

CHAPITRE TROISIEME

ESSAI D'APPLICATION ET CHOIX PROVISOIRES

Introduction

- Section I – Evolution et fonctionnement des entreprises de transports urbains
 - 1. Rappel historique – le cadre du débat technologique
 - 2. Principes d'une analyse des entreprises de transports urbains

- Section II – Systèmes de transports urbains et rapports de travail. Une direction de recherche.
 - 1. Analyse d'une démarche de recherche
 - 2. Du concept de mobilisation à la notion de niveaux de service

INTRODUCTION

Si nous venons de voir comment l'existence de systèmes de transports urbains de personnes est fondée comme une des conditions générales de la mobilisation et de la reproduction de la force de travail, il nous importe de comprendre, comme nous l'avons fait pour l'industrie des transports en général, comment une telle exigence est mise en œuvre en tant qu'activité économique.

C'est-à-dire que, dans un premier temps, il nous faut placer l'ensemble des entreprises de transports collectifs urbains par rapport à l'industrie des transports en général, par rapport, aussi, à la production des moyens de transports qu'elle met en œuvre, comme il nous faudra le faire, ensuite, par rapport à l'expression concrète du rapport social qui s'incrit dans le déplacement des personnes. L'ordre dans lequel nous nous proposons de travailler ne veut pas refléter une quelconque relation de cause à effet. Nous essaierons d'ailleurs de montrer, dans l'un et l'autre développements, par des emprunts ou des illustrations réciproques, comment l'industrie des transports urbains est, à la fois, déterminée, dans son fonctionnement et dans son évolution, par les conditions théoriques et pratiques de la mise en œuvre générale des transports, et par les formes diverses que revêt, historiquement, le rapport social qui définit quel est son réel objet de travail (et par suite, dans quelles conditions il peut y avoir ou non réalisation de la valeur du transport).

SECTION I

EVOLUTION ET FONCTIONNEMENT

DES ENTREPRISES DE TRANSPORTS URBAINS (86)

1 – Rappel historique – Le cadre du débat technologique

1.1 – La naissance des réseaux

De même que nous avons été amenés à introduire, historiquement, l'industrie des transports pour comprendre ou illustrer un certain nombre de ses caractères, de même il n'est pas inutile de faire un semblable retour en arrière pour comprendre quelle a été la dynamique de l'industrie des transports urbains, à travers un certain nombre de mécanismes qui demeurent extrêmement importants aujourd'hui.

La première présence technologique de type industriel qui autorise un développement remarquable des réseaux est fille de la technologie ferroviaire, et cela à bien des égards. C'est autour des années 1880, en effet, que se constituent les premières sociétés de transports mettant en œuvre la technologie du tramway à voie ferrée, et leurs conditions de fonctionnement, tant pour l'établissement des réseaux que pour leur exploitation, sont codifiées par la loi du 11 juillet 1880 et le règlement d'administration générale du 18 mai 1881, qui fixent les règles de concession et de rétrocession, en s'inspirant largement de l'exemple des chemins de fer (87).

Avant cette période, les transports de personnes existent, bien sûr. La ligne

- (86) Dans cette section, nous limiterons le choix de nos exemples à deux agglomération de la région Rhône-Alpes, GRENOBLE et SAINT-ETIENNE, qui constituaient le terrain d'enquête de cette première étape de recherche.
- (87) d'après J.C. TOUTAIN, le réseau des chemins de fer est définitivement constitué à cette date, op. cit.

de Lyon-Saint-Etienne, initialement construite pour le transport des minerais stéphanois, est ouverte au public dès après sa création (1826). Les compagnies ferroviaires exploitent en 1841 environ 500 km de lignes et transportent 6,33 millions de voyageurs, pour atteindre plus de 15.000 km et 100 millions de voyageurs, dès 1870, pour le seul réseau d'intérêt général (88). La loi du 12 juillet 1865 institue les voies ferrées d'intérêt local, préfiguration de nos actuels transports départementaux.

