticiper (par une délibération) les résultats du groupe de travail.

- Le programme intérimaire d'infrastructure de voirie et de transport (1), adopté par le Conseil de District le 7 octobre 1977, engage une partie de l'enveloppe prévue pour le 7e plan. Les opérations retenues sont de 4 types différents et inégalement pourvus.
 - . Améliorer par une série d'aménagements routiers la desserte de l'Est de l'agglomération, avec pour objectif d'y créer de meilleures conditions pour l'implantation d'entreprises. 118 millions de francs y sont consacrés.
 - . Faciliter le détournement du Centre, du trafic de transit qui contribue à son engorgement. 48,5 millions de francs.

(1) cf. notamment : L'urbanisme nancéen AUAN 1978, d'où est tirée la carte ci-jointe.

PROGRAMME INTERIMAIRE D'INFRASTRUCTURES DE VOIRIE ET DE TRANSPORT



- . S'engager dans un programme général de pistes cyclables : 18 millions de francs. C'est la première fois qu'est lancée une telle opération favorable aux 2R dans l'agglomération. La chute vertigineuse de la part de ce mode dans l'ensemble des déplacements (entre 1965 et 1976 : - 28,8 % et même - 52 % pour le domicile-travail) était notamment due en effet aux conditions d'insécurité régnant pour les 2R dans toute l'agglomération du fait de la configuration de la voirie et du niveau de trafic VP. On sait par ailleurs que c'est un mode de transport utilisé de façon non négligeable par les individus appartenant aux CSP "ouvriers" : 17 % "tous motifs" confondus et 20 % pour le motif travail.
- . Lancer l'étude d'un plan de circulation "districtal", unifiant les règles de contrôle de la circulation dans l'agglomération nancéenne : 7 millions de francs. Il s'agit d'éviter que chaque commune ne cherche à réguler pour elle même les flux qui la traversent, comme Nancy avait tenté de le faire avec son ordinateur de trafic en retenant par exemple aux entrées de la ville le trafic excédent en cas de saturation du centre.

Pour les trois années (1978, 1979 et 1980), le programme est évalué à 191 millions de francs dont 38 % à la charge de l'Etat, 29 % à la charge du Département et 33 % à la charge du District. Il est très largement consacré à l'amélioration des conditions de circulation VP, mode dont la primauté est renforcée, et cela avant même que ne soient connus les résultats des travaux du groupe de travail "déplacements". Il est en tous cas incohérent avec le nouveau plan de circulation nancéen actualisé. Il propose en effet d'améliorer les relations VP dans l'agglomération entre la commune-centre et certains espaces périphériques à dégager (Ouest) ou à occuper (Est), alors que le plan de circulation de la ville de Nancy cherche plutôt à faire fonctionner l'hyper-centre avec un réseau TC dont l'emprise au sol serait élargie.

Cette incohérence traduit la confrontation à travers des projets d'emprise sur la voirie de deux conceptions de la centralité, qui s'expriment par des différences d'échelle territoriale et de préférence modale.

Dans le programme intérimaire, le pôle central de la spatialité locale est finalement le territoire communal de Nancy considéré comme un tout dont les liens avec son environnement ne sont identifiés que par des usages VP existants et potentiels.

Dans le nouveau plan de circulation nancéen, actualisé, c'est l'hyper-centre qu'il s'agit de faire fonctionner comme la destination de divers flux qu'on choisit de canaliser à travers le réseau TC. L'environnement est alors considéré comme un extérieur flou non pris en compte en lui même.

