

CHAPITRE 3

LES MUNICIPALITES

3.0. INTRODUCTION

Nous essaierons de montrer ici les deux composantes de l'attitude des municipalités face aux problèmes de transports urbains. La première correspond au comportement de "pouvoir local", responsable de l'organisation des transports en tant que service public, et disposant de moyens (plus ou moins limités) pour assumer cette responsabilité. La deuxième correspond au fonctionnement de type "relai revendicatif", entre la population locale et les pouvoirs publics détenteurs, à un autre niveau, des moyens et pouvoirs de décision réels. Bien entendu, les deux composantes peuvent jouer simultanément ; la couleur politique de la municipalité peut jouer en faveur de la première ou de la seconde, suivant qu'elle coïncide ou s'oppose à celle du pouvoir central.

Sans chercher à décrire la gamme des situations possibles, nous avons retenu deux champs d'observation illustrant assez bien chacune les deux composantes. La première est un colloque des maires des villes ou agglomérations de province de plus de 100 000 habitants (ou situés dans de telle agglomérations). Le contexte du colloque amenait les participants à définir ou rechercher leurs responsabilités de "pouvoir local" en matière de transports urbains. Le deuxième champ d'observation est une municipalité de la banlieue parisienne, que sa situation objective (très peu de prise sur l'organisation des transports) et sa couleur politique (communiste, de longue date) orientent tout naturellement vers le comportement "revendicatif".

3.I. Le colloque "transports urbains" de Toulouse

3.IO. Introduction -----

Participants au colloque : les maires (ou leurs représentants) des villes incluses dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants. On y trouve donc des villes centres, des communes périphériques, et également des représentants de communautés urbaines. Paris n'était pas concerné.

Lieu et date : Toulouse, septembre 1974. Il s'agit d'un colloque sur les transports urbains, dont le programme n'évoque en rien la manière de prendre en compte les désirs, besoins ou revendications des usagers, ou plus généralement les rapports entre les usagers de transports en commun et les collectivités locales (rien n'interdisait non plus d'en parler).

C'est précisément parce que rien, à un détail près, dans les documents préparatoires, ne posait le problème, que la manière dont il a été évoqué en fin de compte nous paraît significative.

L'analyse du reste du contenu, concernant les rapports entre les collectivités locales et l'état d'une part, les entreprises exploitantes d'autre part, enfin la "politique générale" des transports urbains, présente un intérêt spécifique. En outre, elle permet de poser le contexte dans lequel les appréciations relevées sur les rapports municipalités/comités d'usagers ont été portées.

Trois thèmes principaux de discussion ont été abordés :

- . le financement des transports urbains, à propos de la mise en application récente de la loi du 11.3.1973 sur le versement des employeurs destiné aux transports en commun ;

- . Les relations entre les municipalités et les exploitants des transports collectifs ;
- . La politique globale des transports urbains.

Ces thèmes recouvrent donc les principales relations intervenant en matière d'équipements collectifs : municipalité/pouvoir central ; municipalités/entreprises ; municipalités/usagers (et non-usagers).

Nous exposerons successivement les trois thèmes centraux, en précisant pour chacun :

- a) l'exposé du problème tel qu'il ressort du rapport introductif
- b) l'analyse du contenu de la discussion
- c) pour illustrer cette analyse, la liste "brute" des thèmes relevés dans la discussion.

3.11. Le versement des employeurs destiné aux transports en commun

- a) Problème posé :

La loi du 11.7.1973 permet aux municipalités concernées d'instituer un versement des employeurs locaux (I) dont les modalités sont les suivantes :

- versement transport : taxe para-fiscale que les municipalités de plus de 300 000 habitants et les agglomérations regroupées pour exploiter les transports en commun à plus de 300 000, peuvent prélever sur les entreprises dans la limite de 1 % des salaires ou 1,5 % si une infrastructure importante est en cours de réalisation.

- appliqué ou en cours d'application aux taux suivants :

Marseille : 1,50 %

Lille, Nice, Grenoble, Rouen (projet) : 1 %

Toulouse : 0,91 %

(I) versement institué depuis 1971 en région parisienne.

Strasbourg : 0,80 %

Bordeaux, Lyon : 0,75 %

Saint-Etienne : 0,60 %

- entreprises assujetties : de nombreuses exceptions (motivées) sont admises : entreprises assurant leurs déplacements domicile-travail, ou implantées dans les villes nouvelles, etc...

- utilisation : affectation dans l'ordre

1 - compensation des tarifs réduits consentis aux salariés

2 - investissements spécifiques

3 - contribution à l'extension et à l'amélioration des services des entreprises exploitantes

-bénéficiaires (par l'intermédiaire des collectivités locales)

. entreprises assurant des services de transport urbains et suburbains collectifs, dans le périmètre de l'agglomération

. la SNCF, dans les mêmes conditions et hors périmètres pour les stations assurant plus de 50 abonnements domicile-travail

b) Discussion (analyse)

- les intervenants (dans l'ordre) :

Le Havre

Rennes

Marseille

Nice

Besançon

Bordeaux

Metz

Rouen

+3 non identifiées.

- les thèmes concordants :

- . la situation financière des transports en commun se dégrade presque partout,
- . dans ce processus, le "ballon d'oxygène" de la taxe n'offre qu'un répit minime,
- . l'Etat n'aide pas assez les investissements,
- . les défauts du système de la taxe
 - complexité des exonérations, difficultés de recouvrement auprès des administrations
 - règles d'affectation trop contraignantes
 - risques de droit de regard des entreprises assujetties sur l'utilisation
 - exclusion des agglomérations qui ne sont pas organisées pour couvrir 300 000 habitants.

Le consensus général pour l'abaissement ou la suppression du seuil de population indique néanmoins une appréciation d'ensemble positive sur la loi de 1973.

- Les discordances :

entre ceux pour qui l'institution de la taxe permet de prendre conscience de leur responsabilité en matière de transports en commun,

et ceux pour lesquels ce n'est qu'un palliatif dans une situation de déficit croissant,

on commence à voir apparaître l'éventail très large d'appréciation de la responsabilité des collectivités locales en la matière.

La loi de 1973 confère-t-elle aux municipalités une obligation qu'elles n'avaient pas avant ? Un clivage apparaît, qui se confirmera par la suite entre celles que cette obligation va stimuler (I), et celles qui l'ont assumée depuis longtemps et demandent l'extension de leurs pouvoirs et moyens en la matière.

(I) La troisième catégorie, ceux qui n'assument pas mais que cette obligation ne stimulera pas, s'exprime peu dans ce colloque. Est-ce une majorité ou une minorité silencieuse ?

c) Liste des thèmes relevés dans la discussion :

- à propos de la loi de 1973 (dont personne ne conteste le principe)
 - . le seuil de 300 000 habitants "regroupés" est souvent mis en question. Les suggestions vont de son abaissement, à sa suppression pure et simple,
 - . l'hypothèse que ce seuil favorise le regroupement des communes pour l'organisation des transports en commun est généralement niée,
 - . critiques sur l'affectation du produit de la taxe :
 - la loi est trop contraignante,
 - l'affectation aux investissements risque d'aider l'Etat à échapper à ses obligations en la matière
 - il faudrait pouvoir l'affecter aussi au déficit d'exploitation
 - il faudrait aussi pouvoir l'affecter à d'autres "tarifs sociaux" que les déplacements domicile-travail (seuls prévus par la loi)
 - . rapports entre les collectivités locales et les entreprises exploitantes de transports urbains : le "ballon d'oxygène" de la taxe aidera à imposer à ces entreprises des obligations de transport correct. Mais la répartition pose des problèmes, lorsque plusieurs entreprises (dont la SNCF) sont concernées.
- Autres problèmes évoqués :
 - . la T.V.A., qui ne devrait pas s'appliquer aux subventions versées par les collectivités locales aux exploitants
 - . la croissance générale et rapide des déficits d'exploitation des réseaux de transports urbains à laquelle la taxe n'apportera qu'un répit provisoire
 - . enfin, la nécessaire prise de conscience de la responsabilité des élus dans le fonctionnement des transports en commun.

3.12. Les relations entre les municipalités et les exploitants des transports collectifs

a) Problèmes posés dans le rapport introductif :

- les transports urbains, au contraire des autres services publics (eau, etc...), ont été souvent ignorés des pouvoirs locaux. Les solutions juridiques sont complexes
- pression des faits : crise de l'énergie, réaction des habitants contre les grands projets de voirie urbaine, offensive de la SCET pour susciter la création de sociétés d'économie mixte.

Cadre juridique

- le principe général : concession de service public (loi du 11.6.1880). C'est l'Etat qui est en théorie l'autorité concédante et qui délègue ces concessions aux collectivités locales, qui elles-mêmes les rétrocèdent aux entreprises. Mais ces concessions doivent faire l'objet de décrets d'homologation, et ce sont préfets qui signent les conventions de concessions. Donc, tutelle très forte.
- principe de non concurrence entre transports urbains et interurbains aboutissant à la ville. Donc principe de monopole mais d'application difficile.

Description des régimes de concession

La concession aux prisques et périls du concessionnaire, n'existe plus à l'état pur : progressivement ont été instituées des compensations de charges, des garanties de recettes, par le pouvoir concédant.

- l'affermage : l'autorité concédante prend en charge des dépenses de premier établissement, de travaux neufs, d'extension, et reste propriétaire, ne concédant donc que l'exploitation
- la régie intéressée : l'autorité concédante garde en plus les dépenses et recettes d'exploitation, le régisseur touche une rémunération contractuelle l'intéressant aux résultats de sa gestion
- la régie directe : la municipalité assure elle-même l'ensemble du service. C'est la forme la moins courante, appliquée néanmoins à Marseille
- la société d'économie mixte : qui regroupe en son sein l'exploitant et les collectivités locales. Si ces dernières sont majoritaires, un "commissaire du gouvernement" est imposé.

Donc toute une gamme de solutions, du désaisissement de la collectivité locale au contrôle total, mais il semble apparent que plus la collectivité contrôle, plus elle est contrôlée par l'Etat.

b) Discussion (analyse)

Les intervenants :

La Rochelle
 Rennes
 Aix-en-Provence
 Nantes
 Grenoble
 La Rochelle
 Besançon
 Nice
 Bordeaux
 + un non identifié

Les thèmes concordants

- nécessité de la maîtrise du système de transport en commun par les collectivités locales, et choix du régime d'exploitation en fonction de cet objectif,
- reconnaissance que les rapports entre la municipalité et l'exploitant privé sont conflictuels,
- prise en compte de l'avis des usagers exprimé en termes de "mécontentements" ou "consensus" global,
- les collectivités locales ont besoin de s'appuyer sur une réglementation adaptée pour s'assurer le contrôle. La tutelle exercée par le préfet semble poser quelques problèmes.

Les discordances

- le clivage concernant le degré de responsabilité des collectivités locales en matière de transports urbains réapparaît,
- il apparaît aussi que la prise de conscience de responsabilités par les élus locaux est généralement récente et concomitante à la dégradation progressive des situations relevées au cours de la journée précédente.

c) la liste des thèmes relevés dans la discussion

conclusions tirées par le rapporteur :

- la régie directe est difficile (mais pas exclue)
- la concession "aux risques et périls", confère les risques à la municipalité et laisse les bénéfices à l'exploitant, ne donne pas la maîtrise du système aux élus.
- Quand l'exploitation échappe à la collectivité locale, un "consensus populaire" se dégage pour la reprise en mains de la situation.
- cette reprise en mains est difficile et coûteuse (il faut dédommager l'exploitant)

La donnée essentielle est que la ville doit rester seule propriétaire du réseau, du matériel, des lignes, de la fréquence, ... puis chercher, dans ce cadre, un exploitant.

Principes généraux

- une municipalité doit assurer ce service essentiel
- qui entraînera des charges, qui devront être couvertes
- le conflit entre l'exploitant et le pouvoir politique local est normal

Divergences

- les différences d'appréciation relevées dans la discussion proviennent de la diversité des situations locales.

Ces conclusions reflètent bien les aspects positifs de la discussion mais sous-estiment les divergences. Entre la position "faire confiance au concessionnaire" et la position "maîtrise des transports urbains", le clivage apparu dans la première journée se confirme. Il est néanmoins masqué par le fait que les tenants de la première position (passive) ne semblent pas oser s'exprimer beaucoup, écrasés par le dynamisme des seconds.

Elles négligent aussi certaines appréciations intéressantes que l'on peut relever dans la discussion :

- le choix du régime est important pour contrôler l'exploitant, mais aussi pour échapper à la tutelle étroite de l'Etat (représenté par le préfet). C'est en ce sens que la société d'économie mixte est souvent présentée comme une solution acceptable. Réglementairement, il semble que plus la collectivité locale diminue le pouvoir de l'exploitant privé, plus la tutelle se renforce et vice versa.

- les exploitants peuvent appartenir à des groupes nationaux, ce qui surcharge les coûts d'exploitation par imputation de charges et bénéfiques extérieurs.

3.13. Elements de politique et politique globale des transports urbains

a) problèmes posés dans les deux rapports introductifs

Thèmes :

- . les éléments d'une politique des transports urbains
- . pour une politique globale des transports dans une agglomération.

Les deux séances peuvent être analysées ensemble.

- le premier rapport pose les problèmes d'intégration de la politique de transport dans la politique d'urbanisme (actuellement mal réalisée) : prévisions, plans de transports, POS, SDAU, politique foncière, etc....

. pose le problème des coûts et avantages comparés des différents choix possibles. C'est dans ce cadre que l'on parle un peu des usagers, plus d'ailleurs pour recueillir leurs opinions (enquêtes) que pour les associer aux décisions,

. pose le problème de la politique de dissuasion de la voiture particulière - en liaison avec l'amélioration d'autres moyens de transport,

. explore les solutions, techniques et organisationnelles, en matière de transports en commun,

. expose enfin le problème du financement (déficit croissant des réseaux), de la tarification, et remet en question les notions mêmes de déficit et de rentabilité,

. termine sur le problème de l'information du public, en particulier pour la découverte des conflits latents

entre groupes sociaux, qui permet de les traiter sur des bases saines

- le deuxième rapport fait le lien entre les deux séances.

Fait aussi la synthèse des discussions des séances précédentes.

Pose aussi "deux thèmes nouveaux" :

- . la prise de conscience (récente) des élus locaux est antérieure à celle du "grand public"
- . le problème des relations avec le public.

b) discussion (analyse)

Les intervenants :

Caen

Rennes

Besançon

Toulouse

Grenoble

St-Etienne

Lille

Grenoble

Toulouse

Pau

Toulouse

La Rochelle

Bordeaux

Salon

Hérouville

+ 2 non identifiés

Les concordances

- il y a concordance dans la dénonciation des obstacles rencontrés par les municipalités dans l'organisation des transports en commun et de la circulation en général.

Obstacles (ou manque d'aide) venant :

- . de l'administration ou du pouvoir central
- . des constructeurs
- . des usagers (moins souvent)

- il y a également concordance dans l'appréciation que "la population ne soutient pas assez, ne suit pas, l'action de ses élus pour améliorer les transports". Et ceci malgré le large consensus que révèlent certaines enquêtes. En corollaire, souci de développer dans ce domaine l'information des élus vers la population (beaucoup plus que de s'informer de ce que veut la population : ce deuxième aspect est généralement évoqué dans le souci de prévenir des conflits),

- il y a enfin convergence dans les appréciations portées sur les groupes urbains porteurs de revendications d'usagers : qualifiés de groupes de pression, parfois sympathiques au demeurant, ils ne sont pas porteurs de l'intérêt général, mais des problèmes de groupes restreints (au niveau micro-local, ou social, ou politique,...). Ils se contredisent entre eux. Seule la municipalité peut trier là dedans, et exprimer l'intérêt général.

Les divergences

Les divergences traduisent encore l'éventail des conceptions de la responsabilité municipale en matière de transports urbains.

- . ou bien les obstacles (sur lesquels tout le monde est d'accord), justifient la faible action des collectivités

ou la médiocrité des résultats et une certaine passivité,

- . ou bien ces obstacles sont à combattre résolument, des moyens existent pour cela, il faut "monter sur la barricade" - et des résultats positifs sont possibles même dans le cadre de ces contraintes.

Les premiers nient l'intérêt des groupes urbains porteurs de revendications. Les seconds les critiquent (en des termes voisins), mais cherchent aussi à se les concilier. Ils cherchent aussi à les "doubler", en créant des structures de concertation plus représentatives.

c) Liste des thèmes relevés dans la discussion

- liaisons entre politique de transport et politique d'urbanisme

- . les problèmes de transport viennent d'une urbanisation mal contrôlée,
- . il faut intégrer les plans de transport dans la politique urbaine, mais les plans d'urbanismes, les SDAU, s'élaborent dans des structures informelles, hors du contrôle des élus locaux,
- . les décisions des élus locaux concernant les transports ont des conséquences (non souhaitées) sur le foncier : par exemple, l'amélioration de la desserte du centre ville et les secteurs piétonniers peuvent entraîner une spéculation tendant à éliminer du centre les activités (culturelles, populaires) et les populations que l'on cherchait précisément à maintenir,
- . la politique de transports en commun doit se situer dans une politique générale des déplacements (intégrant piétons, cycles, autos,...)

- solutions spécifiques

- . les infrastructures routières doivent surtout être développées à la périphérie
- . on peut promouvoir des services "SNCF-domicile"
- . les tarifs sont un moyen d'incitation puissant, tarifs réduits, cartes, voire gratuité,
- . autres moyens : couloirs réservés aux autobus, réglementation de l'automobile.
- . modes classiques : on regrette souvent la disparition des tramways et trolleybus, en regard d'exemples étrangers de maintien ou développement de ces techniques.
- . les nouveaux modes sont peu évoqués et taxés de "fuite en avant".

- problèmes divers

- . Les moyens d'étude sont contrôlés par le pouvoir central : techniciens et services d'études des agglomérations, bureaux privés considérés comme "agrés" par les pouvoirs publics,
- . certaines maires "périphériques" bloquent les regroupements d'agglomérations.
- . certaines solutions financières dépendent du pouvoir central qui les refuse : détaxe des carburants, remboursement TVA...
- . les deux seuls constructeurs de matériel roulant sont trop puissants en face de chaque municipalité. Il faudrait que celles-ci agissent collectivement pour leur imposer d'adapter leurs matériels aux besoins.
- . l'élimination des tramways et trolleybus par des "groupes de pression" (constructeurs, pétroliers) fait qu'on ne peut plus trouver ces matériels qu'à l'étranger.

- . les collectivités locales édictent des réglements de circulation, mais la police ne dépend pas d'elles, et les applique irrégulièrement (autre avis : la police est découragée parce que la justice n'applique pas les sanctions)
- . les pouvoirs locaux ont peu de moyens d'informer : il faudrait leur ouvrir les grands médias, télé et radio.

- Pouvoirs réels des collectivités locales

- . avis plusieurs fois exprimés que les obstacles sont réels, mais ne doivent pas être transformés en alibis : ceux qui le veulent arrivent à en dépasser certains, notamment en ce qui concerne les pouvoirs de police.

- Relations avec le public

- . enquêtes, par exemple sur un plan de circulation, des couloirs réservés aux autobus : résultats favorables à l'action du pouvoir local.
- . information du public, par le pouvoir local, sur son action ou ses projets : à développer. Permet en retour des réactions de certains groupes, dont on pourra tenir compte.
- . expression "spontanée" des usagers
 - ceux qui sont "pour", qui approuvent les efforts du pouvoir local, ne se manifestent guère : ce sont des "consommateurs inorganisés"
 - ceux qui contestent se font entendre et la presse régionale amplifie leurs protestations
 - les quelques comités d'usagers existant se sont constitués dans des situations de crise, de blocage,...
 - dans une même agglomération, les organisations de quartier ou d'usagers font entendre une cacophonie plus qu'une symphonie

- leurs revendications se contredisent entre elles, et sont contredites par les sondages généraux
- exemples cités : lignes d'autobus nouvelles exigées par pétitions et pas fréquentées après mise en service. Pétitions contradictoire sur les sens uniques.
- on a affaire à des "intermédiaires", qui croient exprimer les besoins des autres, et en fait ne les connaissent pas
- doute sur leur sincérité : l'opposition utilise tous les moyens (I)
- les "groupes de pression" arrivent à masquer l'intérêt général,
- les élus sont mal informés devant la revendication de certains groupes et le silence des autres.

Dans ce concert, aucun participant n'est intervenu pour présenter ces "groupes de pression" sous un aspect plus positif. Mais des suggestions pour canaliser, voire "récupérer", ces actions ont été faites :

- . la collectivité locale doit savoir apprécier le poids réel de chacun des groupes de pression
- . transformer ces groupes de pression en groupes de proposition. Créer, face à ces minorités, "notre" représentativité de l'intérêt général. Chercher des aides bénévoles.

Dans les résolutions finales, il n'y aura rien sur le problème des rapports élus-usagers.

(I) Cette réflexion a entraîné la réponse suivante : le scrutin est majoritaire dans les villes de plus de 30 000 habitants. S'il était proportionnel, l'opposition s'exprimerait au sein du conseil municipal et des conflits se résoudraient ainsi. Mais elle ne peut s'exprimer qu'en dehors.

3.14. Conclusions

Il s'agit d'un colloque, et non d'une réunion d'assemblée délibérative. Il n'y a pas de votes, et les "discours" ne sont pas destinés au public.