Mais les transports urbains échappent longtemps à cette remarquable expansion. Saint-Etienne, ville pionnière du chemin de fer, ne connaît, en 1856, que les transports par voitures hippomobiles à douze places. A Grenoble, plus tardivement encore, vers 1890, les cars RIPERT, omnibus sans impériale tirés par deux chevaux, reliaient la gare P.L.M. au centre de la ville (place Grenette) et desservaient la banlieue aisée de La Tronche. Jusqu'aux années 1880, nous sommes donc en présence, dans les villes de province, d'une activité purement artisanale, dont le noyau d'action se limite à l'espace de la bourgeoisie possédante (la gare, les demeures bourgeoises du centre) dont l'étendue ne justifie nullement l'existence d'un réseau. Le seul trafic important, eu égard à la capacité des moyens existants, est concentré le dimanche sur les trajets qui conduisent les promeneurs aux espaces périurbains.

Ce n'est qu'en 1881, donc, qu'est constituée, à Saint-Etienne, la C.F.V.E. (89) en vue d'exploiter un réseau comprenant d'une part une ligne urbaine (parcourant la grande artère : ligne Bellevue-La Terrasse, inaugurée le 28 novembre 1881) et d'autre part deux lignes suburbaines (Saint-Etienne-Firminy, 10 km, Saint-Etienne-Rive-de-Gier, 25 km). Le service est assuré par des tramways à vapeur, qui font notamment le trajet Bellevue-Terrasse en 37 mn (27 mn aujourd'hui).

La même technologie fait son apparition à Grenoble où trois lignes suburbaines sont rétrocédées par le département de l'Isère à trois sociétés différentes (90) :

– Le 28 janvier 1893, Grenoble-Veurey pour la Compagnie des Chemins de Fer Economiques du Nord (convention signée par le Baron Edouard EMPAIN lui-même) (C.E.N.).

– Le 17 février 1893, Grenoble-Bourg d'Oisans, pour les Voies Ferrées du Dauphiné (V.F.D.).

– Le 2 décembre 1895, Grenoble-Chapareillan pour la Compagnie des Tramways de Grenoble à Chapareillan (T.G.C.).

(88) J.C. TOUTAIN, *op. cit.*, tableaux pp. 144 et sp.

(89) Compagnie des Chemins de Fer à Voie Etroite de Saint-Etienne, Firminy, Rive-de-Gier et Extensions.

(90) Nous indiquons, ici, les dates des décrets approuvant les contentions, qui sont, bien sûr, antérieures : C.E.N. le 28-5 1892 ; V.F.D. le 5-8 1892 ; T.G.C. le 19-9 1895

Ce réseau est typiquement suburbain, couvrant des distances allant jusqu'à 50 km (pour les V.F.D.), et desservant un grand nombre de villages et de petites localités, qui jalonnent les deux axes de développement prioritaires de la région grenobloise (la vallée de l'Isère au Nord-Est, celle, en voie d'industrialisation rapide, du Drac et de la Romanche au Sud). A nouveau, la gare P.L.M. en est le point de départ, et, comme partout ailleurs à la même époque, il s'agit prioritairement, et souvent exclusivement, d'un service de voyageurs. Mais déjà, la ligne des T.G.C. assurait un service urbain sur le tronçon qui va de la gare P.L.M. à la porte Très Cloîtres.

A partir de 1896, s'amorce dans ces deux villes un mouvement qui se fait jour aussi à Lyon (où les lignes de Saint-Fons et de Vénissieux avaient été créées en 1887 et 1888 (91)) : l'électrification.

1.2 – Une phase de changement technologique : l'électrification

Le mouvement de l'électrification est simultané à Lyon, Grenoble et Saint-Etienne.

Le 17 juin 1896, est concédé à H. MERLIN et A. CHASSARY, (à qui sera substituée la S.G.T.E. (92) par décret du 13 avril 1897) un réseau de tramways à traction électrique comprenant les deux lignes de Grenoble (place Vaucanson) à Eybens et à Varcès, c'est-à-dire desservant la banlieue grenobloise qui s'étire vers le sud (jusqu'au Pont-de-Claix, centre industriel).

En 1897, s'installe à Saint-Etienne la Compagnie des Tramways Electriques (C.T.E.) qui construit et commence à exploiter un réseau purement urbain, doublant les deux lignes urbaines de la C.F.V.E., et quadrillant la ville de Saint-Etienne.

Enfin, par décret du 28 janvier 1897, les deux lignes de Lyon à Saint-Fons et de Saint-Fons à Vénissieux passent en traction électrique.