Entre ces deux conceptions, il pourrait ne pas y avoir contradiction, si une autorité territoriale avait le pouvoir politique d'organiser la coordination d'ensemble de la gestion des déplacements et des emprises au sol. Mais pour l'heure, dans l'agglomération nancéenne, cette autorité n'existe pas. Pour tenter d'en susciter l'émergence, sans que le District soit directement déssaisi de ses compétences, la CGFTE pousse à la constitution d'une structure de réflexion, de formulation d'options alternatives, de publicisation des données techniques, au sein du District dans un premier temps. Ce groupe de travail qu'on intitule "déplacements" puisqu'il se donne un objectif de globalisation et qu'a priori il n'opte pour aucune solution modale ni technique exclusive, recueille la participation et l'assentiment de tous les partenaires (élus, administration, transporteur, etc...), pour des raisons différentes. La municipalité de Nancy y voit l'occasion de réaffirmer la prééminence du District ; finalement on assiste à l'institutionnalisation du mouvement de confrontation politique sur la question des déplacements qui se faisait jour de plus en plus dans le District. Confrontation sans que les modalités de décisions éventuelles soient pour l'instant décidées. Au départ il s'agit surtout de poser un cadre général de discussion, par le recours à des études techniques (réalisées notamment par le CETE), présentant des options alternatives, intégrant des choix déjà faits et éventuellement contradictoires (ex : plan de circulation et programme intérimaire) en les juxtaposant dans une représentation fictive de l'espace d'agglomération dont est formulée ensuite une rationalisation quantifiée. Ces études déterminent en fait plus divers niveaux de coexistence territoriale possibles, qu'elles n'évaluent des arbitrages. Ainsi la plupart des hypothèses prennent en compte la création d'une ligne de TC, circulaire, en périphérie (à peu près sur le tracé de la rocade) en même temps que la réalisation des premières tranches du programme intérimaire. Les premières études concernent la définition d'axes de développement TC, dont il fallait reconsidérer les conditions après le rejet du dossier URATEC.

- . le scénario A : dans lequel la répartition modale enregistrée par l'enquête ménage de 1975 est conservée à l'identique, dans une hypothèse de croissance de la mobilité de 10 % entre 1976 et 1990.
- . le scénario B : dans lequel la répartition modale est sensée connaître une très forte inflexion en faveur des TC (assurer 30 % des déplacements en 1990 à l'heure de pointe du soir avec maintien du nombre de déplacements VP actuels).

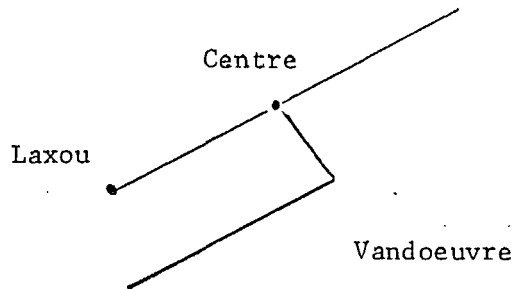
Pour chacun de ces scénarios, il existe 3 variantes de politique de réseau ;
x = réseau voirie tel qu'il est (y compris la première tranche du programme intérimaire), avec quelques adaptations du réseau TC classique (Bus)
z = réseau TC semi hiérarchisé articulé avec axe lourd Est-Ouest en site protégé et technologie nouvelle : trolley, tramway ou autre.
w = réseau très hiérarchisé : 2 lignes de tramway avec rabattement très poussé.

En combinant scénarios et variantes, on évalue l'attractivité du TC par zone, et les réserves de voirie ou les modalités de circulation nécessaires pour maintenir la vitesse commerciale. Enfin les conséquences sur la circulation VP sont prises en compte en aval, comme critère de confrontation entre combinaisons.

Les résultats font apparaître que deux solutions seulement réunissent un taux d'attractivité positif sans blocage de la circulation VP : les hypothèses x_A et w_B . L'une d'entre elles, l'hypothèse x_A , implique toutefois un accroissement important de l'utilisation du réseau TC avec correspondances : "on constate (1) dans le réseau x une forte augmentation du taux de correspondance qui passe de 15 % actuellement à 27 %. Cette évolution est due à une évolution de la structure des déplacements (développement des déplacements périphériques notamment). Ce résultat montre qu'en 14 ans (de 1976 à 1990), le réseau de bus classique devra subir plusieurs modifications de structure pour s'adapter à la nouvelle structure de déplacements".

(1) District de Nancy 1990. Etudes des axes de développement TC. Test du réseau x dans le scénario A. CETE de l'Est. Novembre 1978.