Tout l'éventail politique est représenté, et le fond des interventions est évidemment "politique", mais pas dans le sens de l'expression du problème transport dans le programme politique de chacun. Il y a au contraire recherche d'un consensus, à partir de la situation objective des élus locaux face au pouvoir central et aux entreprises, et des contradictions spécifiques qu'engendre cette situation.

Ceci dit, le fait que la majorité locale appartienne ou s'oppose à la "majorité" au pouvoir sur le plan national entraîne plus que des nuances dans les interventions. Mais ceci est une autre histoire...

Nous voyons donc ici se dégager une sorte de plateforme revendicative, qui n'est pas issue directement des programmes politiques des partis auxquels appartiennent les élus, et qui ne ressort pas non plus d'une interprétation par les élus des revendications de leurs "bases", mais de la prise en compte des contradictions entre les pouvoirs locaux et centraux d'une part, les pouvoirs électifs et les entreprises privées d'autre part, au sujet de l'organisation d'un service public. L'utilisateur ne peut saisir, à priori, la nature de ces contradictions, dans son contexte local, sans une information précise venant du pouvoir local ou de l'opposition à ce pouvoir. Il ne peut non plus comprendre aisément l'organisation d'ensemble des circulations urbaines. Cela explique le souci exprimé par les élus d'informer l'utilisateur, au lieu de s'informer auprès de l'utilisateur de ses "besoins".

Cette analyse permet d'apprécier la signification de l'attitude réticente des municipalités à l'égard des associations d'usagers, telle qu'elle s'exprime au cours de la dernière journée du colloque.

Elle permet également en contrepoint de mieux saisir ce que la région parisienne a de spécifique, par l'absence de pouvoirs locaux électifs dotés de moyens réels de prendre en charge l'organisation des transports urbains.

3.2. Exemple d'une municipalité de la banlieue parisienne

3.20. Introduction

L'exemple développé ici constitue à notre avis un cas type d'organisation et d'articulation usagers-municipalité-administration. Il s'agit d'une commune de la banlieue parisienne, gérée depuis très longtemps par une municipalité communiste. C'est donc un cas à la fois très spécifique et assez banal, dans la mesure où le type d'organisation que nous allons décrire peut être observé de manière plus ou moins complète et avec des variantes, dans un grand nombre de communes de la région parisienne.

3.21. Caractéristiques de la commune observée

- . située dans la "petite couronne"
- . près de 50 000 habitants
- . population active principalement ouvrière, travaillant en majorité en dehors de la commune
- . territoire coupé en deux par une ligne SNCF
- . liaisons avec Paris par trains, autobus, et cars privés.

3.22. Problèmes de transport

On trouve là un échantillon assez représentatif des problèmes de transport qui peuvent se poser dans une commune suburbaine de la région parisienne :

- . déplacements domicile-travail : distance des gares, desserte insuffisante, liaisons surtout avec la capitale
- . transports scolaires, depuis la concentration en un puis trois C.E.S. Problèmes des classes spécialisées qui n'existent

- que dans certains établissements, sans représenter des effectifs suffisants pour des circuits de ramassage
- . existence de lignes de transports privés, qui placent logiquement la rentabilité avant le service public, et qui empêchent d'obtenir des liaisons R.A.T.P.
 - . préférence donnée, aux dires de la municipalité, par le syndicat des transports parisiens aux sociétés privées sur la RATP pour la concession de nouvelles lignes
 - . absence de "tarifs sociaux" sur les lignes privées (notamment pour les personnes âgées)
 - . manque total de liaison avec l'université la plus proche qui ne peut être atteinte (par les transports en commun) qu'en passant par Paris
 - . plus généralement, insuffisance des liaisons de banlieue à banlieue
 - . réseau routier inadapté
 - . nuisances sonores de l'autoroute.

Dans ce contexte, la municipalité, privée de pouvoirs réels en la matière, joue surtout un rôle de "relai revendicatif" entre la population et les centres de décision extérieurs.

3.23. Les comités d'usagers

Les comités d'usagers des transports qui existent ou ont existé dans la commune apparaissent, sur une base locale, à propos d'un problème précis : exigence d'une liaison d'autobus, d'une nouvelle gare SNCF, etc... La base locale peut être un quartier, une cité nouvelle. Leur existence est temporaire : après un certain nombre d'actions revendicatives (pétitions, réunions, délégations, manifestations) les demandes exprimées peuvent être satisfaites, totalement ou partiellement ; le comité tend alors

à disparaître de lui-même. Dans le cas contraire, s'il semble que la revendication se heurte à un "mur", la même évolution se produit : affaiblissement et disparition plus ou moins rapide du comité (des résurgences sont évidemment possibles).

Il n'y a donc pas de tendance à l'institutionnalisation de ces comités. Ce phénomène ne prend tout son sens que si on le replace dans son contexte : celui d'une localité où fonctionnent des "circuits revendicatifs" permanents, intégrant l'ensemble des problèmes locaux.

3.24. Les instances de concertation et revendication

- les comités de quartier

La municipalité entretient avec la population des rapports réguliers, fondés sur la réunion fréquente de comités de quartiers. Chaque quartier a l'assistance d'un élu du conseil municipal, qui convoque de temps en temps - par lettre - tous les habitants du quartier à une séance du "comité" - y sont examinés tant les problèmes locaux que ceux de l'ensemble de la commune (préparation du budget par exemple). Un compte-rendu est ensuite adressé à tous les habitants, dont évidemment la majorité n'est pas venue à la réunion.

- les autres instances

Les problèmes de transport sont aussi à l'occasion pris en compte par :

- . des comités de parents d'élèves
- . des associations de locataires
- . des cellules politiques locales
- . des associations de vieux
- . etc...

- le niveau municipal

Il existe, en outre, au niveau municipal un comité d'usagers transport, fonctionnant comme une commission extra-municipale. Ce comité est animé par deux membres du conseil municipal et il est composé par des représentants des divers groupes revendicatifs ou associations existant dans la communes (locataires, vieux, syndicats, etc.). Ce comité assure la cohérence entre les besoins exprimés, en fonction non pas des moyens municipaux (ils sont faibles) mais surtout de l'élaboration de revendications ou de "voeux" à répercuter aux pouvoirs de décision réels.

Pour cela, il faut également assurer la cohérence avec l'action (et les revendications) des autres communes concernées. Des contacts directs, et la participation des deux élus, membres du comité, aux travaux du G.E.D. assurent cette cohérence.

C'est aussi au niveau de la municipalité que convergent ou se rencontrent (sur les transports comme sur d'autres plans) les actions des diverses instances représentatives à ce niveau : partis politiques, syndicats, associations diverses, ...

C'est enfin de ce niveau que sont lancées des actions revendicatives touchant l'ensemble de la commune.

3.25. Conclusion

L'exemple exposé ici correspond à un type de fonctionnement fréquent, mais non généralisable. Dans la limite du contexte social et politique que nous avons décrit, il montre comment, dans une structure où des circuits permanents de concertation - revendication fonctionnent, l'organisation spécifique des usagers des transports n'apparaît que de manière occasionnelle et

provisoire.

Il faut un problème local précis pour qu'un comité se forme - et sa durée de vie est liée à l'évolution de ce problème. Mais la permanence des revendications, la prise en compte de l'ensemble des problèmes de transport, dépend de la convergence des diverses instances locales intéressées au niveau d'une structure stable liée à la municipalité et de la municipalité elle-même. Dans la mesure où celle-ci accepte et assume ce rôle, c'est donc elle qui joue le rôle d'organisation permanente des usagers.

CHAPITRE 4

LES TRANSPORTES

4.0. INTRODUCTION

L'analyse des insatisfactions et des éventuelles revendications des usagers se situe à la fin de cette première étape de la recherche. Elle se fonde sur une relecture et une ré-interprétation de recherches antérieures axées sur les comportements de déplacement, leur vécu, les sentiments et les insatisfactions qui y sont associés.

4.01. Questions et hypothèses de départ

- a) Un certain nombre des questions qui ont guidé la relecture de ces travaux est directement lié à l'une des hypothèses centrales de la recherche à savoir qu'il existe des groupes urbains, partageant un même rythme spatio-temporel, rythme relié essentiellement au champ socio-économique, et auquel on peut associer les ensembles spécifiques de revendications en matière de transports urbains.

La recherche auprès des divers comités et fédérations transport nous engageait à infirmer cette hypothèse. Il importait toutefois d'éclairer certains points en s'attachant directement aux transportés :

- Peut-on, à partir des insatisfactions et des demandes émises par les transportés distinguer entre différentes catégories d'usagers ? En d'autres termes, peut-on associer à certaines catégories d'usagers, des ensembles d'insatisfactions qui leurs sont spécifiques ?
- Dans l'affirmative, quels sont les éléments qui déterminent, pour un usager donné, l'émergence de telle ou telle insatisfaction et donc son appartenance à telle ou telle "catégorie d'usagers" ?

- Constater l'existence de catégories ainsi construites en regroupant les transportés en fonction des insatisfactions qu'ils ressentent et des caractéristiques conduisant à ces insatisfactions ne signifie pas que l'on puisse en inférer l'existence de groupes concrets d'usagers constitués à partir du partage des mêmes insatisfactions et agissant pour modifier celles-ci. Toutefois, il est possible, à partir de la connaissance des caractéristiques déterminant l'appartenance à une catégorie d'une part et de la façon dont sont envisagées d'éventuelles solutions aux insatisfactions ressenties, d'autre part, d'envisager des conditions facilitant ou, au contraire, freinant l'émergence de tels groupes concrets.

Cette interrogation nous conduit au second ensemble de questions - et là également d'hypothèses - qui ont guidé cette relecture.

- b) Globalement, alors que la recherche portait sur la genèse des conflits et des revendications en matière de transports urbains, nous nous sommes vite trouvés confrontés à la question : pourquoi existe-t-il si peu de revendications et de mouvements concernant les transports urbains. L'importance de cette question, à travers l'analyse des comités d'usagers, des fédérations ou associations régionales et même des syndicats, s'est renforcée dans la mesure où tous ressentent, à des niveaux divers, des difficultés de relations avec la base, avec les "transportés" (cf. les comités à la recherche de leur base ; cf. aussi les membres du cartel pour lesquels l'action de masse ne pourra être reprise qu'initiée "d'en haut"). Plusieurs types d'hypothèses nous ont paru devoir être formulés à ce propos.

- Les revendications telles qu'elles sont élaborées et exprimées par les diverses instances revendicatives seraient décalées par rapport à celles qui correspondraient aux problèmes concrets ressentis par les transportés. Ceux-ci ne se mobiliseraient donc pas pour faire aboutir des revendications dont ils ne ressentiraient pas l'utilité. A travers ce décalage, on pourrait mieux comprendre l'attitude de certains comités à la recherche d'une base inexistante et/ou toujours fuyante et leur volonté de faire "prendre conscience à la base" de problèmes dont en fait la dite base ne serait pas consciente parce que ce ne serait pas ses problèmes.

Si l'hypothèse d'un tel décalage entre revendications pertinentes pour les usagers et revendications exprimées par les instances revendicatives se confirme, il sera nécessaire de s'interroger sur l'origine et la nature de ce décalage : est-il inévitable, est-il lié à la situation et au vécu transport, renvoie-t-il à la structuration des instances revendicatives existant à l'heure actuelle en matière de transport ?

- Ces réflexions nous conduisent à formuler une seconde hypothèse quant à la faiblesse de la part prise par les usagers dans les revendications transport.

Les problèmes posés par les transports - et notamment par le trajet domicile-travail seraient vécus par les usagers comme conséquences d'autres problèmes ou d'autres choix, bref comme "seconds" et donc non susceptibles d'entraîner une mobilisation et un combat spécifiques.

Globalement on peut se demander si, pour les classes "populaires", le problème des conditions de transport n'est pas vécu comme second par rapport à celui posé par le travail, les conditions de travail - voire même par le logement. Second peut signifier non prioritaire ; or, la lutte est d'abord axée sur les thèmes prioritaires, thèmes qui ont, en plus, leur structures revendicatives établies (syndicats) ; le temps que l'on peut dégager pour mener des actions revendicatives étant limité, et le transport n'étant que secondaire, on ne se bat pas pour les transports. Second peut signifier aussi que les problèmes de transports ne sont que la conséquence d'autres problèmes (difficultés d'emploi, de logement vu les revenus, etc...) et que les difficultés transport seront résolues par voie de conséquence lorsque les problèmes déterminants le seront. D'où une absence de lutte pour les transports, ceux-ci ne représentant pas un point d'ancrage pertinent, un bon objectif de lutte.

En ce qui concerne les classes moyennes, un certain nombre d'études conduisent à penser que, pour beaucoup, elles vivent en termes de choix - même si, de fait, celui-ci est des plus relatifs - l'implantation de leur domicile. Dès lors, le transport - au moins le trajet domicile-travail - est vécu comme conséquence de ce choix individuel et impliquant une solution individuelle. Le transport est vécu comme le prix à payer pour conserver un logement agréable ou suffisamment vaste, dans un quartier, une résidence que l'on a le sentiment d'avoir choisi - tous sentiments qui ne peuvent guère conduire à une lutte collective pour une amélioration des transports.

- Une troisième hypothèse, non antinomique des précédentes, doit être formulée : il n'y aurait pas, à l'heure actuelle du moins, de possibilité de passer d'un état de malaise et d'insatisfaction ressenti dans les transports, à la formulation de revendications susceptibles d'atténuer ce malaise.

La revendication - objectif de négociation - suppose l'existence - la reconnaissance - d'un besoin⁽¹⁾, au sens où le besoin vise un objet spécifique capable de le satisfaire (en ce sens, pouvoir nommer un besoin, c'est aussi pouvoir nommer - connaître, repérer - l'objet - au sens large - susceptible de le satisfaire) et la possibilité de formulation d'une demande c'est-à-dire, dans la mesure où la demande est formulée et s'adresse à autrui, la reconnaissance d'un (ou de plusieurs) interlocuteur(s) susceptibles de reconnaître le besoin et de répondre à la demande en fournissant l'objet support du besoin.

(1) Les concepts de besoin, demande et désir sont pris, par analogie, au sens où les définissent J. LAPLANCHE et B. PONTALIS, dans le vocabulaire de la psychanalyse (PUF 1967), à propos de J. LACAN : "le besoin vise un objet spécifique et s'en satisfait. La demande est formulée et s'adresse à autrui ; si elle porte encore sur un objet, celui-ci est pour elle inessentiel la demande articulée étant en son fond demande d'amour. Le désir naît de l'écart entre le besoin et la demande ; il est irréductible au besoin, car il n'est pas dans son principe relation à un objet réel, indépendant du sujet, mais au fantasme ; il est irréductible à la demande, en tant qu'il cherche à s'imposer sans tenir compte du langage et de l'inconscient de l'autre, et exige d'être reconnu absolument par lui" (p. 122 - article sur le désir).

Or, y-a-t-il passage, transcription du vécu de la situation-transport (chaleur, entassement par exemple) dans la formulation d'un besoin ? En d'autres termes y-a-t-il en matière de transport reconnaissance d'un manque et de l'objet susceptible de le combler ? On peut dire "je suis mal et j'ai envie d'être bien" sans savoir quel objet (au sens large) pourrait être le support de ce bien et devrait donc être demandé.

Y-a-t-il, d'un autre côté, reconnaissance d'un interlocuteur à qui adresser la demande ? Les "responsables" ou reconnus comme tels (pouvoirs publics, sociétés de transport) sont-ils des interlocuteurs possibles ? Les interlocuteurs possibles (conducteurs, contrôleurs ou autres passagers) sont-ils les "bons" interlocuteurs ?

L'hypothèse serait que, à l'heure actuelle, il n'y a pas formulation, à partir du vécu transport et des insatisfactions qui y sont liées, de demandes et de besoins cohérents susceptibles de donner naissance à des revendications. Cette impossibilité de formuler besoins et demandes et ce décalage entre les deux conduirait à ce que les réactions aux insatisfactions vécues liées au transport ne puissent s'exprimer qu'en termes de désir et ne puissent donc donner lieu à des revendications.

L'agressivité sporadique surgissant dans certaines situations-transport (attaquer le contrôleur, "casser la gueule" du conducteur d'à côté de lui faire une queue de poisson, etc...) traduirait directement cette impossibilité de dépasser le stade du désir - donc de la frustration puisque le propre du désir est bien de ne jamais pouvoir se satisfaire, avec tout ce que cela implique (cf. le schéma classique frustration → régression → agression). Ces manifestations agressives, cependant, seraient, au moins à l'heure actuelle, le seul mode d'expression possible d'une tension et d'une combativité apparaissant sur le lieu même où elles signifient mais qui ne peuvent ni s'organiser ni se structurer dans des formes permettant d'élaborer des revendications et de lutter pour leur satisfaction.

4.02. Bases et limites de l'analyse présentée

L'analyse des insatisfactions, des demandes, voire des revendications, exprimées par les transportés s'est fondée sur la relecture des trois recherches suivantes :

- BOULVIN - RAYNAUD et alt. - Les comportements de déplacements in METRA n° 14 1970 (principalement le chapitre II : le point de vue du psychologue : le transport dans la vie des utilisateurs pp. 80-137)⁽¹⁾.
- FICHELET (M. et R.) MAY (N) - Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport. Publications du Ministère de l'Equipement - Paris 1970.
- SERES - les processus de constitution d'un "équilibre-transport" - SAEI - Paris 1971⁽²⁾.

Certes, ces recherches ne sont pas axées sur l'élucidation des revendications des usagers en matière de transports urbains ; elles tentent d'analyser les déterminants de l'utilisation des différents moyens de transport et d'élucider le vécu et les insatisfactions liées à ces utilisations. Mais cette centration sur les comportements de déplacement et le vécu de ceux-ci permet de cerner les principales insatisfactions liées du transport, les attitudes face à elles : solutions envisagées, demandes émises. En outre, à partir de cette analyse, il devient possible d'envisager les revendications qui, même non exprimées par les usagers au cours d'entretiens non axés sur ces questions, seraient pertinentes par rapport aux problèmes vécus par les transportés et susceptibles d'y remédier, ne serait-ce que partiellement.

(1) Cette étude sera appelée "étude SEMA" dans la suite du rapport

(2) En ce qui concerne les deux dernières recherches, on s'est appuyé, au delà des rapports d'étude, sur le matériel ayant servi à leur élaboration, matériel que l'un des chercheurs connaissait bien.

Les trois recherches, bien que critiquant la notion de "choix du mode de transport", restent marquées par cette problématique et ceci n'est pas sans conséquences,

- soit sur le choix même de la population enquêtée, les foyers ne disposant pas d'une voiture personnelle étant exclus car n'étant pas en situation "théorique" de choix,
- soit sur l'analyse elle-même, une attention moindre étant accordée aux comportements et au vécu des enquêtés ne disposant pas de voiture puisque ceux-ci, de toutes façons, utilisent les transports collectifs.

De ce fait, les utilisateurs appelés "captifs des transports collectifs" ne sont le plus souvent qu'extrêmement peu pris en compte et notre analyse n'intègre pas les transportés placés dans cette situation⁽¹⁾.

Pour les mêmes raisons - problématique du "choix" voiture/transports publics - les utilisateurs de deux roues ne sont que fort peu pris en compte : ils sont soit non étudiés (cas des deux études SERES) soit rapidement traités (cas de l'étude SEMA : l'utilisation des deux roues est restreinte à une utilisation de "jeunes" et on en dit simplement qu'elle peut procurer un certain plaisir - cf. op.cit p. 84).

(1) Certes la problématique de ces recherches (analyse des déterminants du choix) et le moment où elles ont été engagées (début de conscience de la "crise" en matière de transports urbains et d'un nécessaire retour de certains usagers de la voiture vers les transports collectifs) expliquent leur centration sur des situations où "en principe" il y a "choix" entre la voiture et les transports collectifs ; il reste que, à l'heure actuelle, la connaissance du vécu du transport a presque toujours été abordée sous une optique qui exclut de l'analyse ceux dont la situation des transportés est, sans doute, la pire et que cette "lacune" mériterait analyse...

Notre analyse ne pourra donc prendre en compte cet ensemble de transportés qui est pourtant nombreux et dépasse largement la catégorie "jeunes" mentionnée par la SEMA⁽¹⁾.

L'analyse que nous présenterons restera limitée à la région parisienne ceci pour deux raisons :

- notre propre approche qui s'est principalement centrée sur la région parisienne (comités vus en région parisienne, analyse des positions syndicales en région parisienne, etc...);
- la centration prioritaire des recherches utilisées sur les problèmes des transportés en région parisienne (les deux études SERES ne portent que sur la région parisienne ; l'étude SEMA, tout en prenant en compte la province, privilégie dans son analyse, la région parisienne).

Une dernière limite doit enfin être mentionnée, pour l'essentiel l'analyse développée concerne le trajet domicile-travail, ceci pour plusieurs raisons :

(1) En 1968, pour la région parisienne, les deux roues assuraient 14,4 % des migrations alternantes totales ; ils représentaient 40,4 % des migrations alternantes des non-actifs mais aussi 28,5 % de celles des OS et manoeuvres et 24,7 % de celles contre maîtres et OP.
cf. Cahiers de l'IAURP n° 17-18 octobre 1969 - les transports urbains p. 61.