L'effet de cette intrusion d'une nouvelle technologie est considérable. Entre 1896 et 1905 environ, les réseaux des deux villes que nous étudions prennent leur forme quasi définitive pour une période qui durera jusque vers 1950. En quelques années, deux types de règlement de comptes s'opèrent : entre les compagnies concurrentes (à technologies différentes d'une part), entre le niveau municipal et le niveau départemental d'autre part.

1.2.1. – La situation grenobloise

La ville de Grenoble, pour laquelle le service urbain devrait être assuré par les T.G.C. au moyen du tronçon de ligne qui va de la Gare à la porte

(91) 11 décembre 1887, ligne Lyon (place Le Viste) à Saint-Fons et 1er août 1888 ligne de Saint-Fons à Vénissieux

(92) Société Grenobloise de Tramways électriques

Très Cloîtres, plus soumis aux impératifs propres à la desserte à longue distance qu'aux « besoins » exprimés par les représentants des quartiers (notamment ceux du quartier Berriat, artisanal et ouvrier), tente de constituer un réseau proprement urbain qui soit sous son contrôle (les lignes existantes sont concédées par l'Etat au Département qui les a rétrocédées aux compagnies privées). En 1895 et 1896, un long débat se déroule au sein du Conseil Municipal. Sous son impulsion, un grand nombre de projet voient le jour. Une commission technique des tramways est constituée qui examine pas moins de dix projets de réseaux, dont cinq font l'objet d'une documentation technique très détaillée.

D'emblée, la commission écarte les projets fondés sur la traction à vapeur, qui ne sont d'ailleurs pas assortis d'un dossier technique (93). C'est le cas notamment pour les T.G.C. et pour les Chemins de Fer Economiques du Nord. Outre des projets présentés par des entrepreneurs de la région, il faut noter que deux sociétés importantes soumissionnent : la Compagnie Nouvelle d'Electricité (« qui s'est assurée le droit exclusif de fabriquer et d'employer en France le système Siémen, dont l'un des traits caractéristiques est la prise de courant à archet » (94)), et la Société d'Eclairage et de Force Motrice (qui préconise la traction par l'air comprimé) (95).

La tentative municipale porte sur deux thèmes essentiels, la forme du réseau et le mode de traction, avec, en toile de fond, l'idée de contrebalancer l'emprise du Département qui a abouti à ne constituer le service urbain que comme un sous-produit du service départemental. Cette tentative échoue en partie, puisque ce sera encore le Département qui sera concessionnaire du réseau et qui le rétrocédera à la S.G.T.E. par une convention du 26 décembre 1900.

Outre l'installation définitive de la S.G.T.E. dans l'agglomération, cette conclusion provoque d'autres modifications au niveau des réseaux existants, de façon à régler définitivement les problèmes de concurrence entre compagnies. En effet, la victoire de la S.G.T.E. entraîne d'une part l'abandon par les T.G.C. du service urbain (convention du 20 décembre 1900 entre les T.G.C. et la S.G.T.E.), d'autre part la disparition pure et simple des C.E.N. (dont la ligne de Veurey, rachetée par le Département, est rétrocédée à la S.G.T.E. qui y applique la traction électrique en remplacement de la traction à vapeur).

1.2.2. – A Saint-Etienne

(93) Le rapport VILLARET, « Notes pour la Commission Technique », du 18 février 1896, précise notamment : « Par l'exploitation des lignes Grenoble-Veurey et Grenoble-Uriage, on s'est rendu compte des inconvénients que présentent, dans l'intérieur de la ville, les trains de 50 à 60 mètres de longueur, actionnés par des machines de 25 à 30 tonnes et produisant une fumée intense ». Archives de la ville de Grenoble, série 02, carton 16, pp. 14-15.

(94) Rapport VILLARET, op. cit. p. 15

(95) qui deviendra la Cie Parisienne d'Air Comprimé, Force Motrice et Eclairage Electrique, détenue majoritairement par la Sté Parisienne d'Etudes et de Participations, holding du Groupe Empain.

Dans la capitale de la Loire, le mouvement de l'électrification se présente de façon un peu différente. Nous avons vu que la nouvelle technologie est portée par la Cie des T.E. qui vient concurrencer la C.F.V.E. déjà en place.