Pour cette raison on s'oriente plutôt au contraire, vers la mise en avant de la solution w_B , comme objectif d'une politique de déplacements pour l'agglomération. Le tracé des axes lourds organisant tout le reste du réseau (qui en est réduit à n'être qu'un ensemble de rabattements), suit les lignes TC déjà les plus fréquentées et les plus retables.



Le VP reste dans cette perspective le mode de déplacement privilégié pour les habitants du centre d'une part, et pour les habitants des périphéries d'autre part (outre Laxou et Vandoeuvre), une évolution de la structure du réseau TC parallèle à l'évolution de la structure des déplacements ayant été écartée (hypothèse x_A).

Finalement, la politique d'axe lourd telle qu'elle est envisagée reste le meilleur moyen de reproduire le plus longtemps possible les conditions d'une radialisation à laquelle ne se réduit déjà plus, à ce moment là, l'ensemble des déplacements, mais qui garde la faveur de ceux qui avaient promu le rapport URATEC (dont le rapprochement avec l'hypothèse w_B est frappant). Il n'est donc pas étonnant que des réserves presque identiques soient formulées, y compris au sein de la Municipalité nancéenne.

CHRONOLOGIE DES POLITIQUES
DE DEPLACEMENTS A NANCY

	le District et sa politique	Nancy et sa politique	la CGFTE et sa politique
1968	Adhésion de 4 nouvelles communes		Apparition d'un premier déficit réseau urbain
1970	Compétence transport (refus de 2 communes)	Programme de stationnement courte durée centre commerçant	. Nouvelle convention/district (urbain) sorte de R.I. . Renouvellement Convention/département (suburbain) : R.P.
1971		Référendum couloir TC onde verte	Apparition déficit réseau suburbain ↓ Compte pour renouvellement matériel plus approvisionné
1973	EPIT (lié au SDAU Nancy TOUL LUNEVILLE)	Programme de parcmètres	Gratuité TC personnes âgées
1974	Extension autoritaire du district par décision du préfet Engagement officieux étude de TRP	Ordinateur de trafic	Inversion de la tendance : gains de clientèle sur le réseau urbain. Comptabilité analytique
1975	Institution du VT : 0,5 Dossier d'agglomération 7e plan Création de l'Agence d'urbanisme Lancement de l'étude URATEC	Nancy choisie comme ville pilote étude Tramway Nouveau plan de circulation	Avenant n°1 : affrètement aux rapides de Lorraine de la desserte de Ludres, Houdemont, Fléville. Cadencement ligne 1
1976	VT : 0,8 Harmonisation tarifs à l'intérieur du périmètre T.U. Adoption du projet URATEC		Avenant n°4 : affrètement par le district du réseau suburbain pour Champigneulle et Leneuveville, au tarif urbain.
1977	Election Municipales : Nouveau district Groupe de travail "Déplacements" Adoption du programme intérimaire d'infrastructure de voirie et de transport		
1978	Annulation par la CE de la décision préfectorale intégrant autoritairement Ludres dans le district. L'agence d'agglo. étudie les relations inter-périphéries.	Mise à jour plan de circulation	Cadencement ligne 5 Projet de "carte orange".

C O N C L U S I O N

SPATIALITES URBAINES ET POLITIQUES DE TRANSPORT

Au terme de cette recherche, la mise en évidence de la dimension territoriale dans la qualification sociale des espaces de l'agglomération, nous permet de reposer la question des relations entre évolution des spatialités urbaines et politiques de transport autour de deux interrogations nécessaires :

- Le rapport entre les dimensions territoriales des différentes catégories de l'appartenance sociale (profession, âge, emploi, sexe, logement, situation familiale, etc.) enregistrées statistiquement sous forme de localisations.
- La place des politiques dans le fonctionnement social des configurations territoriales ainsi mises en évidence.

Ces deux points sont pour nous à la fois les pôles autour desquels nous pourrions rassembler un certain nombre d'acquis de nos analyses et l'indication de pistes essentielles pour des recherches à venir.