- c'est essentiellement de celui-ci que parlent les enquêtés et c'est à principalement son propos qu'ils expriment des insatisfactions et des demandes ; c'est donc essentiellement sur lui que l'on détient des informations ;
- les problèmes liés aux autres déplacements se formulent en d'autres termes et font apparaître d'autres critères et d'autres insatisfactions, ce qui interdit de généraliser les problèmes liés au trajet domicile-travail à ceux liés aux autres trajets.
Notons d'ailleurs que, bien souvent, ces problèmes dépassent rapidement le cadre du "transport" et aboutissent à des demandes plus en termes d'équipements et de services à proximité du domicile qu'en termes d'organisation de transports pour rallier des services lointains (cf. notamment sur ce point : SERES - les processus de constitution d'un équilibre transport).

4.I. Différences de pratiques et différences de normes : critères psychosociologiques de différenciation

Reprenant les insatisfactions et les demandes exprimées par les transportés à propos de leur trajet domicile-travail, il apparaît possible de cliver ces transportés en différentes catégories, chacune d'elle étant caractérisée par un ensemble d'insatisfactions et de demandes liées entre elles.

- a) les différentes insatisfactions et demandes des transportés apparaissent d'abord structurées par leurs conditions concrètes d'utilisation des moyens de transports : les différences de vécu, d'insatisfactions, de demandes exprimées par les usagers renvoient à différentes pratiques de moyens de transport : l'utilisateur du train n'a ni les mêmes problèmes, ni les mêmes attentes que l'utilisateur de la voiture.

Ainsi, tandis qu'un agent technique, utilisateur des transports collectifs, déclare : "Dans Paris, il faudrait interdire la

voiture" (cf. "pour une approche écologique..." p. 49), un autre enquêté, utilisateur quotidien de la voiture, lui, n'envisage cette solution que sous la forme d'une boutade, qui lui permet, à lui, d'échapper à un tel interdit : "la solution, ce serait d'interdire l'usage de la voiture aux autres" (idem, p.47).

Est-ce à dire que les pratiques-transports effectives représentent le seul critère des différences de vécu et d'insatisfactions ? En d'autres termes, les différences d'insatisfactions ressenties par les transportés proviennent-elles seulement de ce que, placés dans des situations différentes, ils ont des pratiques différentes ; ceci signifierait, donc, que deux transportés, partageant les mêmes conditions de transport partageraient, quelles que soient leurs autres caractéristiques, les mêmes insatisfactions, cette situation étant vécue de façon identique dans les deux cas ?

Les études SEMA et SERES (au moins celle de 1970, "pour une approche écologique..." à laquelle nous nous référons principalement) partagent, implicitement, sur ce point un même postulat : un certain nombre de critères conduisant à vivre plus ou moins bien les situations-transport sont communs à tous les usagers quels qu'ils soient. La SERES parle des "variables-transports significatives" possibilités d'annulation et de transformation du temps et continuité du trajet (cf. "pour une approche écologique... p. 30 et suivantes)- qui sont prises en compte (signifiantes) pour tous les usagers ; la SEMA (cf. p.83 et suivantes : "la phénoménologie des transports") transcrit le vécu des usagers à travers divers sentiments - inconfort, sentiment de solitude, carence affective, dépersonnalisation, absence de liberté et sentiment d'aliénation - comme si ces sentiments affectaient de façon identique tous les usagers.

Les différences de vécu parmi les usagers renverraient donc à ce que tous ne partagent pas les mêmes conditions objectives

de transport, selon qu'ils utilisent ou non leur voiture, qu'ils demeurent plus ou moins loin de leur lieu de travail, qu'ils se déplacent ou non aux heures de pointes, etc.... Mais des conditions identiques pour tous amèneraient des vécus identiques ; tout le monde veut annuler et transformer son temps de trajet, mais seuls certains disposent dans les faits de cette possibilité ; les transports publics aux heures de pointe sont "dépersonnalisants" pour tous, mais tous ne les utilisent pas, etc...

- b) - Pourtant, si l'on y regarde de plus près, cette unanimité s'effrite, même en ce qui concerne les réactions vis-à-vis du temps de transport qui semblaient les plus partagées ; les expressions utilisées pour parler de ce temps perdu qu'est le trajet domicile-travail divergent : "on perd son temps" ou "c'est du temps perdu".

Deux types de définition et de position du temps de trajet domicile-travail apparaissent, largement structurées par les relations au travail, les conditions de travail, et en définitive, l'appartenance sociale.

Pour les couches les plus favorisées de la population enquêtée (cadres supérieurs et moyens, professions libérales, professions intellectuelles et enseignantes), le temps de trajet est vécu comme un temps pris sur son temps à soi ; ce temps est "pris" sur la vie personnelle, alors qu'il pourrait être consacré à d'autres activités. La demande fondamentale, par rapport à ce vécu, est une demande de réduction du temps de trajet afin d'en "récupérer" pour soi le maximum.

Ce sont d'ailleurs ces enquêtés qui, vivant ce temps comme à eux, tentent de le récupérer en le transformant par une activité

("vous prenez le métro, vous lisez le journal ou vous faites ce que vous voulez, vous utilisez le temps de transport", déclare un ingénieur T.P.E. - cf. "pour une approche écologique"... p.33). Ce sont également eux qui insistent sur l'aspect "dépersonnalisation" et "aliénation" des transports publics (I), traduisant par cette insistance qu'il s'agit là de sentiments qu'ils ne ressentent pas ailleurs, notamment dans leur travail. La critique de la "passivité" requise dans l'utilisation des transports en commun - " dans le métro on ne décide pas" ou encore "on ne descend pas de métro, on est descendu" - doit être analysée dans les mêmes termes. Le temps et les conditions de trajet apparaissent lieu d'émergence d'un vécu non ressenti ailleurs, notamment d'un sentiment d'aliénation qui apparaît directement lié aux conditions de transport elles-mêmes.

Pour les couches moins favorisées de la population (ouvriers, employés, notamment) - moins représentées dans les citations de ces rapports, et sans doute n'est-ce pas un hasard - le temps de trajet domicile-travail est, sinon du temps de travail à proprement parler, du moins déjà inclus dans l'univers du travail, dans sa logique et ses contraintes. Dire, comme le fait cet ouvrier P3, comparant son trajet d'aller et de retour : "le soir je ne suis pas pressé" (cf. "pour une approche écologique... p. 21), traduit bien cette intégration du trajet domicile-travail et de son temps à l'univers du travail : contraintes et tensions le matin pour arriver à l'heure qui n'existent plus le soir et non volonté de récupérer pour soi le plus de temps possible sur le trajet. Dans ce contexte, marqué par le travail et ses contraintes, la demande fondamentale est celle d'exactitude

(I) cf. notamment la longue citation d'un architecte et d'un étudiant en architecture dans le rapport SEMA pp.88-89-90.

(même si elle ne joue que pour l'aller) : il s'agit moins de réduire le temps passé dans les transports que de pouvoir d'abord contrôler sa durée ; la principale source de tension ne provient pas du sentiment de perdre son temps (ce n'est pas "son" temps) mais de la crainte d'arriver en retard. De cette situation découle une demande de prise en charge au cours de l'ensemble du trajet (1) qui garantisse l'exactitude, qui libère de la tension suscitée par la crainte du retard et qui permette de "ne penser à rien" ("l'annulation du temps"), c'est-à-dire d'oublier momentanément non seulement le transport mais surtout le travail.

Certes, nous ne voulons pas dire par là que les membres de ce second groupe soient indifférents aux conditions et à la durée du trajet ; mais il ne le sont pas dans les mêmes termes ; l'allongement du trajet signifie d'abord allongement de la journée de travail, certaines conditions de transport (entassement aux heures de pointes notamment) représentent un surcroît de fatigue venant se cumuler à celle du travail (et non une dépersonnalisation ou une perte de liberté (2)).

Sans doute, certains éléments, tels les ruptures de charges ou les discontinuités induites par les encombrement, par exemple, sont-ils mal acceptés par les deux groupes car ils sont à la

(1) "Au moins, dans les transports en commun, il est pris dans un corset rigide... Il n'a plus à s'occuper de rien (...). S'il est en retard, il a un billet de retard"

"Dans le métro, c'est la RATP qui vous domine, ... Il n'y a plus à penser à rien".

cf. "Pour une approche écologique... p.33"

(2) La demande de sentiment de liberté paraît d'ailleurs incompatible avec celle de prise en charge, fondamentale pour ce groupe, et ne pourrait émerger qu'une fois levées les contraintes du travail pesant sur - et structurant - le trajet domicile-travail.

fois facteurs d'allongement de durée du trajet et d'incertitude. Toutefois, cette unanimité de jugement ne doit pas masquer les différences de critères auxquelles elle renvoie.

- c) - De même que les critères de jugement sur les conditions de transport - et notamment le temps du trajet - varient, de même les normes d'utilisation des différents moyens de transport ne sont pas identiques chez tous les transportés. C'est ce fait dont rend compte l'étude "pour une approche écologique..." lorsque l'on y distingue, parmi les utilisateurs de la voiture, entre "utilisateurs volontaires" et "utilisateurs forcés" (cf. pp.44-51) : cette différence traduit le fait que, socialement, les différents moyens de transport ne sont pas neutres et que selon son appartenance sociale et la façon dont elle est exprimée dans les systèmes de normes et de valeurs, c'est l'usage de tel ou tel mode de transport qui est estimé normal pour tel ou tel trajet. A ce niveau, celui des normes liées au moyens de transport pour le trajet domicile-travail, le clivage significatif est celui qui oppose voiture individuelle et transports collectifs (I).

Ainsi, et quelles que soient leurs pratiques effectives, les transportés se clivent en deux groupes, qui recourent, globalement, les deux groupes mentionnés plus haut :

- ceux pour lesquels l'usage des transports collectifs est estimé comme la solution normale, "logique" pour le trajet domicile-travail, et qui sont, pour beaucoup, ceux qui envisagent ce trajet comme faisant partie du monde du travail avec tout ce que cela implique.

(I) Il est impossible, vue le type d'informations existantes, de situer les deux roues dans ce schéma. Relèvent-ils d'un univers, d'un autre où en constituent-ils un troisième ?

- ceux qui estiment que c'est la voiture individuelle qui représente la solution normale pour le trajet domicile-travail et qui sont par ailleurs, pour beaucoup d'entre eux, ceux qui envisagent le trajet comme du temps pris sur la vie personnelle.

- d) - Tout ceci signifie que ce ne sont pas seulement les pratiques effectives transport qui structurent les demandes et les insatisfactions des usagers mais aussi les relations entre les pratiques et les différentes normes et critères associés aux moyens et aux conditions de transport.

C'est donc au niveau de l'analyse des comportements et du vécu de ceux-ci - niveau auquel se situent les trois recherches prises en compte - en termes de décalages entre les comportements transport effectifs et les comportements transports estimés normaux que se place l'explication de l'appartenance à telle ou telle catégorie d'usagers ; ces décalages, selon leur origine, leur nature et la façon dont on les vit ou non comme réductibles, structurent les insatisfactions et les demandes. C'est donc en ces termes de décalage entre comportements et normes, termes adaptés à l'orientation des trois recherches et donc à la nature de l'information dont nous disposons, que nous avons organisé et présenté ces différentes catégories : chaque catégorie indique à la fois un comportement effectif en termes d'utilisation de moyen de transport et un vécu associé à ce comportement.

Le plus souvent, les membres d'une même catégorie partagent un certain nombre de caractéristiques communes, en termes d'appartenance sociale, professionnelle, de localisation (emploi et habitat), dans l'espace parisien, etc.... caractéristiques qui, en fait, déterminent tant les comportements que peut, concrètement, adopter un individu que la définition des comportements qu'il estimerait

normaux d'avoir. Il ne nous a pas paru possible, toutefois, de tenter de structurer les catégories en fonction du jeu de ces caractéristiques, ceci essentiellement pour la raison suivante :

la nature qualitative des recherches prises en compte et, donc, du matériel et des informations dont nous disposons, ne permet pas de structurer les groupes en fonction de variables de ce type ; elle permet simplement de constater la plus ou moins grande fréquence avec laquelle les différents membres de catégories construites sur des différences de vécu et de comportement, partagent certaines caractéristiques (sociologiques, spatiales, économiques) communes et de poser, sur la base de ce constat, certaines hypothèses.

Notons, en outre, que seules certaines caractéristiques sont connues et ont été demandées et qu'il serait possible que d'autres éléments interviennent qu'il n'est pas possible de discerner dans des études de ce type.

Construire une typologie sur la base des réels déterminants des insatisfactions transport nécessiterait de définir les déterminants des normes et des critères de jugement en matière de transports d'une part et des pratiques effectives transports de l'autre.

Certes, les systèmes de normes et de valeurs renvoient en dernière analyse à l'appartenance sociale, encore faut-il noter que cette liaison n'a rien de mécanique. En outre, il semble bien que les normes liées aux moyens de transport - les comportements estimés normaux en la matière - sont susceptibles de changement et que, notamment, une longue pratique de la voiture, initialement ressentie comme anormale, peut être intégrée.

Analyser les déterminants des pratiques transport exige que l'on prenne en compte le domicile, le lieu de travail, et les horaires

de travail en les référant à l'offre disponible - mais en considérant celle-ci de façon assez fine et non au niveau de la commune (I) et en n'oubliant pas que la perception de l'offre est sélective et que son analyse ne peut se réduire à la description des différents moyens existants.

Sans doute peut-on raisonner sur la base d'éléments globaux, en reliant structure du trajet et appartenance sociale de la façon suivante : les ouvriers habitent de plus en plus en banlieue et, du fait de la désindustrialisation de Paris, travaillent également en banlieue ; ce sont donc eux qui sont les plus soumis à des trajets banlieue-banlieue, c'est-à-dire étant donné le réseau des T.C. aux difficultés d'utiliser les transports collectifs, alors même que leur appartenance sociale les y conduit ; les employés sont également rejetés en banlieue mais travaillent, pour beaucoup d'entre eux, dans Paris ce qui leur offre plus de possibilités d'utiliser les T.C., etc...

De tels raisonnements restent trop globaux (certains ouvriers habitent et travaillent encore dans Paris ; certains trajets banlieue-banlieue sont assurés par les T.C., etc.) et une typologie restant à ce niveau de globalité comporterait beaucoup "d'erreurs" (personnes qui devraient se comporter de telle façon, avoir tels problèmes et qui, en fait, auraient d'autres comportements et d'autres problèmes). C'est donc en affinant

(I) cf. sur ce point "pour une approche écologique... p. 28-30 : critique du concept d'offre de transport.

l'analyse des déterminants réels (structure de trajet, appartenance sociale, etc.) de leurs relations, et du poids relatif des divers types de situations ainsi définies qu'il serait possible, à notre avis, de construire une véritable typologie permettant non seulement de définir diverses catégories d'usager, en fonction de leurs problèmes, mais le poids relatif de chacune d'elles.

Nous noterons, bien évidemment, à propos de chacune des catégories d'usagers les caractéristiques sociales et spatiales (lieux d'habitat et de travail) les plus fréquemment partagées par leurs différents membres. Toutefois, ces notations restent au niveau de la globalité que nous venons de critiquer : c'est dire qu'il ne faut voir que des indications de tendances et que l'on ne prétend, en aucun cas, indiquer à travers elles les relations causales directes, déterminant chez l'ensemble des membres de chacune de ces catégories, telle ou telle insatisfaction.

4.2. Les différentes catégories de transportés

4.21. Les utilisateurs forcés (I) de la voiture

On entend par là les personnes qui utilisent la voiture individuelle pour se rendre à leur travail mais qui aimeraient utiliser les transports collectifs et qui s'y réfèrent comme à la "solution normale" pour ce type de déplacement.

La contrainte d'utiliser la voiture est directement liée à l'organisation du réseau des transports collectifs : inexistence de transports collectifs sur tout ou partie du trajet, obligation de recourir à plusieurs moyens différents et temps de trajet, de ce fait, très important (1 à 2 heures dans chaque sens, soit 2 à 4 heures par jour).

(I) Nous avons, faute de mieux, conservé les termes "utilisateur forcé" et "utilisateur volontaire" utilisés dans "une approche écologique...". Par utilisateur forcé d'un mode de transport, on entend, l'utilisateur que ces normes ne conduisaient pas à utiliser ce mode ; par utilisateur volontaire, on entend celui qui utilise le mode conforme à ses normes. Tandis que l'utilisateur volontaire voit ses principales insatisfactions découler des conditions concrètes d'utilisation du mode utilisé (conditions qui peuvent, dans certains cas limites, le conduire à changer de mode de transport et à adopter un mode non conforme), l'utilisateur forcé, lui, est insatisfait du fait même d'utiliser tel mode de transport au lieu de tel autre, des conditions d'utilisations (ou de l'impossibilité d'utilisation) du mode de transport qui serait conforme à ses normes et, enfin, aussi dans certains cas des conditions concrètes d'utilisation du mode effectivement utilisé : c'est dire que, dans l'ensemble, les insatisfactions des utilisateurs "forcés" sont plus fortes que celles des utilisateurs volontaires.

Précisons encore que les termes forcés et volontaires se rapportent à la relation normes - mode de transport effectivement utilisé et ne prétendent en aucune façon qualifier l'ensemble du trajet domicile-travail lequel est, bien entendu, de toutes manières, "forcé". Rappelons enfin, que la catégorisation a été conçue à partir de l'analyse d'usagers disposant d'une voiture individuelle. Y inclure les utilisateurs dits "captifs" des transports collectifs (ceux ne disposant pas de voiture) conduirait très certainement à modifier des catégories par rapport auxquelles il est difficile de les situer.

- Pour la plupart d'entre elles, il s'agit de personnes habitant et travaillant en banlieue (cf. l'inexistence des liaisons inter-banlieue) ou ayant au moins l'un des pôles de déplacement situé dans une banlieue non desservie. Il peut également s'agir de personnes travaillant à des horaires anormaux (nuit, soir tard ou matin tôt ; cf. par exemple travail d'équipe, postier de nuit... etc.), qui ne peuvent utiliser les transports collectifs, même si la liaison existe, ceux-ci ne fonctionnant pas aux heures où ils se déplacent (I).

- Socialement, on trouve essentiellement, dans cette première catégorie d'usagers des membres de classes populaires et de la fraction inférieure de classes moyennes (petits employés, techniciens..).

- Les insatisfactions et les demandes sont structurées autour de deux axes :

- . l'impossibilité d'utiliser les transports collectifs
- . les conditions concrètes et les difficultés liées à l'utilisation de la voiture.

En ce qui concerne les T.C., la demande principale est le droit de les utiliser pour aller travailler, (on "devrait" pouvoir utiliser les T.C.) ce qui se traduit concrètement par la demande de création d'infrastructure de transports ou de nouvelles lignes d'autobus : c'est avant tout, en termes d'extension du réseau des transports collectifs que se pose le problème.

(I) cf. l'exemple cité dans "pour une approche écologique...(p.25) d'un employé des PTT, habitant Montfermeil et travaillant gare de l'Est, qui travaillant de 20 h. à 5 h. du matin devait opérer les trajets suivants :

soir - départ à 18 h.30 de Montfermeil (en car 10' Montfermeil-Le Raincy) puis prendre un train à 19 h. 10 au Raincy, arriver à 19 h.30 à la gare de l'Est pour un travail démarrant à 20 h., soit 1 h.30 de transport. Le matin le trajet serait le suivant : 5 h. du matin sortie du travail, 6 h. du matin, 1er train à la gare de l'Est pour le Raincy, 6 h.30 arrivée au Raincy, 7 h. premier car pour Montfermeil, 7 h.15 arrivée, soit 2 h15 de trajet vues les attentes pour un temps de déplacement de 45 minutes (30' de train et 15' de car).

Plus précisément, on exprime la nécessité :

- de liaisons inter-banlieues par création de nouvelles lignes d'autobus (assez vite, d'ailleurs, après reconnaissance de la carence générale en la matière, on insiste exclusivement sur "la" liaison permettant de résoudre son problème domicile-travail) ;

- de création de lignes de rabattement d'autobus sur les gares SNCF ou RER (la demande exprimée est ici, plus encore que dans le cas précédent, particulière, s'attachant à une ligne et posée comme problème particulier plus que général, individuel plus que collectif) ,

- de régularité et de fréquence accrue des autobus, sans lesquelles il est impossible de prévoir, donc de contrôler la durée de trajet. Il convient, toutefois, de souligner que ce point est moins fréquemment abordé que les autres et semble encore plus difficile à obtenir : de fait, on va y revenir, obtenir le contrôle de la durée - et la certitude d'exactitude - n'apparaît pas réalisable par l'autobus.

Les principales demandes exprimées concernent donc le réseau d'autobus et se posent plus en termes de création de lignes que de conditions de trajet (coût, confort, etc.)

Les références aux transports ferrés (SNCF, et métro) apparaissent mais ne sont pas formulées en termes de demande ; on déclare "ce serait bien d'avoir le métro", posant ainsi que cela paraît non seulement irréalisable, mais que la demande elle-même n'est pas formulable parce que irrécusable socialement. Pourtant, l'éloge du métro (vitesse, régularité, fréquence) fait apparaître que celui-ci est considéré comme le seul moyen qui résoudrait véritablement les problèmes et notamment celui de l'exactitude (les

enquêtés de cette catégorie sont doublement sensibles à ce problème : contraints de par leur profession, d'être à l'heure et contrôlés et sanctionnés sur ce point, ils sont, en outre, à l'heure actuelle soumis à de forts risques d'inexactitude puisque utilisant leur voiture - encombrements, difficultés de stationnement - et ceci en sachant que, pour eux, il n'y a pas de billets de retard).