Entre 1897 et 1905, la Cie des T.E. constitue un réseau purement urbain sous l'égide de la Ville de Saint-Etienne elle-même, alors que la C.F.V.E. est rétrocessionnaire du Département. Il semble (mais nous avons assez peu d'informations sur ce point) que la Ville de Saint-Etienne soit mieux placée vis-à-vis du Département que ne l'est la ville de Grenoble. En effet, la solution qu'elle arrive à imposer est celle du maintien de la concurrence entre les deux réseaux pour ce qui concerne le service urbain, et la séparation totale pour le service suburbain où se trouve cantonnée la C.F.V.E. Mais aussi bien, il faut se souvenir que le territoire de la commune est infiniment plus étendu que celui de Grenoble et qu'il permettra notamment de supporter l'essentiel des extensions de l'urbanisation. La structuration de la propriété foncière, et par voie de conséquence du pouvoir politique, y est, en outre, considérablement différente.

Le débat se règle, donc, en 1905, par une situation où les différentes parties campent sur leurs positions : le Département et la C.F.V.E. d'une part, la Ville de Saint-Etienne et la Cie des T.E. d'autre part. A ce moment-là, la C.F.V.E. est rétrocessionnaire du Département pour un réseau suburbain (convention du 5 août 1905) et de la Ville pour une ligne urbaine (qui date, nous l'avons vu, de 1881) (convention du 23 juillet 1905), et la Cie des T.E. est rétrocessionnaire de la Ville pour un réseau purement urbain (convention du 30 octobre 1905).

Ainsi, contrairement à ce qui s'est passé à Grenoble, la Ville de Saint-Etienne a obtenu la concession du service urbain et le pouvoir de la rétrocéder à une compagnie de son choix. Mais à nouveau, ce débat, placé au niveau des institutions politiques autour de l'enjeu que constitue le nouveau système de transports, se solde par une victoire technologique : la C.F.V.E. abandonne la traction à vapeur, et, entre 1907 et 1913, équipe son réseau avec la traction électrique. La situation de concurrence totale donnera lieu à une longue série de contentieux, qui ne commenceront à se régler qu'à partir de 1929, date à laquelle la Ville rachète la concession des T.E., constitue le réseau en régie et en confie l'exploitation à la C.F.V.E.

1.2.3. – Essai d'interprétation

C'est, donc, à un double mouvement de changement technologique et de densification du réseau sur l'espace urbain que nous venons d'assister. Les avatars de la concurrence que se livrent les compagnies sont alors à resituer dans des mécanismes plus larges.

1.2.3.1. La constitution de réseaux proprement urbains s'insère dans un nouveau processus d'industrialisation de la ville, processus de concentration du travail sur l'espace urbain proprement dit. Raoul BLANCHARD dé-

crit très bien cette phase d'expansion industrielle (96). On relève, notamment, dans son étude, comment le mouvement de concentration de la force de travail est à la fois celui de la modernisation des vieilles industries (qui dans les deux premiers tiers du XIX^e siècle occupaient beaucoup plus d'ouvriers à l'extérieur de Grenoble que dans la ville même ; ainsi la ganterie) qui suppose à la fois une concentration dans la ville et l'instauration du travail à façon dans l'espace périurbain, notamment dans la campagne environnante, et celui de la naissance de l'industrie métallurgique, qui s'accompagne de la formation des quartiers ouvriers tels que le cours Berriat (dont l'extension est spectaculaire) ou le quartier Très Cloîtres qui devient un « réservoir de main d'œuvre non qualifiée ».

« On s'explique, dès lors, que cette dernière période du XIX^e siècle, de 1875 à 1914, qui voit naître la métallurgie, le meuble, les boutons et agrafes, croître l'imprimerie et la fabrique des chapeaux de paille, tandis que le ciment lutte énergiquement et que la ganterie se modernise, ait été, pour Grenoble, une époque de développement rapide, avec la grande poussée vers les quartiers de l'Ouest, où s'installaient toutes les grandes usines . . . L'industrie est assurément le principal facteur de cette augmentation » de la population qui passe « de 45.000 habitants en 1875 à plus de 85.000 en 1911 » (97). Il n'y a pas seulement là un bond quantitatif, qui permettrait éventuellement de penser que l'extension de l'espace urbain et l'accroissement de la population autorisent la rentabilité d'un réseau de transports. Il y a, aussi, notons-le, la transformation du rapport social jusque dans son inscription spatiale, que nous avons déjà évoquée plus haut (cf. Supra section IV du précédent chapitre).