TERRITOIRES ET PRATIQUES

Dans une agglomération comme celle de Nancy, il est aussi impossible, aujourd'hui, de repérer des territoires distincts, homogènes, chacun du point de vue des légitimités politiques et des activités qui s'y exerceraient, des populations qui y vivraient (1), qu'une logique unique d'affectations spatiales relevant d'un seul et même pouvoir maîtrisant formes et contenus d'une normalisation sociale univoque (2).

(1) Il n'y a pas de correspondance stricte entre mouvements de segmentation sociale et de segmentation spatiale.

(2) Il n'y a pas non plus dans l'agglomération de domination sociale ayant la maîtrise de sa cohérence territoriale.

Pour nous, parler de territoires, c'est rappeler que ceux qui pratiquent tel ou tel espace à un moment donné (le lieu de résidence par exemple), en occupent d'autres à d'autres moments (lieux de travail, de consommation, etc.) et que les différents espaces se spécifient, s'identifient, se distinguent les uns des autres également en fonction de la pratique des autres espaces qu'ont leurs propres occupants ; le sens social de ces espaces ne se réduit donc pas ni aux affectations produites par l'histoire, ni aux projets d'organisation spatiale de l'agglomération élaborés par les groupes politiquement dominants, pas plus qu'ils n'existent en dehors d'eux : En fait, dans l'espace d'une agglomération, son cadre bâti, sa voirie, ses accès, les rapports au temps, à l'espace, qu'ils supposent, sont inscrits des modèles culturels (1), dont une rationalisation idéologique et une organisation pratique sont présentes dans les projets municipaux qui s'affrontent à travers leurs réalisations concrètes.

Il s'ensuit que, les différents groupes sociaux n'étant pas dans la même position par rapport à cette rationalisation et n'ayant pas accès symboliquement et matériellement de façon identique aux mêmes espaces, l'agglomération nous apparaît plus comme un ensemble de configurations territoriales, produit de son appropriation différenciée par les différents groupes sociaux, que comme une juxtaposition d'espaces socialement homogènes. Les configurations territoriales sont finalement les éléments constitutifs d'une spatialité locale dans ses dimensions matérielles et symboliques ; elles associent pratiquement et symboliquement dans des lieux les manifestations territoriales des appartenances sociales et de leurs composantes, géographiquement éclatées. Du fait de cette dispersion, les instances et les lieux traditionnels de socialisation des conditions de constitution des identités sociales (comme le quartier, la rue, voire le site industriel) en assurent moins facilement la reproduction. Comment se joue donc la socialisation, compte tenu de ces espaces de fait d'inscription et de constitution des identités sociales que constituent les configurations territoriales ? Nous pensons que cette socialisation qui ne passe pas de façon privilégiée par la pratique commune d'espaces communs dans une hiérarchisation univoque, repose sur l'actualisation des formes sociales et politiques d'hégémonie locale.

(1) Au sens d'éléments dominants de représentation du réel, à un moment donné dans une société donnée, éventuellement contradictoires, et dont l'idéologie propose une cohérence. Ces modèles culturels s'imposent à tous, même s'ils fonctionnent différemment dans les systèmes culturels des différents groupes sociaux.

C'est dire que les lieux qui constituent les configurations territoriales prennent sens socialement les uns par rapport aux autres en fonction des places qu'ils occupent dans la structuration des espaces quotidiens et que cette place, différente selon les groupes sociaux, dépend du contenu et des formes de l'hégémonie locale, comme état des rapports de force idéologiques et politiques. La complexité des contenus et des formes d'une hégémonie locale exclut la hiérarchisation univoque. Y sont associées des correspondances entre lieux, construites par les configurations territoriales, des équivalences, bref un paysage social. Par rapport à l'espace possible des pratiques possibles, elle suppose que chacun tienne sa place, désignation que chacun s'approprie selon sa propre position sociale. C'est par rapport à ces désignations, aux normes, modèles, légitimités, qu'elles véhiculent, et qui peuvent comporter des dimensions contradictoires en un lieu donné que les configurations territoriales prennent un sens les unes par rapport aux autres, et contribuent ainsi à la socialisation des positions différenciées des divers groupes sociaux par rapport à l'espace de l'agglomération, à la socialisation des points de vue sociaux sur l'agglomération.