En somme, par rapport aux T.C., il apparait que pour cette catégorie, le besoin reconnu se formule en termes de métro tandis que la demande exprimable, elle, se fait en termes d'autobus.

Les principales insatisfactions liées à l'usage quotidien de la voiture que sont contraints de faire ces enquêtés concernent d'une part, le coût d'utilisation de la voiture, et d'autre part, les difficultés de stationnement et les encombrements qui occasionnent des pertes de temps, rendent difficiles sinon impossibles le contrôle de la durée du déplacement et risquent même d'augmenter le coût d'utilisation de la voiture (risques de contravention).

Face à ces problèmes, les demandes exprimées sont beaucoup moins nettes qu'en ce qui concernent les T.C.

On estime, sans préciser, qu'il faudrait améliorer les infrastructures routières, élargir certaines voies notamment en banlieue, faire des autoroutes, sans plus préciser. Des précisions ne sont apportées que face à un problème concret concernant une rue ou un carrefour situé sur le trajet.

Le seul point qui est véritablement demandé - mais ceci dans une perspective de défense face à des mesures qui la menacent - est la gratuité d'utilisation de la voiture : opposition au péage des autoroutes urbaines ou de dégagement, opposition aux parkings payants, parcmètres, etc....

Les usagers ont le sentiment d'être défavorisés par rapport "à ceux qui ont la chance de pouvoir utiliser les transports en commun", solution normale et plus économique pour les trajets domicile-travail (la voiture devrait, pour eux, être réservée à des usages privés, familiaux) ; contraints d'utiliser leur voiture, contraints de ce fait, à dépenser "plus" pour le trajet domicile-travail, ils refusent de se voir encore pénalisés par le coût d'un parking ; le stationnement doit être gratuit.

D'une façon générale d'ailleurs, et ceci n'a rien pour surprendre, les utilisateurs forcés de la voiture sont opposés à des mesures visant à restreindre autoritairement - et notamment par une augmentation de son coût d'utilisation - l'usage de la voiture, ceci tant qu'il n'y aura pas des T.C. "véritablement utilisables", c'est-à-dire qui leur permettent d'effectuer le trajet domicile-travail en T.C. Ainsi, les couloirs réservés pour autobus sont certes "très bien pour ceux qui peuvent les prendre" mais aggravent encore la situation de ceux qui sont contraints d'utiliser leur voiture.

Il convient de souligner que si le coût d'utilisation de la voiture est un problème central pour ces enquêtés, par contre il n'en est pas de même en ce qui concerne le coût des T.C. : la plupart du temps le coût du trajet en voiture est plus élevé qu'il ne le serait en T.C. et rares sont les usagers de cette catégorie qui estiment les T.C. "chers" ou "trop chers" pour ce qu'ils sont et les services qu'ils rendent (c'est parfois le cas, cependant, lorsque le conjoint est utilisateur des T.C.).

Certains disent qu' on "ne devrait pas dépenser pour aller travailler", ce qui peut renvoyer à la prise en charge du trajet domicile-travail par l'employeur mais sans que la demande en soit explicitement formulée ;

on peut toutefois se demander comment réagirait cette catégorie d'usagers à une revendication comme la carte unique payée par l'employeur: les utilisateurs forcés de la voiture ne risquent-ils pas d'être non seulement indifférents à une telle revendication (ils ne sont pas concernés) mais encore hostiles dans la mesure où celle-ci - au moins tant que le réseau T.C. reste ce qu'il est - irait encore accroître l'inégalité entre ceux qui peuvent utiliser les T.C. et pour lesquels la gratuité du trajet domicile-travail serait assurée et les utilisateurs forcés de la voiture.

4.22. Les utilisateurs volontaires de la voiture

Les utilisateurs volontaires de la voiture utilisent la voiture quotidiennement, pour leur trajet domicile-travail, et cette utilisation est conforme à leurs normes en la matière ; s'il surgit des insatisfactions, celles-ci renvoient aux difficultés d'utilisation de la voiture (stationnement et circulation) et non, comme dans le cas précédent, à l'impossibilité d'utiliser les T.C. Ainsi, tandis que tous les utilisateurs forcés de la voiture étaient insatisfaits, tous les utilisateurs volontaires ne le sont pas : les insatisfactions sont le fait, soit de ceux qui, vue la structure de leur trajet, sont confrontés à des difficultés de stationnement et /ou de circulation, soit de ceux qui sentent que certaines mesures (type parkings payants) risquent de menacer leur utilisation quotidienne de la voiture.

Socialement, l'acceptation, en termes de normes, de l'usage quotidien de la voiture est largement dominante dans la fraction supérieure des classes moyennes (cadres moyens, supérieurs...) et dans les classes supérieures (cadres supérieurs, professions libérales, patrons, gros commerçants, etc.). Notons aussi que cette intégration, en termes de normes, de l'usage quotidien de la voiture peut également être le fait de certains membres des

classes populaires (surtout si en cours d'ascension sociale, ou si ascension sociale possible) pour lesquels l'utilisation initialement forcée de la voiture s'est peu à peu transformée en utilisation normale.

Deux difficultés apparaissent essentielles en ce qui concerne l'utilisation de la voiture : stationnement et encombrements. Les difficultés de stationnement sont les plus importantes ; elles touchent principalement ceux qui travaillent dans Paris, notamment dans les arrondissements centraux. Ces difficultés accroissent la durée totale de déplacement, risquent d'en augmenter le coût (contraventions, ou parkings payants) et sont un important facteur d'incertitude (quasi impossibilité de "prévoir" en combien de temps on trouvera une place, le hasard, l'aléa semblant régner totalement sur ce point). Les difficultés de circulation constituent le second problème ; elles concernent la circulation dans Paris, mais aussi la circulation banlieue-banlieue dans les communes de la petite couronne où la voirie est étroite, peu adaptée, etc...

Ces difficultés, là encore, allongent le temps de trajet et empêchent le contrôle du temps. Elles semblent, cependant, dans l'ensemble moins mal supportées que les problèmes de stationnement (pas de problème de coût, sentiment que globalement la circulation est moins aléatoire que le stationnement et qu'on peut mieux calculer le temps nécessaire, sentiment que l'on peut agir - réagir - par la découverte de nouveaux itinéraires).

Face à ces difficultés, les demandes exprimées diffèrent : au delà d'une demande, vague, d'amélioration de voirie (I), (rocales, radiales, élargissement des voies, etc...) partagée

(I) Nous n'avons malheureusement pas d'informations précises sur les réactions de cette catégorie d'usagers quant aux autoroutes urbaines.

par tous, les usagers de ce groupe se clivent en deux groupes selon le sentiment qu'ils ont de pouvoir ou non échapper à des mesures visant à restreindre autoritairement l'utilisation de la voiture individuelle, clivage qui correspond globalement à la différence classes moyennes/classes supérieures.

a) Les classes moyennes se trouvent dans la situation contradictoire suivante : d'un côté, elles ont le sentiment que sans mesure visant à restreindre la circulation automobile, la situation ne pourra que se dégrader davantage ; mais, d'un autre côté, elles craignent que de telles mesures ne les pénalisent directement et ne les conduisent à remettre en cause leur utilisation quotidienne de la voiture, aussi s'y opposent-elles.

D'une façon générale, les membres des classes moyennes utilisateurs volontaires de la voiture s'opposent à toute mesure visant à restreindre l'utilisation de la voiture par augmentation de son coût (parkings payants, péages, hausse du tarif des contraventions, etc.(I)), une telle augmentation risquant, à terme, de s'avérer trop lourde et de compromettre l'utilisation de la voiture. Ils sont également opposés aux mesures en faveur des T.C. qui risqueraient d'aggraver la circulation automobile (couloirs réservés, interdiction de stationnement).

En ce qui concerne le stationnement, les enquêtés sont favorables aux parkings gratuits situés en centre ville (et non aux portes de Paris ou aux stations ferrées comme le sont les utilisateurs

(I) Vu l'époque du recueil du matériel - 1968, 1969- le problème du coût de l'essence n'a pas été posé. On peut toutefois faire l'hypothèse que ces usagers, comme d'ailleurs les utilisateurs forcés de la voiture, sont violemment hostiles à l'augmentation du prix de l'essence.

forcés de la voiture).

Toutes ces oppositions à des mesures restrictives de l'usage de la voiture sont difficilement exprimables par les usagers : ayant intégré "l'explication" selon laquelle la "crise" de la circulation serait le résultat d'une somme de comportements individuels "des français qui aiment la voiture (I)" et la culpabilité liée à cette explication (culpabilité que vient renforcer le fait que ces usagers, effectivement, estiment normal d'utiliser leur voiture plutôt que les T.C.), et estimant cependant, que sans restriction de l'utilisation de la voiture, il n'y a pas de solution possible à la circulation et au stationnement, ces usagers se trouvent dans l'impossibilité d'envisager des solutions facilitant l'usage de la voiture.

La solution ne peut être trouvée dans des mesures restrictives globales qui les atteindraient eux ; la solution ce serait, comme dit un enquêté, "d'interdire la voiture aux autres", sans autre critère que cette altérité, sans fonder sur une réalité sociale cette interdiction.

Opposés à des normes globales restrictives qui les atteindraient, les membres des classes moyennes sont incapables de formuler besoins et demandes recevables socialement ; ils ne peuvent se situer qu'en termes individuels, où la seule solution est d'évincer l'autre. (Agressivité vis-à-vis de l'autre qui devient le rival, l'homme à abattre : si lui ne circulait pas, moi je pourrais mieux circuler, et je n'arrive pas à justifier socialement que ce soit moi et non lui qui roule ; la seule solution, à la limite, est la suppression physique de l'autre).

(I) cf. sur ce point, par exemple, le rapport Billecocq in Agir n° 214 - 16 janvier 1974 p. 26 chapitre 4.

L'agressivité découlant du vécu d'une situation ne peut que s'orienter vers "les autres" - perçus comme rivaux - qui partagent la même situation puisqu'il n'y a ni besoin, ni demande formulables vis-à-vis des "pouvoirs publics" (au sens large), et que ce sont "les autres" - et non les pouvoirs publics - qui sont ressentis comme responsables de la situation et susceptibles - par un abandon de l'usage de la voiture - de l'améliorer.

b) Les membres des classes supérieures, utilisateurs volontaires de la voiture ne sont pas confrontés à la même situation - et c'est ce qui explique qu'ils puissent se déclarer favorables à une "véritable politique en faveur des T.C." et accepter des mesures autoritaires visant à réduire la circulation automobile.

D'une façon générale, ces enquêtés se situent parmi ceux "qui ont vraiment besoin" de leur voiture et qui ne seraient pas atteints par des mesures restrictives qui ne sauraient les concerner, eux. Interdire la voiture aux autres est ici une solution possible puisque ces "autres" peuvent être définis socialement et que ces enquêtés n'en font pas partie.

Ainsi, ils ne s'opposent pas aux parcmètres, aux parkings payants, à l'augmentation des contraventions, etc..., ni à aucune mesure visant à restreindre l'utilisation de la voiture en en augmentant le coût car :

- ils disposent souvent d'un parking gratuit sur leur lieu de travail - et un parking payant pour les autres en restreignant la circulation par la "dissuasion" améliorerait leurs propres conditions de circulation ;

- ils disposent de facilités pour faire rembourser, par leur société, le coût de stationnement ;
- ils disposent de moyens financiers leur permettant si nécessaire d'assumer le coût d'un stationnement payant (place de parking louée au mois à proximité du lieu de travail, par exemple) sans avoir à remettre en cause, vu le coût supplémentaire, leur utilisation quotidienne de la voiture ;
- la disposition d'un parking limite l'allongement du temps de trajet lié à la recherche d'une place et diminue notablement les risques de contravention (pour stationnement prolongé ou interdit) ; en outre, souvent ils disposent de la possibilité de "faire sauter" les contraventions ou de les faire payer par leur entreprise, etc.

Ces enquêtés sont favorables à "une véritable politique en faveur des T.C." (couloirs, infrastructures nouvelles, etc.) qui réduirait la circulation en favorisant "l'évasion vers les T.C." - même si à ces débuts une telle politique pourrait se solder par des difficultés accrues d'utilisation de la voiture (couloirs, zones réservées aux T.C., par exemple, réduisant la voirie disponible pour les véhicules privés) ; ces difficultés seraient, en outre, moins sensibles pour eux (moindre importance du temps exactitude et possibilité d'éviter au maximum les encombrements en jouant sur des horaires non rigides).

"Véritable politique en faveur des T.C." est pour eux inséparable des mesures autoritaires contre la voiture (mesures qui ne les atteignent pas, eux), le second aspect étant même posé presque comme condition du premier (faire de nombreuses infrastructures de transports paraît plus difficilement "réalisables" que la "dissuasion" par parkings payants, autroutes à péages, etc.).

Il convient de souligner que les enquêtés apparaissent peu "demandeurs" ; ceci n'a rien qui puisse surprendre puisque les positions qu'ils défendent - avec tous leurs aspects "anti-voiture" - ne sont pas, pour beaucoup d'entre elles, sensiblement différentes de la politique menée actuellement en matière de transports en région parisienne...

4.23. Les utilisateurs volontaires de la voiture "découvrant"

 les transports collectifs.

Parmi les utilisateurs volontaires de la voiture, il paraît nécessaire de traiter à part ceux qui envisagent de façon positive (c'est-à-dire sans s'y sentir contraints) d'utiliser - dans certaines conditions - les transports collectifs et, somme toute, de devenir des utilisateurs volontaires des T.C.

Pour l'essentiel, cette catégorie regroupe des cadres moyens et supérieurs, habitant la banlieue (grande couronne surtout).

Il s'agit donc d'usagers qui, jusqu'à présent, ont utilisé et utilisent encore quotidiennement leur voiture pour aller travailler. Cependant, la dégradation des conditions d'utilisation de la voiture (difficultés de stationnement et encombrements qui signifient allongement de la durée du trajet) à laquelle s'ajoute probablement la "dégradation sociale" de la voiture ("démocratisation" et, de ce fait, perte de la signification en terme de prestige et de statut social de la voiture) les conduit à "découvrir" les T.C. comme solution possible, au moins en ce qui concernent certains moyens. En effet, l'autobus, s'il n'est pas rejeté explicitement, n'est jamais envisagé comme solution possible ; le transport demandé est un transport ferré (train, RER). Ce n'est d'ailleurs sans doute pas un hasard que cette demande soit principalement le fait de ceux qui habitent à proximité de certaines infrastructures

ferrées (grande ceinture notamment) qu'ils seraient susceptibles d'utiliser si elles étaient mises en service.

Pour être accepté, le trajet en T.C. doit posséder les caractéristiques suivantes :

- . être ferré,
- . permettre un ralliement de la gare de départ par des moyens de transport individuels (voiture surtout, mais éventuellement, deux roues),
- . être direct, une fois rentré dans le système T.C. (la gare d'arrivée étant à proximité du lieu de travail) ou, sinon, que la partie finale soit en métro (le passage train-métro n'étant pas ressenti comme une rupture de charge importante).

Tout ceci explique les demandes formulées par cette catégorie, comme, à l'inverse, les points qui ne sont pas évoqués.

On demande des infrastructures ferrées - ou, plus exactement, l'utilisation d'infrastructures existantes (réouverture de la grande et de la petite ceinture). On insiste également sur la création de parkings aux gares et sur les facilités d'accessibilités de celles-ci en terme de circulation. Ces deux demandes s'accompagnent d'une certaine remise en cause de son utilisation individuelle de la voiture, celle-ci "faisant perdre un temps fou" (temps vécu comme pris sur son temps à soi, sur sa vie personnelle) mais sans qu'il s'agisse d'une remise en cause de "la voiture" en général. Par contre, deux points ne sont pas abordés par cette catégorie d'usagers : celui des lignes d'autobus (création, fonctionnement), et celui du coût du trajet domicile-travail (ce n'est pas le coût du trajet en voiture qui a conduit à l'éventuelle remise en cause de son utilisation).

A bien des égards, ces positions et ces demandes (datant, rappelons-le de 1969-70) se rapprochent de celles de certains comités (Comités

FUT essentiellement) même si les comités posent en termes généraux (absurdité de la voiture comme solution pour les déplacements urbains) ce que les usagers posaient en termes individuels (absurdité de la voiture pour soi). L'accent sur les demandes d'infrastructures ferrées (à créer ou à remettre en fonctionnement) et la faiblesse des revendications concernant les autobus sont également comparables. Ce qui les sépare est essentiellement l'accent mis par les comités sur les aspects défense de l'environnement et du cadre de vie, liées à leurs positions anti-voiture, aspects inexistantes chez les usagers. Mais, peut-être ce décalage est-il du au fait qu'en 1969, les thèmes de défense de l'environnement et du cadre de vie étaient encore fort peu émergents. On peut donc se demander si cette catégorie d'usagers ne représente que la base privilégiée à laquelle pourraient s'adresser certains comités. Il s'agirait alors de savoir si les difficultés rencontrées par les comités pour s'assurer une base, renvoient à la faiblesse numérique de cette catégorie ou si elle s'explique par le fait que ces usagers, bien que disposés à utiliser les T.C., ne sont pas en situation de revendiquer pour cette utilisation et contre la voiture.

4.24. Les utilisateurs forcés des transports collectifs

Par utilisateurs forcés des T.C., on entend les personnes pour lesquelles l'usage quotidien de la voiture pour le trajet domicile-travail correspond à une norme, qui ont eu antérieurement une telle pratique mais qui ont été contraints de l'abandonner et d'utiliser les T.C.

Les causes de ce passage aux T.C. sont essentiellement dues aux difficultés de stationnement et à leurs conséquences : risque de hausse du prix du trajet (contraventions), voire hausse obligée (zone à parcètres), incertitude (temps non contrôlable passé à chercher une place) et allongement du temps de déplacement. Les difficultés de circulation (facteur d'incertitude et d'allongement du temps de trajet) n'apparaissent pas ici déterminantes (sentiment qu'elles sont moins aléatoires : cf. supra).

Pour l'essentiel, il s'agit de problèmes concernant les personnes travaillant dans Paris (zone bleue, zone parcètres, etc...). Socialement, cette catégorie regroupe surtout des membres des classes moyennes (ingénieurs, techniciens, cadres moyens). Ce n'est, sans doute, pas un hasard si les membres des catégories supérieures ne se retrouvent quasiment pas dans cette catégorie : eux ont des moyens de pallier les difficultés de stationnement et abandonnent rarement, de façon contrainte, l'usage quotidien de la voiture.

Les insatisfactions des utilisateurs forcés des T.C. tournent autour de deux problèmes : l'impossibilité d'utiliser la voiture et les difficultés liées à l'utilisation quotidienne des T.C.

Si le passage de la voiture aux T.C. est vécu comme régression sociale et frustration (on a été "privé" de la voiture), et si pour ces enquêtés le véritable besoin serait le retour à une utilisation quotidienne de la voiture, ce besoin est difficilement exprimable, demandable : pouvant utiliser les T.C. - et dans des conditions de temps de trajet meilleures qu'en voiture (c'est d'ailleurs l'une des raisons, avec le coût, du passage aux T.C.) -

la demande de voiture est sociale et non justifiée techniquement. par l'impossibilité d'utiliser les T.C. Le droit à utiliser sa voiture, à l'inverse du droit aux T.C., n'apparaît pas reconnu socialement et ne peut être revendiqué. Il semble que l'on puisse voir ici les conséquences d'une politique qui tout en favorisant l'utilisation de la voiture a en même temps, au moins depuis une dizaine d'années, culpabilisée celle-ci (cf. les déclarations selon lesquelles "le français aime sa voiture (1)" et que c'est une des raisons pour laquelle il y a "crise des transports"). De ce fait, les insatisfactions liées à la privation de la voiture ne peuvent donc se transformer en demandes et en besoins explicitement formulés - sauf en ce qui concerne une diminution, sinon une suppression totale du coût de stationnement - et ne peuvent donner matière à revendication.

Les insatisfactions liées à l'utilisation quotidienne des T.C. portent essentiellement sur les conditions de transport : chaleur, entassement, impossibilité de s'asseoir, On dénonce l'inconfort des T.C. et la fatigue que leur utilisation entraîne mais aussi "la façon dont on est traité" dans les T.C. ("pire que du bétail", "comme des bêtes") ; les conditions d'inconfort des T.C. sont en quelque sorte l'un des signes du mépris avec lequel on traite "la masse" - masse à laquelle ils appartiennent de fait puisqu'utilisateurs des T.C., tout en refusant cette appartenance. C'est essentiellement, semble-t-il, parmi cette catégorie d'usagers que surgissent, liés aux transports des sentiments tels que "la dépersonnalisation", "l'aliénation", la perte

(1) cf. rapport Billecocq, cité précédemment, par exemple.

de son individualité dans la masse, la foule (I). A cet égard, ils pourraient représenter une base possible pour les associations et comités axant en partie leur action sur la dénonciation des conditions de transport (cf. certaines actions de la FCUT CRP ou certains tracts de la FUT qui utilisent la formule "pire que du bétail" trouvée dans certains entretiens). Toutefois, pour cette catégorie d'usagers les insatisfactions découlant des mauvaises conditions de transport, ne débouchent pas sur des demandes précises en la matière : même s'ils déclarent qu'il faudrait améliorer la capacité et donc aussi la fréquence des T.C., pour eux, la véritable demande est ailleurs : non dans l'amélioration des conditions des trajets en T.C. mais dans les possibilités d'utiliser leur voiture (demande non exprimable - cf. supra).