1.2.3.2. Ce faisant, l'institution municipale ne pouvait rester étrangère à cette mutation. Dans la modification radicale que le changement de définition de l'espace urbain impose au rapport de la ville à la campagne, elle subit l'influence de la bourgeoisie industrielle naissante qui cherche à s'imposer face à la bourgeoisie possédante et commerçante en place. Dans le débat sur les technologies que nous avons essayé de décrire, nous sommes tentés d'interpréter la tentative municipale comme support d'un essai d'autonomie de cette institution dont la base se modifie. En effet, la concentration industrielle sur la ville de Grenoble elle-même suppose une redistribution des pouvoirs relatifs de la Ville et du Département, et une telle redistribution peut très bien s'opérer à propos de projets d'installation de réseaux qui offrent simultanément un grand nombre de points de négociation (forme et taille du réseau, mode de traction, niveau du service, tarifs, procédure de participation au financement, choix du concessionnaire, . . .).

1.2.3.3. Parmi les termes sur lesquels peut, donc, porter le débat, celui de la forme du réseau, et donc de sa définition globale, est intimement lié au procès de concentration que nous venons d'évoquer. Par contre, celui du mo-

(96) R. BLANCHARD : Grenoble, Etude de Géographie Urbaine, 3^e édition, Ed. Didier-Richard 1935, pp. 159 et sq.

(97) R. BLANCHARD, op. cit. p. 186

de de traction, thème adroitement manié par les édiles tant grenoblois que stéphanois, et soigneusement utilisé par la Cie des Tramways de Lyon pour citer un exemple apparemment contradictoire, relève d'un autre type de mécanisme, propre à la constitution de l'industrie des moyens de transport. En effet, l'électrification marque le moment où le marché des moyens de transport se présente à une échelle réellement internationale, en même temps que (ou parce que) elle représente une innovation économique importante pour les exploitants. Nous l'avons vu, le mode de traction à vapeur correspond à un matériel extrêmement lourd, hérité de la technologie en vigueur dans les chemins de fer. Ce sont « des rames de 50 à 60 mètres », « des locomotives de 25 à 30 tonnes ». A une technologie dominée par l'industrie sidérurgique, qui produit à la fois matériel roulant et voies, se substitue partiellement une technologie plus légère qui autorise un investissement moins important surtout une utilisation plus souple du matériel (les motrices électriques circulent en général seules, éventuellement par deux). Une telle innovation permet de dissocier les deux éléments essentiels du matériel : la caisse d'un côté, le système de traction de l'autre. C'est au niveau de ce dernier que se constitue un marché beaucoup plus large que ne l'était celui de la sidérurgie. Ainsi, la S.G.T.E. utilise du matériel électrique de type THURY, de fabrication suisse. La Cie des Tramways de Lyon utilise du matériel THOMSON-HOUSTON, firme qui propose un matériel complet sur l'ensemble du marché européen (Rome, Milan, Berlin), alors que, en 1897, 1.500 de ses motrices circulent dans la seule ville de Philadelphie. Nous avons déjà vu, par ailleurs, que la Cie Nouvelle d'Electricité possède l'exclusivité du système SIEMENS pour la France. Enfin, nous relevons dans le rapport VILLARET, déjà cité, des exemples, internationaux toujours, en ce qui concerne la traction électrique par conducteur souterrain (98).

Pour les compagnies de tramways, dont un certain nombre, et qui resteront des plus importantes, sont liées financièrement à l'industrie électrique, l'avantage est donc certain. De plus, cette innovation qui permet de séparer matériel roulant et système de traction, leur donnera beaucoup plus de facilités pour rester maîtresses du premier des deux éléments. Devenues plus légères, plus simples techniquement, les caisses des motrices (il n'y aura plus de wagons) peuvent être entretenues ou même construites dans les ateliers mêmes des transporteurs, échappant, ainsi, à l'emprise de la sidérurgie.

1.3 – Une deuxième phase : l'apparition de la technologie routière.