De fait, il faut se garder de surestimer la portée sur l'homogénéité sociale de l'unicité d'un même cadre de vie, comme le quartier par exemple ; la sociabilité qui s'y crée forcément ne doit pas être confondue avec une homogénéisation sociale ; et le fait que les espaces quotidiens soient plus dispersés et moins strictement affectés, ne disperse pas les identités ; cela les fait se constituer différemment en multipliant dans des configurations territoriales diverses les lieux de pratique du rapport à l'hégémonie locale. Bref, à ces configurations territoriales est liée, pour nous, une modification des formes de socialisation des conditions de la vie quotidienne, notamment des conditions du rapport identitaire à l'hégémonie locale : la socialisation ne se fait pas par la pratique commune d'un espace commun, mais l'actualisation de l'appartenance s'inscrit à chaque fois dans des configurations territoriales différentes. Il y a là un processus d'individualisation : il y a peu ou pas de territoires où soient actualisées collectivement les appartenances sociales ; les modes du rapport à l'hégémonie

locale sont peu collectifs, et les espaces matériels et symboliques où se confrontent ces rapports différenciés ne sont pas légions : il n'y a guère que le centre (1) et, sur un autre plan, le dossier "déplacements", à être appropriés par tous.

On assiste à une réorganisation territoriale où se modifie la nature des rapports entre segments d'espace. Le réseau, social et territorial, qui les relie doit, plutôt que d'assurer d'abord leur accessibilité, rendre praticable leur équivalence dans le cadre de la reproduction d'ensemble de la division sociale de l'espace. Les configurations territoriales sont donc des espaces de série : elles ont un sens pour chaque individu dans la suite des espaces qu'il pratique et, socialement, il en est plusieurs de même type dans l'organisation de l'hégémonie locale. Mais, comme leur pratique collective, la représentation collective de ces configurations territoriales manque : Pour qu'elle soit possible, il faudrait qu'une distance soit prise collectivement par les individus par rapport à elles. Il faudrait que les points de vue sociaux soient, d'une manière ou d'une autre, à un moment donné, collectifs. A Nancy, aujourd'hui, la constitution et l'évolution des configurations territoriales dépendent plus de politiques (y compris celles qui règlent le foncier) que de mouvements sociaux : cela ne signifie pas que la ville échappe aux individus, mais que les accès s'en modifient. Particulièrement, la mobilité et les déplacements doivent être considérés comme, non seulement une catégorie de l'appartenance sociale, mais également comme définissant une position à travers la diversité de la composition des configurations territoriales qu'ils relie, par rapport aux caractéristiques de l'hégémonie locale, et plus encore comme qualifiant un type de rapport social et même politique à un espace d'agglomération sérialisé.

(1) Le rapport du Centre à l'ensemble de l'agglomération se modifie. Le centre n'est plus seulement le lieu de concentration de l'ensemble des activités dominantes (économiques, idéologiques, etc.) ou d'une population dominante : il devient surtout le lieu où se jouent, se pratiquent et se donnent à voir, bref se socialisent, les affectations symboliques et matérielles des dimensions collectives d'une identité locale en relation avec le projet d'urbanité. Il devient l'espace que tous, même si c'est différemment, sont amenés à pratiquer, sans qu'il soit forcément pour eux l'espace dominant (qui est plutôt le lieu de résidence ou de travail). Il est l'espace qui ne marque plus la différence sociale, en désignant les quelques fractions de classes dominantes qui se le sont appropriées, mais l'appartenance à une "série sociale" ; le centre n'a plus avec sa périphérie des rapports de stricte domination. Il est l'espace de la dimension de masse de la reproduction.

C'est ainsi que, autant que les territoires pratiqués et du fait de leur état "décristallisé" (1), le déplacement intervient dans la constitution territoriale de l'identité sociale, non qu'il faille réduire les pratiques modales à une logique de l'ostentation (on se déplace de telle ou telle façon "pour" donner à voir telle appartenance), mais parce que le déplacement à travers ses caractéristiques définit et limite matériellement les relations symboliques possibles entre la pratique de tel ou tel espace, et la rationalisation de l'organisation territoriale proposée dans les projets sur l'agglomération ou impliquée par les réalisations territoriales (ex. réseau transport) (2).