Le coût des T.C. est évoqué : ceux-ci sont "trop chers" pour ce qu'ils sont, pour les "services" qu'ils fournissent ; selon certains, ils "devraient être gratuits" et "on devrait même payer les gens" pour les dédommager des conditions qu'on leur fait subir. Il convient de souligner que cette demande de gratuité des T.C., voire de rémunération du temps de trajet (demandes qui ne surgissent pas toujours) est liée non au travail (rémunération ou gratuité d'un temps considéré comme inclus dans le temps de travail) mais à la seule mauvaise qualité des conditions de transport. Notons également que ce n'est pas la gratuité des T.C. qui résoudrait les insatisfactions de ces usagers qui restent axés sur la voiture.

Le temps de trajet est évoqué de façon ambivalente - et là encore sans pouvoir susciter des demandes précises : d'une part ce temps est considéré, eu égard aux conditions de transport, comme trop long ; c'est du temps perdu, mort, inutilisable ;

(I) Sur ces sentiments, cf. rapport SEMA, pp.87-90

mais d'un autre côté, ce temps est moins important et plus facilement contrôlable que lorsque le trajet était effectué en voiture (c'est d'ailleurs, avec les problèmes du coût de stationnement, l'une des raisons essentielle du passage aux T.C.) ; ce qu'il faudrait, c'est moins réduire ce temps (ce qui n'apparaît pas toujours possible (1) que le rendre utilisable, "transformable" en ayant la possibilité de faire quelque chose (lire par exemple) pendant le trajet : on en revient là, donc, à des problèmes de condition de trajet, conditions qui devraient permettre cette transformation du temps de trajet et qui ne le permettent pas à l'heure actuelle (entassement, debout, etc.)(2).

4.25. Les utilisateurs volontaires des transports collectifs

Par utilisateurs volontaires des T.C., on entend les usagers qui, disposant d'une voiture, utilisent quotidiennement les T.C. pour aller travailler et pour lesquels cet usage correspond à une norme.

Pour la plupart d'entre eux, ces utilisateurs volontaires appartiennent aux classes populaires et à la fraction inférieure des classes moyennes. Rappelons, toutefois, que les non-possesseurs de voiture n'étant pas pris en compte, les catégories sociales les plus défavorisées ne sont pas incluses dans cette analyse.

(1) Le passage aux T.C. ne se fait, dans la plupart des cas, que lorsque ceux-ci représentent effectivement un gain de temps, ce qui exclut les trajets type : succession de deux bus + train, par exemple. Le plus souvent, lorsque l'enquêté habite une banlieue mal desservie et doit rallier un point central dans Paris où il est impossible de stationner, la solution consiste à rallier une gare en voiture puis à utiliser le train et le métro. C'est dire que ces usagers sont essentiellement utilisateurs de transports ferrés et que, par rapport à eux, ils voient mal comment améliorer leur rapidité, celle-ci étant reconnue au moins relativement aux autres moyens de transport.

(2) sur ce point, cf. "pour une approche écologique...." p.32-34.

La disposition et la non-utilisation de la voiture pour le trajet domicile-travail indique les points suivants : le trajet effectué en T.C. ne comporte pas des conditions telles que la question de l'usage de la voiture ne soit posée (exclusion, donc, des trajets banlieue-banlieue mal assurés par le réseau de T.C., des trajets comportants une succession de 3 ou 4 autobus, des trajets demandant 2 heures ou plus dans chaque sens quand, en voiture, ils seraient réduits de moitié, etc.) ; il est en effet, extrêmement rare que face à de grandes différences entre trajet en T.C. et trajet en voiture, le coût d'utilisation de la voiture empêche son usage quotidien ; dans ces situations, on "passe à la voiture" avec toutes les insatisfactions que cela implique (cf. supra les utilisateurs forcés de la voiture) ; si la question de l'utilisation de la voiture s'est posée, son usage n'est pas apparu de nature à modifier les données du trajet de telle façon que cela justifie un comportement non conforme aux normes et une acceptation d'un coût majoré pour le trajet domicile-travail. Il n'est d'ailleurs pas aléatoire de constater que, pour beaucoup d'entre eux, les utilisateurs volontaires des T.C. travaillent dans Paris ou dans des zones bien desservies par les T.C., zones qui sont souvent également celles où stationnement et circulation sont peu aisés, ce qui explique que l'usage des T.C. soit possible et que celui de la voiture ne le soit pas autant. Que la voiture n'ait jamais été pensée comme solution possible ou qu'elle ait été explicitement exclue comme ne se justifiant pas, on se trouve dans les deux cas, dans une situation où la solution des problèmes rencontrés est vécue et pensée uniquement en termes de transports collectifs : c'est de leur amélioration que l'on attend des changements significatifs et non d'une transformation individuelle de ses propres comportements (passage à la voiture, par exemple).

De ce fait, tous les utilisateurs volontaires de la voiture sont favorables aux thèmes axés autour de la "priorité aux transports collectifs", ceci même dans une perspective de restriction autoritaire - et par l'argent - de l'utilisation de la voiture.

Utilisant les T.C., les insatisfactions qu'ils ressentent sont directement liées à leurs conditions concrètes d'utilisation de ceux-ci et c'est sur ces points que portent leurs demandes - à l'opposé des utilisateurs forcés de la voiture pour lesquels les demandes concernant les T.C. sont essentiellement posées en termes d'amélioration et d'extension du réseau.

Tous les utilisateurs volontaires des T.C. ne sont pas insatisfaits et, parmi ceux qui le sont, tous ne le sont pas également : les caractéristiques du trajet - temps, modes utilisés, ruptures de charge, horaires du trajet conduisant à utiliser les T.C. à des horaires plus ou moins chargés, etc. - déterminent diverses insatisfactions et conduisent à privilégier telle ou telle demande plutôt que telle autre. Seul deux points paraissent partagés de façon large par les utilisateurs volontaires des T.C. : celui du coût et celui des conditions de confort - ou plutôt d'inconfort - du trajet. Encore faut-il noter - on le verra - que même la sensibilité à ces deux aspects varie selon certaines conditions concrètes.

Le coût du trajet domicile-travail - les tarifs SNCF, RATP et cars privés - est globalement estimé trop élevé, cette caractérisation globale renvoyant à plusieurs aspects :

- il est "anormal" d'avoir à payer pour aller travailler, puisque, dans cette situation, "on ne se déplace pas pour soi",

parce que l'on a choisi ou parce qu'on a envie. Les demandes de gratuité du trajet domicile-travail et de sa prise en charge par l'employeur ne sont pas formulées et il semble (au moins à la date où a eu lieu le recueil d'informations, il y a cinq ans) que la gratuité corresponde à une demande non explicitement formulable ; on se contente donc d'affirmer que "ça devrait être moins cher" ou au mieux "qu'on ne devrait pas ou presque pas payer pour le travail" ;

- le coût des T.C. est souvent aussi estimé trop élevé par rapport au budget familial : ce point surgit habituellement lorsque l'on totalise le coût mensuel des trajets domicile-travail de l'ensemble des membres de la famille : amputer les revenus de 200 à 300 F. rien que pour aller travailler - c'est-à-dire pour avoir la possibilité de gagner sa vie - paraît abusif ;

- le coût des T.C. est également estimé trop élevé eu égard à la nature des services qu'ils rendent, à l'inconfort, à l'entassement. On reviendra sur ce point à propos des conditions de transport ;

- Enfin, les inégalités de tarifs selon la distance, les modes utilisés (train, bus, métro, privé ou public) sont sources des insatisfactions les plus vives de la part de ceux qu'elles pénalisent (habitants de grandes banlieues, utilisateurs de plusieurs moyens de transport, etc.). Pénaliser la distance apparaît d'autant plus injuste que l'on a choisi ni domicile, ni travail et que l'on est déjà défavorisé en termes de temps par de longs trajets : on ne devrait pas, en plus, payer plus cher. A cet égard, le tarif unique du métro apparaît la bonne solution et on envie "ceux qui ont la chance de pouvoir utiliser le

métro". La différence métro-bus est d'autant plus mal admise que les deux sont RATP et qu'on ne voit pas pourquoi dans un cas payer la distance et non dans l'autre. Enfin, les autobus privés sont fortement contestés : plus chers, n'admettant pas de tarifs réduits, ne donnant pas les avantages de la RATP, ils fournissent qui plus est, des services encore plus médiocres que les autobus de la RATP. Sur ce point, on demande soit que ce soit la RATP qui assure l'ensemble des liaisons, soit que les cars privés fournissent les mêmes services et les mêmes avantages tarifaires que la RATP.

La sensibilité à ces problèmes de coût du trajet et la façon dont le trajet est vécu (temps lié au travail) permettent de penser qu'il est possible de mobiliser cette catégorie d'usagers contre une hausse des tarifs et qu'une revendication comme la carte unique, payée par l'employeur traduit assez bien, en termes revendicatifs, leurs problèmes et leurs insatisfactions. Si une telle revendication apparaît unificatrice par rapport aux insatisfactions liées aux coûts, il ne faut pas négliger les germes de division existant face à ce problème entre les usagers, germes que toute mesure tarifaire non véritablement "unitaire" pour l'ensemble de la région parisienne ne peut qu'accroître : utilisateurs "chanceux" du métro à tarif unique/utilisateurs pénalisés par la distance ; utilisateurs disposant de bus RATP/ utilisateurs ne disposant que de cars privés, etc...

Les insatisfactions liées au coût sont loin d'être les seules - et à cet égard une politique revendicative axée prioritairement sur ce thème laisse de côté bien des aspects tout aussi importants pour les usagers. C'est cependant le seul domaine, comme on va le voir, où les insatisfactions partagées par l'ensemble des usagers de cette catégorie, paraissent capables de se structurer en demandes et en besoins reconnus susceptibles de donner lieu à

- ou de trouver réponse dans - des revendications.

Ainsi, les conditions de transport, second point sur lequel les insatisfactions sont partagées de façon assez générale par les usagers volontaires des T.C., ne donnent pas lieu à l'expression de demandes et de besoins précis et restent au niveau ou souhait, du désir (I). La chaleur, l'entassement, les longues stations debout sont autant d'éléments de fatigue qui s'ajoutent à celle du travail, qui prolongent la journée de travail et qui viennent renforcer la pénibilité et la tension d'un trajet souvent dominé par la crainte du retard.

Ce que l'on désirerait, c'est "pouvoir respirer", "être assis", ne pas se fatiguer plus et encore pendant le trajet (Soulignons qu'il ne s'agit pas ici d'une demande de confort pour pouvoir "transformer" le temps de transport en se livrant à une activité comme lire le journal assis mais une demande d'"annulation" de ce temps - cf. "pour une approche écologique... p.32-33 et supra p.

Mais, en même temps que l'on dit : "ce qui serait bien, ce serait au moins de pouvoir s'asseoir" on ajoute qu'on sait bien "que ce n'est pas possible" et que "tout le monde ne peut pas être

(I) Il convient de souligner que cette difficulté paraît également partagée par les instances revendicatives : si les conditions de transport (entassement, chaleur...) ont fait l'objet de multiples dénonciations ("pire que du bétail" etc.), celles-ci n'ont débouché que sur la demande, pour le moins floue, d'"amélioration des conditions de transport", sans que soit posés et demandés les moyens réels, concrets de telle améliorations.

assis" : la demande du droit à être assis apparaît informulable, irrécevable socialement - on la déclare donc irréaliste ; en outre, on ne voit pas du tout "quoi demander" (quel support) pour obtenir ce résultat : l'augmentation du nombre de places assises ne résoudra pas le problème, ni l'augmentation de la fréquence et de la capacité des autobus, des wagons et des rames de métro (notons, en outre, qu'ils ont le plus souvent le sentiment qu'augmenter capacité et fréquence du métro est impossible) ; il y aura somme toute toujours autant de monde - ou presque -, les modifications apportées ne modifieront pas significativement la situation, il n'est pas possible que tout le monde soit assis ou "pas trop mal" et il n'est donc guère possible de demander à être assis puisque c'est irréaliste...

Les seules améliorations concrètes envisagées comme possibles et demandables concernent les conditions d'attentes (être abrité et que tout le monde puisse l'être même aux heures d'affluence) et les liaisons entre différents modes (améliorer les passages entre stations d'autobus et gare, entre stations d'autobus et de métro, etc. : passage couverts, accès larges où on ne "piétine pas pendant des heures"). Toutefois, aux yeux même des usagers, ces aspects sont marginaux : des améliorations les concernant seraient non négligeables mais ne résoudraient pas les véritables problèmes.

Il convient de souligner que si les conditions d'inconfort des T.C. sont sources d'insatisfactions profondes et réelles - même si elles ne se structurent pas en besoin et en demande et ne donnent pas lieu à des revendications - par contre, des termes tels que "dépersonnalisation", "aliénation" n'apparaissent pas pour qualifier cette situation (comme c'était le cas chez les utilisateurs forcés des T.C. - cf. supra).

Les insatisfactions concernant la durée du déplacement ne surgissent qu'au delà d'un certain seuil : avoir vingt ou trente minutes de trajet dans chaque sens, c'est encore se sentir "pas trop mal loti" - et ce n'est qu'au delà de 30' à 45' environ (1) que des insatisfactions sont exprimées (2) : allongement de la journée de travail, fatigue supplémentaire. Toutefois, là encore les usagers ne voient pas comment réduire ce temps, quelle demande formuler, quel support leur permettrait d'améliorer la situation : le passage à la voiture ne représente pas la solution (cf. supra), le domicile est fixe, le lieu d'emploi aussi - on ne déménage pas pour réduire un temps de trajet et on ne change encore moins d'emploi pour cette raison (cf "pour une approche écologique... pp. 16-23 et "les processus de constitution pp. 6-14"). La situation apparaît bloquée et tout en estimant qu'"on devrait passer moins de temps dans les transports", on ne voit pas comment ce temps pourrait être réduit. La seule exception sur ce point est constituée par les usagers qui effectuent tout ou partie de leur trajet en autobus : l'amélioration de leur fonctionnement (capacité, fréquence, rapidité) paraît possible et demandable, on insiste alors pour qu'il y ait une "véritable" priorité des autobus sur les voitures (couloirs réservés, enlèvement des voitures stationnant sur ces couloirs ou empêchant les autobus de circuler...).

(1) Il n'est pas possible de fixer précisément ce seuil, seuil qui varie sans doute selon bien des éléments : ainsi par exemple, un nouveau parisien arrivant de province considère trop long un trajet de 30' qui, pour un parisien ancien, est au contraire estimé "relativement" court.

(2) Il n'est pas sûr que ceux qui ont les trajets les moins longs ne soient pas, en fait, eux aussi insatisfaits. Mais le sentiment d'être relativement privilégié bloque, semble-t-il, l'expression d'insatisfaction quant à la durée du déplacement. On insiste plus alors sur les mauvaises conditions de transport comme justifiant des insatisfactions qu'on ne peut exprimer par rapport à la durée.

L'incertitude quant à la durée du trajet affecte essentiellement les utilisateurs d'autobus et, plus nettement encore parmi eux, ceux qui sont soumis à des ruptures de charge (succession de plusieurs autobus, autobus puis train). L'incertitude, liée aux difficultés de circulation des autobus, à leur faible fréquence et aussi à la faible fréquence des trains (si on rate "son" train parce que l'autobus a été bloqué un moment, le train suivant - dix ou quinze minutes après, et parfois plus - ne permet pas d'arriver à l'heure) est source d'insatisfactions très importantes (risque de retard avec toutes les conséquences, tension pendant le trajet toujours dominé par cette crainte du retard). Sur ce point, diverses demandes sont formulées :

- amélioration de la circulation des autobus (couloirs réservés, priorité, mesures pénalisant les voitures qui gênent la circulation des autobus);

- augmentation de la fréquence des autobus (ce qui se traduit notamment, de la part de ceux qui ne disposent que de cars privés, par une demande d'être desservis par la RATP) ;

- augmentation de la fréquence des trains ; ce point est, cependant, moins nettement exprimé que les autres, dans la mesure où, souvent, on pose que le train n'est pas le métro et qu'il est techniquement impossible d'augmenter ses fréquences au delà d'un certain seuil même si, ce serait, en fait profondément souhaitable.

4.26. Les solutions "mixtes" (voiture + T.C.)

Les utilisateurs de solutions mixtes (habituellement voiture pour rallier une gare puis T.C.) ont le plus souvent adopté

cette solution sous la contrainte : ou bien il s'agit d'utilisateurs axés sur la voiture qui ont renoncé à son utilisation à cause de problèmes de stationnement et de circulation et leurs insatisfactions sont semblables à celles des utilisateurs forcés des T.C. ; il s'y ajoute des demandes de facilité d'accès et de stationnement pour les voitures à proximité des gares ; ou bien il s'agit d'utilisateurs axés sur les T.C. mais qui, vu l'endroit où ils habitent (banlieues nouvelles) ne peuvent rallier autrement la gare ; leurs insatisfactions regroupent celles des utilisateurs forcés des T.C. (problèmes de réseau centré sur les nécessaires créations de lignes de rabattement sur les gares) et celles des utilisateurs volontaires des T.C. (coût des T.C., conditions de transport). Dans les deux cas, les problèmes dominants sont ceux qui ont trait au mode utilisé de façon "forcée".

Cette typologie est incomplète ; comme nous le mentionnons plus haut, elle n'inclue ni les utilisateurs des T.C. qui ne disposent pas de voiture (classes populaires les plus défavorisées, personnes âgées, femmes), ni les utilisateurs de deux roues (existe-t-il des utilisateurs "forcés" de deux roues, empruntant ce moyen comme palliatif des T.C. ou de la voiture ? des utilisateurs "volontaires" ? Quels sont-ils ? leurs insatisfactions et demandes sont-elles axées sur de meilleures conditions d'utilisation des deux roues - sécurité, voies réservées - ou sur la possibilité d'utiliser d'autres modes de transport ? etc.), ni enfin les personnes se déplaçant à pieds. Malgré cette incomplétude, il est toutefois possible à partir de cette analyse de poser certains éléments quant à la position des transportés face aux revendications transport.

4.3. Transportés et revendications-transport

Deux points ressortent de ce qui précède, qui permettent d'éclairer les questions et les hypothèses formulées quant aux usagers et la faiblesse des actions revendicatives en matière de transports urbains : ce sont, d'une part, la difficulté pour la plupart des usagers, quelles que soient leurs insatisfactions, de dépasser celles-ci et de formuler des revendications et, d'autre part, la diversité, voire l'antagonisme des demandes exprimées.

4.3I. La difficile formulation des revendications

Plusieurs points apparaissent de nature à bloquer l'émergence des revendications chez les transportés.

On constate, dans un certain nombre de cas, un décalage entre ce qui est ressenti comme besoin et ce qui est jugé acceptable socialement (par autrui) comme demande : on aurait besoin d'un métro, mais on demande des autobus car "il n'est pas possible qu'il y ait le métro partout" (cf. les utilisateurs forcés de voiture); on demande de "payer moins cher" pour le trajet domicile-travail mais le besoin serait la gratuité (cf. utilisateurs volontaires des T.C.). Ce décalage a une double conséquence : ce qui est ressenti comme besoin n'est pas exprimé comme tel ; il se transforme en souhait ou en désir individuel, abstrait; il n'est plus posé comme entretenant des relations dans le réel et de ce fait ne peut donner lieu à revendications. Quant à la demande, elle apparaît "déplacée" par rapport au besoin, donc incapable de le satisfaire.

Dans ces conditions de décalage, il apparaît difficile de voir

surgir une revendication puisque ce qui peut-être demandé (ce que l'on a le sentiment de pouvoir demander, d'avoir le droit de demander) est inopérant et que ce qui serait opérant n'est pas demandable.

Si certaines insatisfactions sont transformées en besoin - même si celui-ci ensuite n'est pas demandable - d'autres insatisfactions ne paraissent pas formulables en termes de besoin ; il n'y a pas, en même temps que le sentiment d'un manque ou d'un problème, reconnaissance du support (matériel, symbolique) capable d'y remédier ; la formulation se fait alors en termes de demande de reconnaissance de droit, mais en termes abstraits et formels sans que cette demande soit spécifiée par diverses mesures qui lui donneraient un contenu : ainsi tandis que le droit aux T.C. de la part des utilisateurs forcés de la voiture se spécifie très vite besoin de métro et demande de divers types de lignes d'autobus, le droit à être assis (utilisateurs volontaires des T.C.) et le droit de garer sa voiture (utilisateurs volontaires de la voiture) restent des formules vides qui ne débouchent pas sur des besoins et des demandes spécifiés. Sans doute le fait que de tels "droits" apparaissent irrecevables socialement (ce qui se traduit par le fait qu'on les pose comme irréalisables techniquement) intervient-il pour bloquer l'émergence et la formulation des besoins, des supports qui concrétiseraient de tels droits. Toutefois, ceci paraît surtout significatif d'un autre blocage : les demandes exprimées par les usagers, liés à leurs pratiques concrètes des moyens de transport, portent directement sur les conditions d'utilisation des moyens de transport ; or, si l'amélioration de celles-ci représente effectivement l'objectif à atteindre à travers diverses revendications, cette amélioration pour être obtenue nécessite une transformation des conditions de production et de gestion des réseaux de transport. Modifier, améliorer les conditions d'utilisation des moyens de transport ne peut se

faire directement : "vouloir être assis dans les T.C." ne peut devenir une revendication - et cesser d'être autre chose qu'une demande vide - que si l'on s'interroge sur les transformations (capacité des voitures, fréquences, peut-être aussi horaires de travail, etc.) qui sont susceptibles de permettre d'être assis ; et ces transformations, qui vont agir sur les conditions d'utilisation des moyens de transport, se situent hors du champ des conditions d'utilisation des moyens de transport : les formuler exige un détour - une prise en compte des conditions de production et de gestion des moyens des réseaux de transport. En ce sens, il n'y a pas de passage direct entre des insatisfactions ressenties et directement liées aux conditions d'utilisation des moyens de transport et la formulation de revendications qui, pour transformer ces conditions d'utilisation, portent sur des modifications des conditions de production et de gestion des moyens de transport - et parfois doivent sortir du domaine de transport (aménagement spatiaux, horaires de travail,...). Un tel détour n'est pas opéré "spontanément" par les usagers ; restant axés, le plus souvent, sur leurs conditions d'utilisation et les demandes étant seulement demandes directes de transformation de celles-ci, elles ne peuvent apparaître que comme "irréalistes" - et la situation comme irréversible, intransformable...