En ce sens, le territorial est une catégorie particulière de continuité, ce qui ne veut pas forcément dire de cohérence. Les déplacements y font se correspondre, de fait, des points de vue différents sur un espace social ; cette correspondance n'est pas sans effet sur ces points de vue. Pour en saisir la portée, il faudrait pouvoir dépasser l'analyse du déplacement réduite à la prise en compte des points de départ et points d'arrivée ; il faudrait considérer que la pratique de l'espace de l'agglomération s'étend au-delà des territoires de passage jusqu'à la représentation de sa totalité, mais construite à partir d'eux. Le déplacement géographique, comme l'ont montré d'autres études et recherches, relativement marginalisé dans l'espace symbolique de la mobilité, est ainsi par contre constitutif, par la série territoriale qu'il établit, des prises de position possibles d'un individu sur l'organisation de ses espaces quotidiens, de la façon dont les pratiques sociales, en prenant un sens par rapport à l'hégémonie locale, étayent la formation ou l'actualisation d'identités sociales.

(1) au sens où Lensky parle de "corps décristallisé" pour caractériser l'état social ou physique dans lequel des propriétés sont co-présentes alors que non habituellement corellées.

(2) Le sens du lien fait partie du sens des lieux liés.

POLITIQUES ET FONCTIONNEMENT SOCIAL DU TERRITOIRE

En modifiant les conditions d'accès territorial, les politiques de transport modifient le rapport social des individus à la spatialité locale ; ce faisant, elles ne font que surdéterminer des processus d'affectation territoriale (la constitution des configurations territoriales) dont elles sont elles-mêmes le produit : elles créent des conditions qui spécifient la façon dont jouent ces processus d'affectation, y compris la forme et la nature des déplacements. Dans le cas de l'agglomération nancéenne, l'évolution de la constitution des configurations territoriales dans les années 70, le contenu de l'hégémonie locale (les rapports sociaux de domination, y compris les rapports politiques) (1), font que le fonctionnement social de l'agglomération se cristallise notamment autour de la question des déplacements et des liaisons territoriales. Le cas nancéen, confronté à d'autres analyses, permet de dégager certaines caractéristiques de situations locales où la question des déplacements apparaît dans le champ politique local comme un mode privilégié d'expression des enjeux et des clivages sociaux, via leurs formes territoriales.

- a. Il s'agit de situations locales où une recomposition territoriale est en cours, c'est-à-dire où les différents éléments de la spatialité locale se transforment et transforment leurs relations.

Dans le cas de Nancy, on est en présence de modifications dans les relations entre le Centre et la Périphérie ; mais plus généralement de modifications affectant l'ensemble de l'espace local ; c'est ainsi qu'au terme de notre période d'étude, l'ensemble des communes et des espaces périphériques ne sont plus identifiées seulement par rapport au centre, mais qu'il existe plusieurs territoires entretenant entre eux et avec la ville-centre des relations différenciées.

En même temps, comme on l'a vu, on constate que les caractéristiques sociales des territoires constitués ne renvoient pas, sauf cas très particulier où elle existait déjà et depuis longtemps (cas des communes de banlieue ouvrière), à une homogénéité de l'appartenance sociale des résidents.

(1) Cf. l'utilisation du concept d'hégémonie par D. Bleitrach et A. Chenu dans "L'Usine et la Vie". Maspéro 1980.