- Enfin, il faut souligner en ce qui concerne plus particulièrement la demande la difficulté extrême des usagers à percevoir un (des) interlocuteur(s) auxquels l'adresser. Si la situation d'entretien permet l'expression de demandes, l'enquêteur les incitant et tenant lieu d'interlocuteur, il n'en est pas de même dans la vie réelle. Le "pouvoir", le "gouvernement", l'"administration",

la "RATP" (I) qui sont mentionnés comme responsables - quand on ne dit pas simplement "ils" - restent des entités abstraites et non des interlocuteurs possibles. On ne sait pas comment les atteindre, ni parmi tous les "ils" lequel il serait nécessaire d'atteindre. Seuls le contrôleur, le conducteur sont visibles, concrets ; symbolisant des autorités inaccessibles, il est logique que dans certains cas se soient contre eux que se retourne parfois l'agressivité surgissant de façon sporadique chez les usagers (quand elle ne se retourne pas contre les autres usagers, ce qui semble être le cas pour les utilisateurs de voitures qui n'ont même pas ses objets - mêmes déplacés - contre lesquels exprimer leur mécontentement).

La situation, telle qu'elle est dégagée, permet de poser comme hypothèse forte que les transportés, à l'heure actuelle, sont en deça du stade revendicatif. Certes, le mécontentement et les insatisfactions sont profonds et réels chez de nombreuses catégories d'usagers. Toutefois, le sentiment que l'on n'y peut rien changer reste dominant. Les manifestations sporadiques et inorganisées d'agressivité, caractéristiques à notre sens, de ce stade pré-revendicatif, apparaissent alors comme le seul mode d'expression des insatisfactions.

(I) Le fait que le maire et/ou le conseil municipal ne soient pas mentionnés provient très vraisemblablement de ce qu'on a travaillé en région parisienne ; les élus locaux disparaissent et on ne prend en compte que l'état central sous différentes formes (le gouvernement, les ministères, l'administration) et les transporteurs (RATP, SNCF, et privés).

Certes, ce mécontentement, réel peut amener les transportés sinon à formuler et à initier eux-mêmes des revendications, au moins à soutenir celles provenant des instances revendicatives dans la mesure où elles prennent en compte leurs problèmes. Encore faut-il tenir compte de l'extrême diversité des demandes exprimées. La difficulté, pour les usagers, de passer au stade revendicatif est aggravée par la diversité de leurs demandes en même temps que cette diversité traduit et renforce la difficulté à formuler - ou à soutenir - des revendications.

4.32. Les transports urbains facteurs de division ?

Il est frappant de constater, non seulement la diversité mais aussi l'opposition entre certaines demandes ; celles-ci varient non seulement selon les appartenances sociales, mais aussi à l'intérieur d'un même groupe social selon les modes de transports utilisés. On ne peut parler globalement "des usagers et de leurs insatisfactions" ; les demandes, telles que formulées par les usagers, ne forment pas un tout cohérent, mais sont bien au contraire marquées par des antagonismes, réels ou latents.

Utilisateurs forcés de la voiture et utilisateurs volontaires des T.C. regroupent, pour beaucoup, des membres de mêmes catégories sociales ; mais leurs demandes sont opposées sur bien des aspects : les utilisateurs forcés de la voiture ne sont favorables à des mesures améliorant les conditions d'utilisation des T.C. (coût, couloir, confort) que si elles sont précédées d'une extension du réseau leur permettant d'utiliser les T.C. ; sinon, toutes mesures favorisant les T.C. - et encore plus celles qui pénalisent l'utilisation de la voiture -

représentent un accroissement de l'inégalité entre eux et ceux qui disposent de T.C.. Bref, pas de couloirs réservés tant que certains continueront d'être obligés d'utiliser leur voiture, pas de carte unique si tous ne peuvent en profiter, même ceux qui n'ont pas la possibilité d'utiliser les T.C. Au contraire, les utilisateurs volontaires des T.C., eux, sont favorables à la priorité aux T.C. même si celle-ci implique une restriction autoritaire de l'usage de la voiture ; les automobilistes sont des gêneurs qui empêchent les autobus de circuler au lieu de les utiliser.

On constate aussi que, à l'intérieur d'une même catégorie d'utilisateurs, les demandes peuvent diverger : opposition parmi les utilisateurs volontaires de la voiture entre ceux qui sont opposés à des mesures restrictives de l'usage de la voiture et ceux qui ne le sont pas, car ayant socialement - et économiquement - la possibilité de ne pas être atteints par ces mesures ; opposition, au moins potentielle, chez les utilisateurs volontaires des T.C. entre ceux qui disposent du métro et les autres, entre ceux qui ont des autobus RATP et ceux qui doivent se contenter de cars privés, etc...

Cette diversité paraît directement liée à la diversité des conditions pratiques d'utilisation des moyens de transport et marque l'impossibilité de la part des usagers à dépasser leur appréhension immédiate - à partir de leurs propres pratiques. L'aggravation des conditions de transport en région parisienne n'est pas vue comme un phénomène global affectant la plupart des travailleurs - qu'ils soient utilisateurs des T.C. ou utilisateurs forcés de la voiture - et face auquel ils sont solidaires : les difficultés de transport sont quelque chose de chacun subit et résoud individuellement, dans une

perspective d'inégalités individuelles (c'est "l'autre", c'est le gêneur, celui à qui il faudrait interdire l'usage de la voiture pour qu'on puisse, soi, utiliser la sienne, celui qui devrait utiliser le métro à d'autres heures pour qu'on y soit assis, etc.).

Cette façon individualiste de vivre ses propres difficultés en matière de transport est également attestée par l'attitude partagée par la plupart des usagers, qui consiste à envisager une amélioration plus par des changements individuels (déménager, changer de mode de transport) que par une action revendicative visant à transformer l'environnement.

Deux éléments renforcent cette appréhension individualiste des problèmes - qui apparaissent le résultat de toute une idéologie largement diffusée : la pénurie et l'opposition voiture/T.C. Les usagers ont une appréhension des problèmes dominée par un sentiment de pénurie : il n'y a pas assez de T.C., de routes et il n'est pas possible d'arriver sur ce point à l'abondance car jamais il n'y aura assez d'argent pour faire "tout ce qui est nécessaire". Il y aura donc toujours des favorisés et des défavorisés. Toute mesure favorisant "les autres", c'est autant qui ne sera pas fait pour soi : l'argent consacré à la voirie urbaine non seulement ne sera pas utilisé pour les T.C. mais signifie qu'on ne fera rien - ou presque - pour les T.C., et réciproquement. Cette perspective de pénurie ne peut qu'accentuer les antagonismes et les inégalités ressenties par les usagers.

- Cette pénurie se situe dans un contexte d'opposition voiture/TC et le renforce : on ne peut développer conjointement la voiture et les T.C. car les mesures en faveur de l'une ne peuvent qu'entraver le développement des autres.

Notons, enfin, que tout ceci se situe dans une perspective qui explique "la crise des transports" en région parisienne comme le résultat d'une somme de comportements individuels et autonomes - et notamment comme dûe au "goût" des automobilistes pour leur voiture lesquels de ce fait, l'utilisent alors même qu'ils pourraient utiliser les T.C. Ceci conduit les utilisateurs volontaires des T.C. à faire des automobilistes, le principal ennemi, tandis que les automobilistes accusés, ne peuvent se sentir solidaires des utilisateurs de T.C., même s'ils aimeraient en devenir

4.33. Vers des mouvements sociaux axés sur les transports ? -----

Il ne faudrait pas conclure sur la base de ce qui précède à l'impossibilité d'émergence de mouvements sociaux concernant les transports, à l'impossibilité de mobilisation des transportés.

Il convient de souligner, en premier lieu, que la méthode utilisée par les trois recherches et le niveau auquel s'est situé leur recueil d'information (entretiens individuels ou familiaux de type non directif) favorisent une expression individuelle des problèmes, ne permettant pas de saisir de telles émergences sociales.

Sans doute apparaît-il que à l'heure actuelle, les transportés - même lorsqu'ils partagent une même appartenance sociale - sont essentiellement sensibles à ce qui les divise (c'est-à-dire essentiellement leur inégalité face à l'offre de transport qui se répercute dans leurs pratiques concrètes de transportés) et non à ce qui les unit - ou à ce qui pourrait réunir beaucoup d'entre eux (travailleurs-transportés dont l'exploitation et les conditions de vie sont aggravées par les transports) et qui implique un

détour par autre chose que les transports et que le vécu de transportés.

Toutefois, ceci ne doit pas faire oublier le fait suivant : les insatisfactions sont réelles et profondes chez la grande majorité des transportés (les seuls qui y échappent globalement sont les membres des classes supérieures utilisateurs volontaires de la voiture - cf. supra). Ce mécontentement, peut éclater de temps à autre, de façon inorganisée, violente, agressive (cf. certaines manifestations, notamment en décembre 1969) parce que ne trouvant pas d'autres modes d'expression. Il peut aussi devenir la base de mouvements sociaux si les revendications formulées et proposées par les instances revendicatives sont adaptées aux problèmes des usagers et, notamment, permettent d'aller au delà des "divisions" et des inégalités vécues (c'est, au moins partiellement, ce qui s'est passé en 1970-71)

Ce n'est donc pas parce que, à l'heure actuelle, les usagers sont divisés et incapables de formuler eux-mêmes des revendications qu'il faut en inférer l'inexistence à terme de tels mouvements. Au contraire, le mécontentement réel des usagers crée l'une des conditions nécessaires à cette émergence.

CHAPITRE 5 - ELEMENTS DE CONCLUSION

1. Les clivages entre les différents niveaux

La remise en cause, dès le début du travail, de l'hypothèse selon laquelle les revendications, par un processus continu linéaire et ascendant, remonteraient des usagers à l'appareil d'Etat, se modifiant, se transformant, s'altérant au cours de leur cheminement à travers diverses instances revendicatives, nous a conduit à porter une attention toute particulière aux clivages et aux ruptures existant entre différents niveaux. D'une façon générale, il apparaît que les relations entre les trois niveaux intervenant dans l'émergence, les transformations et les résolutions des revendications-transport - c'est-à-dire les usagers de transport, les instances revendicatives soutenant et/ou initiant d'une façon ou d'une autre des revendications-transport et l'appareil d'Etat - sont moins des liaisons fonctionnelles que des rapports d'autonomie relative.

L'analyse des différents éléments de ce que nous avons appelé le "système revendicatif" - c'est-à-dire les deux niveaux (usagers, instances revendicatives) pouvant intervenir directement dans l'émergence, la formation, l'existence de mouvements sociaux en matière de transports urbains - permet de préciser ce que sont ces ruptures et ces clivages.

a. Chaque niveau a sa logique propre ou, plus exactement, son champ de référence propre pour juger, analyser la situation de transporté, les transports urbains, les conditions de transport.

Les usagers raisonnent à partir de leur vécu des transports, de leurs conditions concrètes d'utilisation des différents moyens de transport. Les instances revendicatives, elles, partent d'une analyse de l'offre de transport des systèmes de transports existant (en un point donné, dans un système donné, pour une catégorie précise d'usagers etc...),

cette analyse signifiant plus par rapport aux conditions de production et de gestion des systèmes de transport que par rapport au vécu et aux conditions concrètes d'utilisation des usagers.

En ce sens, la position d'usager est radicalement différente de celle de membre d'une instance revendicative ; l'usager qui revendique cesse de penser uniquement en fonction des conditions d'utilisation des moyens de transport pour référer celles-ci aux conditions de production et de gestion des transports. Le passage à la pratique revendicative de la part d'un usager de transport implique donc un renversement de son mode d'approche des problèmes, une rupture. Un tel renversement ne s'opère pas mécaniquement par accumulation en quelque sorte de mauvaises conditions d'utilisation des moyens de transport. Si la dégradation même des conditions de transport est une condition nécessaire du renversement, elle n'en est pas pour autant une condition suffisante. Comprendre les conditions de ce passage des usagers à une pratique revendicative met en jeu l'ensemble des relations, dans leur dynamique, entre instances revendicatives et usagers comme les relations des usagers entre eux et pose le problème des clivages existant tant entre les usagers eux-mêmes qu'à l'intérieur des instances revendicatives.

b. Chacun des deux niveaux, en effet, loin de constituer un tout homogène est parcouru par différents clivages.

Les usagers de transport, on l'a vu, n'étant pas tous confrontés aux mêmes conditions concrètes d'utilisation des moyens de transport, n'ont ni les mêmes insatisfactions, ni les mêmes attentes, ni les mêmes demandes. Ces inégalités, qui renvoient au jeu des facteurs déterminant les conditions de transport (principalement conditions socio-économiques, lieu d'habitat et de travail, rythme de travail et de vie, au regard de l'offre locale de transport disponible) sont perçues, vécues en termes de rivalité, de concurrence entre différentes catégories

d'usagers (utilisateurs de la voiture/utilisateurs des T.C, utilisateurs du métro ou du train/utilisateurs de bus etc), ce qui, nous y reviendrons, ne facilite pas le passage à une pratique revendicative collective.

Les instances revendicatives sont elles aussi parcourues par différents clivages. On peut les classer - les séparer - en fonction de leur niveau d'intervention (local-communal/régional/national), de leur type d'organisation (comités autonomes/comités dépendant d'une fédération), de leur caractère spécifiquement transport ou non (partis et syndicats/fédérations et comités), des thèmes revendicatifs défendus (thèmes locaux/thèmes régionaux ou nationaux ; complémentarité ou opposition entre TC et voiture) etc...

De fait, il paraît nécessaire de dépasser ces clivages qui restent descriptifs et de l'ordre du phénomène, pour s'interroger sur la position, en termes de dynamique sociale et de mouvements sociaux, tant de ces diverses instances que des usagers eux-mêmes. Pour ce faire, il nous a paru éclairant de nous référer, sur un mode analogique, aux quatre phases élaborées par GRAMSCI définissant différents niveaux de prise de conscience des enjeux de classes. Certes, l'analyse de GRAMSCI se rapporte aux conflits sociaux portant sur la contradiction principale capital-travail et de ce fait n'est pas directement transposable au domaine des transports ; toutefois, ce décalage lui-même nous a paru riche dans la mesure où il permet de s'interroger sur la nature même des luttes et des enjeux liés au transport et des rapports sociaux engagés dans ces luttes et de mieux cerner la place spécifique des mouvements transport par rapport aux luttes relevant tant de la sphère du travail (luttes sociales) que de celles de la

reproduction de la force de travail (lutttes urbaines) (1).

Rappelons enfin, avant de reprendre les quatre phases élaborées par GRAMSCI, que ces phases peuvent coexister et coexistent dans une formation sociale donnée et que le passage d'une phase à une autre n'a rien de mécanique mais résulte autant de la dynamique même des lutttes que de l'évolution des relations forces productives-rapports de production.

2. Mouvements revendicatifs transport et conscience de classe des enjeux

a. La phase de soumission

Elle correspond selon GRAMSCI, soit à l'existence de solidarités entre classes dominantes et dominées encore alliées à l'issue de la lutte contre les anciennes classes dominantes, soit à une hégémonie des classes dominantes sur les classes dominées. Cette phase se caractérise par le fait que la nature sociale - de classe - des conflits, des tensions, des dysfonctions n'est pas reconnue. De ce fait, elle débouche sur des pratiques individuelles de résignation (avec des idéologies conséquentes de fatalisme) et, en plus, sur des pratiques individuelles d'adaptation (qui restent néanmoins très limitées matériellement et socialement).

(1) Il paraît, en effet, nécessaire de dissocier les lutttes liées à la sphère de la reproduction, que l'on peut convenir d'appeler "lutttes urbaines", des lutttes relatives aux transports : celles-ci en effet pour l'essentiel, s'expriment à l'interface du champ des rapports sociaux de production et du champ secondaire induit par le précédent des rapports de reproduction (consommation, habitat, santé, éducation etc.) : autrement dit, les lutttes dans les transports - qui d'ailleurs sont le plus souvent associées aux migrations alternantes, c'est-à-dire au trajet domicile-travail - ne sont pas un chapitre des lutttes urbaines.

Cette phase, en matière de transport, se caractérise par le fait que les déplacements urbains - notamment le trajet domicile-travail - sont posés comme inéluctables ; la dégradation des conditions de transport est posée comme un fait de civilisation, indépendant du système social, et ne résultant pas d'une politique perçue, au contraire, comme tentant de résoudre au mieux les difficultés. Les déplacements - la nécessité de se déplacer - affecte tout un chacun de la même façon et il n'y a pas perception d'un contenu social des déplacements et des conditions de transport.

Les transportés (qu'ils le soient en tant que salariés ou en tant que consommateurs éloignés des lieux de consommation) sont encore, semble-t'il, de façon assez large, dans cette phase de soumission (cf tant l'analyse des transportés que les difficultés des comités à trouver une base) : ceci se traduit par des attitudes fatalistes ("de toutes façons, on ne peut rien faire, et il faudra toujours se déplacer"), face auxquelles les seules tentatives de solution sont des adaptations individuelles : on essaie, par exemple, de profiter d'un déménagement pour se rapprocher de son travail, ou encore de changer de moyen de transport pour raccourcir son temps de déplacement, bref on essaie d'adapter son comportement à l'état de fait (sans d'ailleurs que cela soit toujours possible ni satisfaisant) et non de transformer cet état de fait.

b. La phase corporatiste

Dans la sphère du travail, cette phase se marque par une prise de conscience des rapports sociaux de production, mais d'une manière fragmentaire, parcellaire : les particularités de ces rapports l'emportent sur leur caractère commun (en l'occurrence, le salariat).

En matière de transport, on peut définir cette phase comme celle où la solidarité sociale entre transportés se fonde sur des conditions particulières d'usage des transports et où les mouvements revendicatifs engagés visent à défendre ou à améliorer ces positions particulières. (luttés de type catégoriel).

Une grande partie des mouvements revendicatifs observés se situent à cette phase, notamment ceux initiés spontanément par des usagers (comités autonomes). C'est également à cette phase que se situent les usagers n'étant plus au niveau de la soumission.

La solidarité explicitement recherchée par ces instances revendicatives est posée en termes restrictifs, ne s'adressant qu'à certains groupes de personnes. En outre, ce n'est pas directement à partir du partage des mêmes pratiques sociales de transport que l'on pose les fondements de cette solidarité recherchée, comme d'ailleurs ce n'est pas sur le lieu ni au moment même où sont vécus les transports que s'élabore le mouvement revendicatif ; il y a utilisation d'une médiation posant les bornes du groupe concerné, bornes qui ne se situent pas socialement. Les médiations utilisées - c'est-à-dire la base explicite de la solidarité - sont de plusieurs ordres qu'il convient de préciser. Mais au-delà de celles-ci des solidarités sociales sont en jeu à la fois masquées et révélées par ces médiations. Si au niveau explicite, tout un ensemble d'instances apparaissent comme des instances revendicatives, situées à la phase corporatiste - c'est pourquoi nous en traiterons ici - l'analyse de leur fonctionnement social réel permet de poser des questions quant à la place réelle de certaines d'entre elles, questions qui conduisent à s'interroger sur les rapports sociaux en jeu dans les transports.

La médiation la plus fréquemment utilisée est la spatialisation, celle-ci se rattachant à la sphère de l'habitat (ce sont les

transportés de la commune x qui revendiquent) : c'est alors le partage d'une même localisation dans l'espace qui, définissant des conditions particulières de transport, fonde la solidarité en même temps qu'elle en marque les limites (les transportés de la commune de x et non pas ceux de la commune y, soumis à d'autres conditions de transport). Les revendications transport élaborées s'inscrivent dans le cadre de ces limites : il s'agit bien de défendre des positions particulières, telle la desserte du lieu de résidence par les responsables municipaux. Il convient de souligner que cette délimitation spatiale, en ce qu'elle utilise comme référent de regroupement l'habitat, favorise le glissement des enjeux : les demandes concernant les transportés de telle commune où ils résident, demandes de résidents-transportés, peuvent glisser vers ce qui fonde la solidarité - le partage de la même résidence - et devenir simples demandes de résidents (cf. évolution de certains comités qui, à partir d'une opposition à l'autoroute, glissent vers des objectifs de défense de l'environnement dans la commune).

Le partage d'un même habitat, en ce qu'il confronte à la même offre - ou absence d'offre - de transport est vu par ces comités locaux comme induisant les mêmes pratiques en matière de transport et les mêmes problèmes ; pour eux, les pratiques sociales de transport ne sont donc que le résultat d'offre définie spatialement dans un schéma où le spatial détermine le social. Cette homogénéisation désocialisante de la population concernée, qui n'est délimitée que spatialement, masque en fait, une spécification sociale des solidarités effectivement en cause : si ces associations sont corporatistes c'est moins parce qu'elles se bornent elles-mêmes à la défense des intérêts des habitants d'une commune (ou d'un groupe de communes) que parce que, derrière cela, se révèle, à travers les thèmes revendicatifs, la prise en compte d'intérêts

socialement restreints et marqués. On ne peut, à travers les quelques associations vues de ce type, que formuler certaines questions quant à la nature de solidarités sociales en jeu dans ces mouvements solidarités dont l'analyse réclamerait une approche plus vaste (extensive) que celle que nous avons pu mener. Les deux comités (autonomes) que nous avons analysés témoignent, par la nature même de leurs revendications, de leur position sociale. Ces revendications, dans les deux cas, sont axées sur la demande de mise en place de services de transports collectifs permettant de rallier le centre de l'agglomération communale et, surtout, le réseau ferré qui "rabat" sur Paris ; tout un ensemble de problèmes sont au contraire peu pris en compte, voire absents, notamment les suivants : coûts et tarifs des transports collectifs, modalités et coût d'utilisation de la voiture, infrastructures de transport permettant de réaliser des trajets banlieue-banlieue. Il semble bien - et à cet égard les caractéristiques sociales des animateurs de ces comités sont révélatrices - que les intérêts défendus soient essentiellement ceux de classes moyennes (cadres moyens notamment) et que ne soient pas prises en comptes les pratiques actuelles transport des classes populaires (par exemple : utilisation "forcée" de la voiture et ses problèmes, question du coût du trajet qu'il soit effectué en V.I. ou en T.C., structure banlieue-banlieue de nombreux trajets).

Reste à savoir si cette spécification sociale est la seule possible dans ce type de comité ou si, dans d'autres comités, ce sont les pratiques d'autres groupes sociaux qui sont prises en compte.

Reste à savoir également comment cette spécification sociale intervient dans le glissement des enjeux vers des problèmes de cadre de vie.

L'autre base de solidarité reconnue pour la défense d'intérêts catégoriels de transporté n'est pas utilisée par les transportés eux-mêmes se regroupant sur la base de l'habitat, mais par certaines fédérations régionales ou nationales : il s'agit de défendre les intérêts d'une catégorie précise de transportés définie à partir de ses comportements transport, de l'utilisation de tel ou tel moyen de transport : non pas les transportés mais les usagers de transports publics, les piétons, etc.. Soulignons que dans ce cas, la dynamique est assez différente du cas précédent : il ne s'agit pas d'usagers se reconnaissant une solidarité et se groupant pour défendre leurs intérêts, mais de personnes se regroupant, sans se définir elles-mêmes comme usagers, pour défendre les intérêts de tels ou tels groupes d'usagers, au nom d'une certaine idée de ce que devrait être une bonne organisation des transports. C'est à partir d'une appréhension en terme technique des transports, de la capacité des différents modes à résoudre des problèmes déplacement pensés eux aussi à un niveau technique, que telle ou telle catégorie d'usagers est défendue. De telles associations - correspondant à ce que nous avons appelé les fédérations apolitiques - n'ont que peu d'effets en termes de mouvements revendicatifs. Ceux-ci ne sont initiés que quand surgit un problème localisé (suppression de telle ligne de chemin de fer par exemple). Il se crée alors, sur une base locale, un comité qui, en outre, prend souvent assez vite ses distances avec la fédération.

Ces associations posent le champ des transports comme indépendant. Les usagers de transport sont classés en fonction de leur comportement de déplacement, ceux-ci étant réduits à l'usage de tel ou tel moyen de transport. C'est à l'intérieur de cet univers clos et isolé que sont posés, clivages, oppositions, concurrence entre différentes catégories d'usagers (le piéton contre l'automobiliste, l'usager de transports publics contre celui des transports individuels, etc...). Ces associations défendent telle ou telle catégorie aux dépens d'autres, en l'opposant aux autres. Le

champ des transports, non seulement isolé, est donc fractionné. A ce niveau, les pratiques de ces associations apparaissent corporatistes en ce sens qu'elles jouent la division - et non la cohésion - entre des catégories d'usagers définies a-socialement, dans une optique où les pratiques sociales de transport sont réduites à l'utilisation effective d'un mode de transport particulier.

Pourtant, à analyser de plus près les pratiques de ces associations et leurs significations sociales, il semble qu'il faille aller au delà de ce constat. Pour cela nous distinguerons entre les trois associations concernées, à savoir, le SNUT, l'ANVU et les Droits du Piéton.

I- Le S.N.U.T., initié par des "fanas des transports" appartenant aux classes supérieures (avocats, médecins, cadres supérieurs notamment) paraît, à travers ses interventions, chercher plus à se faire reconnaître et accepter comme représentant des usagers - et donc comme partenaire - par les pouvoirs publics que par les usagers eux-mêmes. Ceci le conduit à refuser les pratiques de mobilisation de masse, incluant l'action des usagers, celles-ci étant estimées de nature à ternir l'image de "sérieux" nécessaire à cette reconnaissance par les pouvoirs publics ; les actions se limitent pour l'essentiel à des interventions personnalisées auprès de tel ou tel membre des instances décidantes (Ministères, R.A.T.P., S.N.C.F., etc...) qui reconnaissent le S.N.U.T. comme partenaire (reconnaissance facilitée du fait que les membres du SNUT, vu leur goût pour le domaine des transports, ont habituellement une bonne connaissance technique d'un certain nombre de problèmes). De fait, il semble que l'enjeu essentiel pour les membre du SNUT soit plus une participation au pouvoir de décision en matière de transport que la défense des intérêts de certaines catégories d'usagers. L'analyse de la situation et une partie des revendications développées par le SNUT n'apparaissent pas sur bien des points opposés à la politique menée actuellement

et aux analyses qui la sous-tendent : en imputant les excès de l'automobile aux excès de l'automobiliste (qui ne sont pas raisonnables et utilisent leur voiture pour un rien), le SNUT en rejoignant certaines analyses gouvernementales (cf. rapport Billecocq par exemple), nie toute une réalité des pratiques populaires de l'automobile, pratiques dont la restriction est en fait visée. De fait, à travers la restriction de l'usage de l'automobile en ville, c'est moins, semble-t-il un enjeu sur les transports, qu'un enjeu sur l'espace qui est en cause : ce qu'il s'agit de sauvegarder, semble-t-il, par la limitation de l'usage de la voiture en centre-ville, ce sont certaines pratiques urbaines des classes habitant le centre-ville (classes auxquelles les membres du SNUT appartiennent), pratiques que le développement de l'automobile risque de compromettre. Il s'agit plus semble-t-il à ce niveau d'un mouvement associé à la reconquête des centres villes par les classes dominantes que d'un mouvement de transportés.

Par ses pratiques, le SNUT apparaît plus comme une instance de discussion-collaboration (même critique) avec les pouvoirs publics que comme une instance revendicative. Les enjeux essentiels pour lui - participation au pouvoir et défense des pratiques urbaines de classes dominantes - le situant du côté des classes dominantes et ne permet pas de situer ses pratiques comme pratiques revendicatives, même corporatistes.

2 - A beaucoup d'égards, l'ANVU se rapproche du SNUT. Initiée par des "fanas des chemins de fer" appartenant aux classes dominantes, créé à l'origine pour s'opposer à la fermeture de lignes secondaires SNCF, cette association se refuse à des pratiques de masse (les rapports entre adhérents sont traités presque uniquement par correspondance), cherche plus

à se faire reconnaître par les pouvoirs publics que par les usagers (la relation association-pouvoirs publics est privilégiée par rapport à celle association-usagers) et intervient essentiellement par lettres personnelles, auprès de tel ou tel membre des instances dirigeantes. Comme dans le cas du SNUT, il apparaît que l'un des enjeux pour l'association est la participation de ses dirigeants à un certain pouvoir en matière de transport. Les revendications élaborées en ce qui concerne les transports en région parisienne font apparaître trois points essentiels :

- la priorité aux T.C. dans les centres urbains, assortie de la restriction de l'usage de la voiture privée semble renvoyer, comme dans le cas du SNUT, à un enjeu situé par rapport aux pratiques urbaines de classes résidant en centre ville, pratiques menacées par l'extension de la voiture. Au delà de cet aspect, les deux autres points sont plus directement liés aux transports même s'ils sont en relation avec ce premier aspect.

- la volonté d'un "marquage" social des transports collectifs apparaît nettement dans certaines revendications (maintien des classes dans le métro, création d'une super Ière classe pour PdG dans le RER, tarifs "personnalisés") ; l'utilisation des T.C. en ville par tous - c'est-à-dire aussi par les membres des classes supérieures (utilisation sans laquelle on ne peut enrayer le développement de l'automobile en ville et qui est donc nécessaire au maintien des pratiques urbaines menacées) passe par une réappropriation sociale de ceux-ci ; il s'agit là de recréer, au sein des transports publics, des éléments de différenciation et de ségrégation sociales qui permettent la différenciation sociale autrefois signifiée par le clivage utilisateurs TC/utilisateurs V.I., différenciation remise en cause par la démocratisation de l'automobile, doit être recréée

mais à l'intérieur des T.C. (I) : tous en transports collectifs, mais chacun selon son revenu, chacun, socialement, à "sa classe".

- la sensibilité aux éléments d'agrément du trajet (préférence pour le tramway par rapport au métro parce qu'on peut voir le paysage, compartiments fumeurs, existence de W.C. aux stations, etc...) traduit une vision du transport dans laquelle celui-ci est d'abord pensé en lui-même, pour lui-même et non comme liaison entre deux lieux, deux activités. Les trajets urbains sont des voyages, c'est-à-dire aussi des modes de connaissance, d'appropriation de l'espace urbain et non de simples mises en relation entre deux pôles. L'espace du déplacement existe en lui-même et non simplement comme espace à traverser, à franchir. Cette représentation des trajets urbains renvoie à des pratiques transport qui ne sont pas et ne peuvent être, à l'heure actuelle, celles des travailleurs au cours du trajet domicile-travail. C'est bien d'ailleurs parce que l'ANVU se réfère à des usagers socialement désincarnés, pris en compte uniquement pendant le moment où ils se déplacent, qu'elle peut présenter comme revendication de tous les usagers les éléments qui ne se réfèrent qu'aux pratiques des transports - et aux pratiques urbaines - de ceux pour lesquels les trajets urbains ne sont pas d'abord le trajet domicile-travail. Ce qui est défendu ici, par la mise entre parenthèses du transport comme nécessaire à la mobilisation de la force de travail, ce sont

(I) cette notion de différenciation, ségrégation sociale dans les transports dépasse le cadre des transports urbains : l'ANVU a, par exemple, comme idée de faire des trains spéciaux pour auto-stoppeurs, trains qui seraient bon marché, mais lents....

les intérêts des classes dont la mobilisation de la force de travail ne nécessite pas - pas impérativement - le recours aux transports, c'est-à-dire essentiellement des non salariés. Ceci ne signifie pas que tous les membres de l'ANVU appartiennent obligatoirement à ces catégories mais que ce sont les pratiques de ces catégories qui seules sont prises en compte.

Comme dans le cas du SNUT, il paraît donc difficile de situer l'ANVU parmi les instances revendicatives, même corporatistes au sens du schéma gramscien, celui-ci s'appliquant à la dynamique revendicative des classes dominées.

3 - L'association des Droits du Piéton diffère par ses pratiques des deux précédentes : organisant ou s'associant à des manifestations de rue, même si elle ne néglige pas les interventions personnalisées, par lettre, auprès des ministères, des directions RATP, SNCF, etc., cette association paraît aussi soucieuse d'établir des relations avec sa "base" que d'en entretenir avec les instances décidantes ; elle ne privilège pas un aspect sur l'autre. Toutefois, il semble bien que les D.P. se rapprochent des associations précédentes quant à la nature des enjeux défendus. Le titre même de l'association - "Pour la cité humaine : les Droits du Piéton" - marque bien que les enjeux concernant les transports ne sont que seconds par rapport à ceux liés aux pratiques de l'espace urbain central. Deux points apparaissent essentiels :

- les enjeux sur l'espace urbain central : maintien ou retour à des pratiques urbaines de cet espace menacées par le développement de l'automobile. L'espace central (Les D.P. parlent de "périmètre sacré" pour Paris) est un lieu non pas à traverser pour aller

d'un lieu à l'autre, mais un lieu à s'approprier, à vivre, notamment en s'y promenant à pieds. La reconquête de Paris par les classes dominantes (cf. la transformation de la population parisienne via notamment la rénovation) est menacée par l'automobile qui implique une dégradation de la valeur d'usage de l'espace reconquis. A ce premier niveau, la représentation du transport se rapproche de celle de l'ANVU : le déplacement est conçu en soi, comme moyen de s'approprier la valeur d'usage liée à l'espace parcouru ; la réalité du trajet comme passage obligé pour vendre sa force de travail (mobilisation de la force de travail et migrations alternantes) est laissée de côté.

- les enjeux sur les transports : l'intégration - dans cette optique de préservation de l'espace central urbain - de revendications concernant la priorité aux T.C. (faire réaliser les déplacements en ville en T.C. est un moyen de la préserver contre les abus des automobiles et des automobilistes) amène toutefois à un élargissement de la notion de déplacement prise en compte, celle-ci intégrant dès lors les trajets où il s'agit d'aller d'un point à un autre sans que l'espace traversé soit affecté d'une valeur d'usage propre et, dès lors, peut intégrer les déplacements liés à la mobilisation de la force de travail. Toutefois, cette prise en compte dans une perspective anti-automobile marquée par une volonté de pénalisation de l'automobiliste urbain (contrôle accru, contraventions plus fortes, etc.) ne peut élargir la base de cette association qu'à ceux pour qui, à l'heure actuelle, cette mobilisation n'implique pas l'usage de l'automobile et qui peuvent être prêts, pour conserver la valeur d'usage qu'à pour eux l'espace urbain central, à restreindre même leurs propres utilisations urbaines de l'automobile (cadres habitants et travaillant dans Paris notamment). De fait, les animateurs reconnaissent le carac-

tère "aristocratique" de leur association même si les explications qu'ils donnent de ce phénomène (automobile signe de promotion sociale pour les classes populaires) masquent que ce caractère est directement relié à la signification sociale des enjeux en cause.

La brève analyse de ces trois associations, analyse qui demanderait à être complétée et précisée, permet déjà cependant d'élucider certains points et de poser certaines questions.

Initialement, en nous référant à Gramsci, nous partions de l'hypothèse que tous les mouvements que nous avons analysés pouvaient être situés dans l'une des quatre phases élaborées par Gramsci, c'est-à-dire correspondaient à des mouvements de classes dominées. Il apparaît qu'il n'en est rien puisque ce n'est pas le cas au moins pour le SNUT et l'ANVU. Le cas des Droits du Piéton est moins clair, dans la mesure où cette association rassemble certaines fractions de la population salariée - même s'il s'agit des couches les plus favorisées de celle-ci. Ceci nous conduit à poser la question suivante : dans quelle mesure les rapports sociaux se retrouvent-ils dans les transports et se révèlent-ils à partir des transports ? L'analyse des revendications transport et des représentations des transports qui les sous-tendent paraît de nature à éclairer ce problème dans la mesure où elle apparaît révélatrice de pratiques sociales de transport de ceux qui initient ces revendications et, à travers ces pratiques, des rapports sociaux à l'oeuvre dans les transports (cf. par exemple, les positions de l'ANVU qui ne prenant pas en compte le transport comme mobilisation de la force de travail, révèlent la position dans les rapports sociaux de production de ses membres).

C'est dans cette perspective d'analyse des revendications et des luttes transport comme révélateurs de rapports sociaux qu'il nous semblerait intéressant de poursuivre ultérieurement l'analyse.

c. La phase trade-unioniste ou économiste

Cette phase signifie au niveau de la prise de conscience des travailleurs le dépassement des points de vue catégoriels ou particuliers pour une véritable conscience de classe.

On pourrait être tenté d'associer à cette phase toute appréhension des transports en tant qu'élément d'une conception spatiale d'une société, conception dans laquelle aménager le territoire, organiser l'espace signifieraient du même coup transformer la société, révolutionner les rapports sociaux. En relèvent les idéologies de l'urbain (l'urbanisme conçu comme champ autonome et total ou encore l'aménagement de l'espace conçu comme le mode opératoire de l'aménagement social) qu'elles soient d'inspiration culturaliste ou fonctionnaliste. Mais outre le fait que, en France du moins, ces idéologies ont du mal à se transformer de discours volontariste en pratique organisatrice de mouvements sociaux (de transportés notamment), elles n'apparaissent pas relever de la phase économiste, au sens où elles ne passent pas par une appréhension sociale des transports et ne peuvent, justement, fonder le dépassement des points de vue catégoriels, caractéristique de cette phase.

De fait, les mouvements revendicatifs issus du seul champ des transports (comités autonomes) trouvent ici leurs

propres limites : le mode de définition, les bases sur lesquelles se fondent, actuellement au moins, les solidarités qu'ils défendent, ne leur permettent pas de dépasser la phase corporatiste, d'aller au delà des points de vue catégoriels qu'ils défendent.

Quant aux mouvements revendicatifs qui intègrent une vision sociale des transportés permettant de dépasser des points de vue catégoriels, ils s'intègrent dans une perspective plus vaste, dépassant largement le champ transport et relevant, comme nous allons le voir, de la phase hégémonique.

L'absence constatée de mouvements revendicatifs transport se situant dans la phase économiste pose le problème de l'autonomie du champ transport comme base de mouvements sociaux. C'est un point sur lequel nous reviendrons.

d. La phase hégémonique

Un mouvement revendicatif, dans la mesure où il propose de transformer les rapports de production doit se donner un projet positif, une "nouvelle vision du monde" qui, articulée autour d'une nouvelle structure des rapports de production, recouvre cependant l'ensemble du champ social en lui donnant un contenu et une forme cohérentes. Ceci implique avant tout, donc, un projet économique, projet qui, par ses implications, spécifie tout domaine hors économique, tels les services publics, la santé, l'habitat, les transports...

L'intégration par les partis d'opposition et les syndicats des problèmes de transport, comme la tentative de la part des fédérations "politiques" et de certains comités qui y sont liés, de situer les revendications-

transport dans un projet social plus large, qui dépasse le champ transport, relèvent de cette phase.

Dans cette perspective où les transports s'intègrent dans un projet qui trouve ses déterminants ailleurs, les revendications sont autant élaborées en fonction d'un projet futur qu'à partir de la prise en compte de la réalité actuelle. Or, il y a souvent contradiction entre d'une part, des revendications correspondant à la solution de problèmes immédiats, visant l'aménagement de conditions actuelles transport et donc, la réduction des insatisfactions ressenties par les usagers et, d'autre part, des revendications définies dans une perspective plus large, dépassant le champ du transport et visant plus ou moins une certaine transformation de la société. Ainsi, par exemple, demander une rocade ou une autoroute urbaines, nécessaires vu la politique actuelle en matière de transports collectifs, pour améliorer les conditions de transport de certains usagers, risque d'amplifier le phénomène utilisation de la voiture individuelle, de rendre, de ce fait, plus difficile ultérieurement la mise en oeuvre d'une véritable politique en faveur des transports collectifs et de favoriser les consommations individuelles au détriment des collectives. De même la demande à une entreprise ~~d'organiser le ramassage des travailleurs~~ lorsque ceux-ci ne disposent d'aucun moyen de transports publics, si elle se justifie dans l'immédiat par la facilitation des conditions de transport et de vie des travailleurs qu'elle peut apporter, signifie aussi l'organisation d'une dépendance plus étroite des salariés vis-à-vis de leur entreprise et va donc aussi à l'encontre de leurs intérêts.

Cette contradiction paraît plus facilement gérée par les instances revendicatives générales (appareils globaux comme les partis ou les syndicats ou même, appareils particuliers comme les fédérations) que par les instances revendicatives locales (sous la forme de comités affiliés à des instances politiques ou politisées plus générales ou d'insertion, au niveau local des syndicats, de revendications transport) : les premiers, en effet, peuvent

sélectionner plus facilement, parmi les terrains de luttes, ceux qui, tout en correspondant à leurs objectifs généraux, s'appuient sur un mécontentement réel des transportés (cf. par exemple les actions du cartel préférentiellement axées sur l'opposition à la hausse des prix et en faveur de la carte unique) ; en outre, elles sont moins directement confrontées aux usagers, aux transportés en tant que tels et donc aux demandes immédiates de ceux-ci. Elles s'adressent non pas aux transportés en tant que tels, mais à travers certaines médiations sociales (travailleurs salariés dans certains cas, consommateurs, catégories défavorisées : vieux, immigrés, etc.(I)), ce qui facilite l'élargissement des revendications-transport à un champ non transport.