On est, en fait, en présence d'une pluralité de catégories sociales dont l'inscription territoriale vient spécifier, comme une médiation pratique, l'articulation, ce qui ne veut pas dire la cohérence. Du même coup, l'expression dans le champ politique des différenciations territoriales va prendre la forme, non d'un simple affrontement commun contre commune, mais de conflits à propos de dossiers mettant en jeu la diversité et la complexité des relations territoriales des différents espaces. En ce sens l'apparition et le traitement du dossier "déplacements" et non plus des dossiers circulation, transport, etc., s'inscrit dans cette logique en même temps qu'il en fût aussitôt le support.

b..La focalisation de la scène politique locale autour de la question des déplacements renvoie également au marché local de transport. La présence effective et reconnue d'un transporteur ayant la maîtrise d'un réseau sur l'ensemble de l'espace local fait que les décisions et les objectifs de sa gestion commerciale en s'inscrivant sur l'ensemble des différentes configurations territoriales, participent à l'identification d'une globalité de l'espace d'agglomération, facilitant l'intégration du dossier "transport" dans un dossier "déplacements" où la dimension technique n'exclut pas la formulation en termes politiques. La C.G.F.T.E. est ainsi à Nancy la seule instance à intervenir sur l'ensemble des territoires de l'agglomération, c'est-à-dire y compris hors de la compétence du district urbain. Elle le fait en inscrivant chaque ligne dans des critères de rentabilité commerciale et financière qui l'incitent dans le contexte spatial de la fin des années 70 à concevoir son réseau sans caractériser les dessertes par la fréquentation de catégories particulières de population ou par un usage donné. En ce sens, on ne peut s'étonner de la relativisation des marquages univoques de l'espace, et que la gestion des déplacements se préoccupe moins de la tâche impossible de drainer des populations in-affectables terme à terme à des zones particulières, mais plutôt de baliser des territoires de manière adéquate à une hégémonie politique locale.

La situation nancéenne où un transporteur agit globalement sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, dans un rapport avec les Municipalités, où la prise en charge de l'équilibre de la gestion du réseau n'exclut pas la reconnaissance du statut d'entreprise du transporteur, le désigne comme interlocuteur unique des élus et de l'administration sur la question des

liaisons territoriales. Du même coup, ce prestataire de service devient partenaire à part entière de la gestion locale, et le moment de cette identification est un moment de repositionnement dans le champ politique.

- c. Avec l'apparition d'un dossier "déplacements", on constate une modification concomitante du discours politique. Le discours "transport", volontiers technique pour ne pas dire "techniciste", ne peut suffire lorsqu'à travers les déplacements c'est la gestion d'ensemble des liaisons territoriales qui est en cause et, à travers elles, l'expression des conditions des usages sociaux de l'espace.

La dimension technique toujours présente va donc se doubler d'un discours "professionnel" tenu notamment par le transporteur local, et d'un discours en terme de service public, envisagé de manière extensive comme l'obligation, pour les instances publiques, d'assurer et de prendre en charge le minimum légitime, socialement et politiquement, des conditions de vie locale. Cela doit être rapproché des évolutions au niveau national de la conception et des formes du service public de transport local, sous la double pression des processus de réorganisation des relations institutionnelles entre le central et le local, et de l'expression des revendications en terme d'accès à la mobilité (formulées aujourd'hui à travers le droit au transport).

Ces trois caractéristiques ne sont pas des "conditions", mais plutôt l'expression des caractéristiques territoriales comme catégorie, non seulement de gestion politique, mais aussi comme catégorie pratique de rapport à l'espace.

o

o o

La catégorie "territorial" a une matérialité : ses échelles, ses limites renvoient au fonctionnement social. Mais, en outre, son utilisation est elle-même un enjeu :

L'utiliser pour l'analyse, voire pour la construction des conditions de pratique de l'espace (politique de transport, politique foncière, par exemple), bref pour la saisie du réel, c'est mettre en avant une médiation politiques/pratiques en d'autres termes que la gestion. Les politiques n'interviennent pas, en effet, sur une masse homogène. Prendre en compte la dimension territoriale d'une politique de transport, c'est prendre en compte, outre les accès matériels, les accès sociaux qui leur sont liés ; c'est constater que si cette politique affecte les pratiques sociales, c'est parce qu'en participant à la constitution des relations territoriales dans lesquelles s'inscrivent ces pratiques, elle en affecte le sens, au-delà des conditions matérielles de possibilité qu'elle crée pour chacun.