Les instances revendicatives locales, elles, sont plus directement le lieu de cette contradiction. En ce qui concerne les organisations syndicales, sur la base des quelques informations que nous avons eues et de la rapide analyse que nous avons pu en faire, il semble bien que ce soit au niveau local (entreprise) que se trouve posée la contradiction entre l'intérêt immédiat du travailleur-transporté de disposer d'un moyen de transport gratuit ou à bas prix (ramassage) et son intérêt en tant que travailleur-salarié qui est de dépendre le moins possible du patronat, de ne pas être lié à une entreprise, en ayant accès qu'à elle pour vendre sa force de travail. La contradiction essentielle à laquelle se trouvent confrontés les comités locaux (rattachés à une fédération) paraît plus jouer sur l'opposition entre intérêts à court terme et intérêts à long terme

(I) Il conviendrait de préciser dans quelle mesure ces différences renvoient à - s'expliquent par - la prise en compte de différentes pratiques sociales des transports et d'élucider les rapports sociaux sous-tendant ces pratiques.

des transportés (infrastructure routière permettant de résoudre des problèmes immédiats mais réduisant les chances de réalisation de transports collectifs) ; elle s'exprime par la rupture entre une minorité dirigeante, qui reconnaît le caractère politique d'une action, qui en fait, déborde le champ transport, et une base qui se mobilise sur des enjeux plus restreints, localisés, et souvent dans une perspective corporatiste. Si les revendications promues et défendues par l'instance locale répondent bien à des insatisfactions d'une partie de la base, ceci peut se faire à plusieurs titres, si bien que, socialement, cette base reste très hétérogène. Si, au contraire, l'instance locale associe ouvertement à sa politique revendicative transport un objectif politique, dépassant les transports et s'insérant dans une perspective de changement social, elle s'expose à se voir en partie rejetée par cette base hétérogène : seule, en fin de compte, une fraction se reconnaît dans les orientations de l'instance, orientations dont les revendications-transport ne constituent qu'un aspect second.

Ce dernier point est significatif du clivage existant actuellement entre d'une part des mouvements locaux spécifiquement transport, issus localement et spontanément d'usagers et d'autre part, des mouvements associant les revendications-transport à une problématique sociale et revendicative plus large : l'impossible condensation de ces deux mouvements dans les comités locaux affiliés politiquement, comités où la coupure entre bureaux de responsables, membres adhérents et base potentielle (localisée) du comité apparaît souvent comme la dysfonction principale de cette dynamique locale, traduit fortement ce clivage.

3 - Quelques caractères des mouvements en matière de transports urbains

Plusieurs points ressortent de l'analyse qui précède, points permettant de caractériser les luttes en matière de transports urbains. La question qui se pose - et nous y reviendrons - quant à ces caractères est de savoir s'ils marquent un état de développement encore faible des luttes ou s'ils sont structurellement liés aux transports.

a) Luttes transport et multiplicité des enjeux

Les luttes liées aux transports, loin de renvoyer au seul champ transport, apparaissent être le lieu d'expression d'enjeux dépassant les transports et de rapports sociaux se nouant au dehors de ce champ.

Si on analyse les enjeux réellement en cause dans ces luttes, on constate que s'il existe des luttes effectivement tournées vers la défense des intérêts des transportés (encore faut-il souligner que dans ces cas, il est toujours nécessaire de préciser quels transportés sont en cause et par quelles ils sont pris en compte, bref qu'il ne s'agit jamais de transportés définis uniquement par leur pratique transport), dans un certain nombre de cas, d'autres enjeux sont peu à peu substitués aux transports (cf. les glissements de certains comités vers la défense du cadre de vie) et que, dans d'autres cas enfin, les véritables enjeux sont masqués par les transports (enjeux sur les pratiques urbaines).

On peut donner certains exemples d'enjeux dépassant le problème des transports (et des transportés) mais cristallisés sur - et masqués par - des problèmes de transports.

Certaines luttes articulées autour du refus d'une infrastructure de transport (refusée car inutile en termes de transport et nuisible en termes d'environnement) sont en fait essentiellement structurées par des enjeux fonciers. L'analyse des associations et mouvements suscités par le tronçon commun Ouest de la rocade A86-A87 fait apparaître comme déterminants les problèmes liés à la valorisation (en termes de valeur d'échange) mais aussi à la dévalorisation possible (en termes de valeur d'usage) d'un sol par la création d'une infrastructure routière : le mouvement est initialement lancé par les seuls futurs expropriés (petits propriétaires fonciers pavillonnaires) et vise plus à obtenir une indemnisation maximum qu'à s'opposer à l'autoroute ; en s'étendant, c'est-à-dire en intégrant les propriétaires fonciers non expropriés pour lesquels la proximité d'une autoroute, dont eux-mêmes n'ont pas besoin (1) risque de dégrader la valeur d'usage de leur maison (bruit, pollution, création d'immeubles collectifs à proximité et transformation, à terme, de la population résidente), le mouvement se transforme : opposition au tracé autoroutier tel que défini mais non globalement à la rocade qui à partir d'un autre tracé à la fois valoriserait (en termes de valeur d'échange) leur terrain sans pour autant en modifier pour eux la valeur d'usage (2).

(1) Puisque rocade, c'est-à-dire assurant des liaisons banlieue-banlieue.

(2) L'analyse des mouvements liés au tronçon commun A86-A87 n'a pu qu'être ébauchée au cours de ce travail et c'est pourquoi nous n'en avons pas traité dans le cours du rapport. Les quelques éléments d'interprétation proposés ici sont loin d'épuiser l'analyse. Celle-ci devra être complétée et affinée, notamment en ce qui concerne l'influence de l'autoroute sur la valeur d'échange des terrains de petits propriétaires pavillonnaires de certaines communes "bourgeoises" : il est possible que dans ce cas, la "déségrégation sociale" suivant à terme la modification de la population puisse induire une diminution de la rente foncière exigible par le propriétaire foncier et donc une diminution aussi en terme de valeur d'échange. Mais quelles que soient les mesures et les précisions à apporter à l'analyse, la prédominance des enjeux fonciers est un fait incontestable dans ces luttes et c'est pourquoi il nous a semblé nécessaire de les mentionner, même rapidement.

Nous avons vu, à plusieurs reprises, comment à travers les transports, c'était parfois le cadre de vie et les pratiques urbaines de certains groupes qui étaient en cause, soit que ces enjeux soient, dès l'origine, présents et, en fait, masqués par la référence aux usagers de transport, soit que ces enjeux apparaissent à partir de problèmes transport et se substituent à eux. Il reste néanmoins à préciser, pour ce dernier cas, la signification sociale de ce glissement qui déplace les enjeux en privilégiant ceux attachés à la conservation de la valeur d'usage accordée à un espace restreint (espace privilégié de la reproduction) au détriment de ceux liés à la mobilisation de la force de travail et notamment à savoir si ce glissement n'est pas inévitable en raison même des caractéristiques sociales des initiateurs de ces mouvements.

Cette possibilité de masquage ou de glissement pose le problème de la signification sociale du transport, et de l'existence ou non d'une spécificité du champ transport qui apparaît plus signifiante socialement comme articulation que dans sa réalité propre.

L'analyse des mouvements de transportés - par mouvement de transportés nous entendons les mouvements qui prennent en compte l'intérêt de certains groupes en tant qu'ayant à se déplacer, même si ce n'est pas à partir du seul critère de déplacement qu'ils sont pris en compte, ceci par opposition aux mouvements où les enjeux sont ailleurs et masqués - révélés par les transports et à ceux où d'autres enjeux sont substitués à ceux de transportés - renforce le poids de cette interrogation.

b) La domination des forces centrifuges dans les luttes de transportés.

Les luttes de transportés apparaissent à l'heure actuelle largement dominées par des forces centrifuges. Analysant les débuts de la formation de la classe ouvrière, Marx souligne que celle-ci

est écartelée entre deux tendances opposées : une tendance centrifuge fondée sur le fait que les prolétaires, en tant que vendeurs de leur force de travail sont en situation de concurrence et une tendance à l'unification ; celle-ci n'apparaît pas spontanément : elle se présente comme le résultat des luttes, lesquelles, tant par leurs échecs que par leurs succès, conduisent à la conscience que, au delà des conditions particulières dans lesquelles chaque prolétaire offre sa force de travail, il y a communauté d'intérêts entre tous, communauté définie par les rapports de salariat (1).

On retrouve, en matière de transport, cette même dialectique entre d'une part des forces centrifuges "émiettant" des transportés inégaux entre eux en ce qui concerne leurs conditions de transport et d'autre part, des tentatives d'unification des transportés. Dans les phases de soumission et corporatiste - phases qui caractérisent la portion des usagers isolés ou des usagers se regroupant spontanément (mais pour la défense d'intérêts localisés et particuliers) - les forces centrifuges restent dominantes, tandis que les phases économiste et hégémonique sont marquées par la domination de la dynamique d'unification (même si des forces centrifuges continuent d'exister) : c'est dire à quel point, à l'heure actuelle, en matière de transport, les forces centrifuges apparaissent dominantes : seuls les mouvements hégémoniques sont réellement porteurs d'une dynamique unificatrice. Encore faut-il souligner que celle-ci ne s'opère pas sur des bases spécifiquement transport.

(1) cf Marx. Le Manifeste de 1848 et les annexes de Travail salarié et capital.

Le problème fondamental, pour savoir dans quelle mesure les mouvements corporatistes, actuellement centrifuges, sont susceptibles par la dynamique des luttes qu'ils initient de passer à un niveau où l'union l'emporte est de définir sur quelle base sociale structurelle fonder cette unification (et qui de ce fait ne peut recouvrir l'ensemble des transportés) : qu'est-ce qui peut faire une certaine union des classes dominées en tant que transportés, au delà des conditions particulières auxquelles chacun est soumis, comme le salariat unit les prolétaires au delà des conditions particulières dans lesquelles chacun vend sa force de travail ? A cette question, les mouvements corporatistes n'ont pas de réponse et c'est faute de disposer de cette base que ces mouvements ne peuvent aller au delà de la défense des intérêts d'un groupe particulier, localement et socialement défini, de transportés, et, de ce fait, maintiennent l'émiettement des transportés et la domination des forces centrifuges.

Les mouvements qui relèvent de la phase hégémonique sont porteurs, eux, d'une dynamique d'unification en entendant par ce terme le dépassement d'intérêts et points de vue sociaux partiels et parcellaires.

Encore faut-il souligner que celle-ci ne s'adresse pas directement aux transportés. L'unification des champs revendicatifs (champs liés aux rapports sociaux de production, à la reproduction de la force de travail, aux transports, etc) impliquée par la phase hégémonique confère au transporté un statut plus global : ce qui est en cause, c'est non le transporté mais le travailleur-transporté et/ou le consommateur-transporté (l'accent étant mis, selon les instances revendicatives, plutôt sur un aspect ou plutôt sur l'autre en fonction d'une base sociale différente).

C'est au niveau trade-unioniste -niveau où justement se concrétise une solidarité sociale dépassant les conditions particulières - que pourrait s'élaborer une dynamique d'unification propre aux transports. Mais l'inexistence de mouvements à ce niveau, les difficultés des mouvements corporatistes à dépasser leur corporatisme sont révélatrices de la non-indépendance des enjeux et luttes transport : c'est donc en termes d'articulation à un autre champ quant aux objectifs et d'autonomie (1) quant aux luttes que l'on doit aborder les transports comme champ de lutte.

Autonomisation des transports comme champ de lutte

A l'heure actuelle, les transports ne constituent pas un champ de lutte indépendant correspondant à la phase trade-unioniste.

Les luttes existantes, qu'elles soient corporatistes ou hégémoniques ne se fondent jamais sur un regroupement direct des transportés en tant que tels ; les solidarités proposées sont médiatisées soit sur la base de l'habitat, soit sur celle du travail et les luttes éclatent en deux champs.

- Les luttes initiées sur la base de l'habitat élargissent souvent leur champ d'action à l'ensemble de la

politique urbaine (rénovation, équipements...). Ces mouvements sont vite confrontés au double aspect de nombreuses infrastructures de transport : si celles-ci sont support de moyens de transports, elles impliquent aussi une modification de l'espace résidentiel, espace utilisé par les résidents qui constituent en tant que tels, la base du mouvement. Les conditions de réalisation de certaines infrastructures, souvent au moindre coût (cf par exemple, le nouveau projet

(1) Le concept d'autonomie tel qu'il est utilisé ici s'oppose à celui d'indépendance : si l'on dissocie un mouvement revendicatif en objectifs de revendication et dynamique de lutte, les objectifs d'un mouvement autonome peuvent être articulés à un champ plus large que celui spécifiquement engagé dans l'expression concrète des luttes ; à l'inverse, un mouvement indépendant se donne des fins et des expressions de lutte sans référents ou articulations externes au champ du mouvement.

de métro à Clichy, aérien et donc source de nuisances pour les résidents) peuvent créer une contradiction entre les intérêts des résidents et ceux des transportés, les premiers refusant une infrastructure source de nuisances, les seconds la voulant malgré ses conséquences en terme d'environnement. La résolution de cette contradiction passe soit par la demande de garanties de non-nuisances (métro souterrain - cf les luttes à Clichy - autoroute couverte etc.), soit par la proposition d'une autre politique urbaine (posée comme possible dans un autre système) où l'infrastructure en cause deviendrait inutile aux transportés. Toutefois, dans la mesure où, souvent, les comités sont confrontés à la réalisation d'infrastructures effectivement nuisantes - et sans autre choix - ils peuvent être conduits à favoriser les résidents - qui constituent la base réelle des solidarités recherchées - au détriment des transportés. De ce fait, les luttes en matière de transports initiées sur la base locale de l'habitat ont tendance à privilégier les aspects liés à l'habitat, à la fonction résidentielle et à s'insérer dans les luttes urbaines, liées à la reproduction de la force de travail (cf les relations prises par certaines fédérations et comités avec les mouvements de défense de l'environnement, même si quelques comités tentent de ne pas se laisser entraîner par ce mouvement et à associer à leurs luttes non seulement les résidents du quartier, mais les travailleurs qui viennent travailler dans la localité).

Comme nous le mentionnions précédemment, il serait nécessaire ultérieurement de s'interroger sur la signification sociale de ce glissement (ce ne sont pas n'importe quels transportés qui luttent initialement et ce ne sont pas vers les intérêts de n'importe quels résidents que se déplacent les enjeux). En outre, il conviendrait de s'interroger sur le caractère plus ou moins inévitable de ce glissement : la base de regroupement constituée par l'habitat implique-t-elle ou non un glissement ou un élargissement des enjeux des transports vers des enjeux liés à la sphère de la reproduction ?

. Les luttes initiées sur la base du travail

restent liées à cet aspect : demande de desserte par l'employeur, demande d'augmentation de la prime de transport. Ces luttes, liées aux migrations alternantes, laissent, elles, de côté, tous les aspects des déplacements liés à la consommation (cf les luttes initiées par le personnel de Roissy, via les sections syndicales, pour la suppression d'un couloir à autobus qui bloquait l'accès des voies de l'autoroute - le personnel utilisant majoritairement la voiture - alors que l'autobus constitue pour toute une série de déplacements non liés au travail - déplacements de femmes, de personnes âgées notamment - un des rares moyens de se rendre à Roissy). Les luttes dans cette perspective sont, le plus souvent, liées aux luttes sociales de l'entreprise et constituent une partie des luttes liées aux rapports sociaux de production, à la contradiction capital-travail (luttes où il s'agit de faire payer par le capital le coût du trajet assumé par le salarié).

Les mouvements de caractère plus général et non localisé (cf les luttes du cartel en 1970-1971) s'intègrent dans cette dernière perspective : la place privilégiée accordée à la revendication carte unique payée par l'employeur en fait un mouvement essentiellement sinon exclusivement de salarié-transporté où les autres aspects du transport (ceux liés à la consommation, aux déplacements de personnes non productives) restent marginaux.

Luttes de résidents-transportés ou luttes de salariés-transportés, les luttes-transport ont du mal à s'articuler globalement aux luttes prenant en compte le résident-salarié-transporté- luttes au mouvement autonome mais orientées de manière dépendante dans un champ revendicatif global.

La question qui se pose alors est la suivante: dans quelles conditions peut-il y avoir autonomie des luttes transports ? La non autonomie actuelle du champ transport (marquée par les glissements des luttes hors de ce champ) serait-elle alors une étape nécessaire et naturelle dans l'émergence des luttes que nous avons qualifiées de corporatistes, dans la mesure où ce sont celles qui se veulent directement liées au transport (même si elles utilisent la médiation de l'habitat pour regrouper les usagers)? Mais cette unification supposerait une définition d'une condition sociale de transporté fondée sur la seule réalité des transports : ceci n'apparaît possible qu'à partir des conditions de transport ; mais celles-ci, on l'a vu, sont marquées par des aspects particuliers, des inégalités et c'est bien en dépassant ces différences que l'unification sera possible. Sera-t-on transporté à partir d'un certain niveau de mauvaises conditions de transport? Que signifie "mauvaises" et où situer le seuil?

De fait, il semble bien que pour analyser la situation sociale de transporté, il faille sortir du champ des seuls transports et dépasser les conditions de transport : c'est dire que structurellement les transports ne constitueraient pas un champ autonome capable d'émerger des seules luttes corporatistes telles qu'elles existent actuellement.

Ainsi, migrations alternantes et salariat apparaissent liés dans la division socio-économique de l'espace : la rupture habitat-travail, et la nécessité conséquente pour le travailleur de subir un trajet domicile-travail affecte le salarié (et non l'artisan, la profession libérale (I), etc...) ; l'extension des migrations alternantes est liée à celle du salariat. Au delà des problèmes "transport" posé en terme de migrations alternantes, ce qui est en cause ici, ce sont les problèmes de la mobilisation de la force de travail, de la contrainte pour le travailleur d'aller là où il pourra la vendre. De ce fait, les luttes liées à cet aspect

(I) Ainsi, le médecin libéral fait des visites et reçoit dans son cabinet, c'est-à-dire n'est pas soumis à des migrations alternantes même s'il se déplace. Le médecin fonctionnaire-salarié qui travaille toute la journée à l'hôpital est soumis à des migrations alternantes.

des transports font partie des luttes relevant de la sphère de la production.

Mais, l'analyse en termes de mobilisation de la force de travail n'épuise pas la totalité des déplacements et de la condition de transporté. Tout un ensemble de déplacements est lié à la sphère de la reproduction affectant salariés et aussi non salariés ; ces déplacements renvoient à l'organisation de l'espace de la reproduction et leur analyse à la position - médiatisée par l'habitat - des classes sociales dans cet espace. Les luttes en matière de transport qui se réfèrent à cette réalité font, elles, partie des luttes urbaines.

Cette double caractéristique des transports - condition de la mobilisation de la force de travail et condition d'accès à certains éléments nécessaires à la reproduction - en même temps qu'elle place les transports à l'articulation des champs de la production et de la reproduction explique aussi l'éclatement des luttes de transportés qui se situent soit dans l'un soit dans l'autre champ.

A cet égard. plusieurs questions doivent être posées.

Cet éclatement des lutte de transportés est-il lié à l'organisation des structures revendicatives elles-mêmes ? Nous entendons par là le fait que les mêmes classes seraient porteuses des mouvements dans l'un et dans l'autre champ, mais que les organisations revendicatives elles-mêmes, historiquement, institutionnellement seraient clivées en deux champs (syndicats intervenant dans le champ de la production et abordant le transport à travers la mobilisation de la force de travail, organisations, comités locaux, abordant les transports sur le champ non couvert par les

instances revendicatives traditionnelles et se structurant à partir de l'espace de la reproduction). Si une telle analyse s'avérait exacte - au moins pour partie - les luttes transportées pourraient, à partir de la position d'articulation des transports, constituer un médiateur possible de l'unification des luttes liées à la production et à la reproduction tout en se constituant en champ de lutte autonome.

Toutefois, on peut se demander si les luttes de transportés, selon qu'elles se structurent sur la base du travail ou de l'habitat, ne sont pas portées par des classes différentes : la structuration selon l'un ou l'autre champ renverrait à des pratiques sociales transports différentes, elles-mêmes structurées par des positions différentes quant à la mobilisation de la force de travail et donc dans les rapports sociaux de production (peut être la distinction salarié productif - salarié non productif est-elle un critère pertinent pour préciser ces rapports). La structuration sur la base de l'habitat traduirait alors la moindre prédominance du trajet domicile-travail et du problème de la mobilisation de la force de travail dans les pratiques sociales de transports de groupes utilisant ou soutenant ces mouvements. De fait, il semble bien que la plupart des comités locaux initiés sur la base de l'habitat que nous avons vus, comités qui lient problèmes de transports et organisation de l'espace de la reproduction, soient le fait de membres des couches moyennes, tandis que l'insertion dans des revendications syndicales de revendications transport, liées elles à la mobilisation de la force de travail serait plutôt le fait des classes populaires. Ce point, bien évidemment mériterait d'être approfondi. Quoiqu'il en soit, si une telle hypothèse devait s'avérer exacte, le problème de la constitution d'un champ de lutte transport autonome serait déterminé par les possibilités d'alliance classe ouvrière-classe moyenne, alliance qui dépasse largement le champ transport et

dont le champ transport ne saurait être le moteur même s'il peut constituer un point de rencontre.

Tout ceci signifie que si les transports peuvent être définis comme à l'articulation du champ de la production et de la reproduction, on ne peut en déduire que les luttes de transportés se structurent à partir de cette articulation même et permettent de relier les mouvements sociaux relevant de chacun de ces deux champs.

De fait, on ne peut s'interroger sur l'évolution possible des luttes transport sans élucider les déterminants sociaux qui font actuellement éclater ces luttes en divers champs. A cet égard, analyser la dynamique des revendications et des luttes transport conduit à s'interroger sur la signification sociale des transports et sur les rapports sociaux à la fois révélés et agis dans les transports. C'est vers une analyse de cet ordre que devrait, selon nous, s'orienter la poursuite du travail.