Une fois passée la phase d'installation des réseaux de tramways électriques, ceux-ci ne subissent plus que quelques modifications (extensions de lignes essentiellement) jusque vers la fin des années 1920. Dans le cadre du relatif monopole de la S.G.T.E. dans l'agglomération grenobloise et de la concurrence entre C.F.V.E.

(98) « Ce mode employé à Budapest, conduit à une immobilisation de 15.000 F. par Km de voie ferrée . . . » « La Revue technique du 10 janvier 1895 et le Génie Civil des 24 novembre 1894 et 4 mai 1895 signalent de nombreux cas (de corrosion) dans diverses villes d'Amérique ». op. cit. p. 16

et T.E. à Saint-Etienne, les lignes ont pris leur contexture définitive vers 1923 environ.

En 1929, la situation stéphanoise connaît un rebondissement. Le conflit qui a opposé les deux compagnies depuis 1897 et 1905, trouve un premier règlement lors du rachat par la Ville de Saint-Etienne de la concession des T.E. Le réseau est, alors, transformé en régie municipale et son exploitation est confiée à la C.F.V.E. sous un régime provisoire (il est prévu qu'au bout de deux ans une formule définitive sera trouvée). En fait, il faudra attendre 1942 pour que la situation entre dans un règlement définitif par la définition des responsabilités relatives du Département et de la Ville. La mise au point d'un régime unifié interviendra en 1955, sous des modalités que nous examinerons plus loin.

Entre-temps, dans le début des années 1930, se produit un phénomène nouveau, dépassant largement le cadre des réseaux de transports urbains : la concurrence rail-route.

1.3.1. – Un affrontement direct entre transporteurs

« En 1932, l'exploitation du réseau suburbain a été profondément troublée par l'apparition de transporteurs libres qui ont fait fonctionner des services exactement superposés à ceux de la Compagnie C.F.V.E. » (99).

« A partir de 1930, les lignes de banlieue (de Grenoble) eurent à subir une forte concurrence automobile, et leurs conditions d'exploitation devinrent particulièrement onéreuses.

D'autre part, l'accroissement incessant de la circulation routière automobile exigeait l'élargissement des routes, et la suppression des voies de tramways et l'annexion des banquettes de ces voies constituait une solution facile et rapide de ce problème » (100).

Détenant, jusque là, un monopole absolu dans le transport des personnes, les compagnies sont donc confrontées à un double problème : la concurrence des transporteurs routiers d'une part, l'accroissement de l'utilisation de la voirie par les véhicules individuels d'autre part. Si ce problème apparaît aux entrepreneurs de transports urbains comme plus crucial sur les lignes suburbaines, cela ne signifie pas que la concurrence ne s'exerce pas jusque dans la ville intra-muros. En effet, la circulation des véhicules automobiles « envahit » aussi bien les voies du centre que les zones limitrophes, et les transporteurs routiers installent leurs terminus dans le cœur même de la ville (essentiellement place Grenette et place Victor-Hugo à Grenoble). En fait, il y avait bien longtemps que les grandes lignes suburbaines des tramways

(99) Entretien Directeur de la C.F.V.E.

(100) J.P. PERREVE – L'Industrie des Voies Ferrées et Transports Automobiles, n° 600, avril 1964, p. 85.

avaient perdu de leur intérêt économique, et nous en trouvons les traces dans le mouvement de concentration du travail sur l'espace urbain lui-même, processus consacrant la séparation de la ville et de la campagne (cf. supra 1.2.3.1.). Seules l'exigence, affirmée par le Département, de la liaison des communes lointaines avec le chef-lieu, et l'absence de moyen de transport concurrent, autorisaient le maintien de lignes dont le coût d'exploitation restait fort élevé malgré la modernisation des réseaux.

L'assaut des transporteurs routiers est mené sur deux fronts. Le premier est celui de la technologie. Quittant les rails installés depuis le début du siècle, le moyen de transport nouveau que constitue le car automobile offre une forme de service plus souple dans la desserte des villages et des petites villes qui s'étendent, tout en respectant le tracé général des lignes de tramway. Le deuxième point d'attaque est celui des tarifs, fixés à un niveau relativement bas dans le seul but de concurrencer le réseau existant. Si l'utilisation d'un matériel moins onéreux, l'appel à une main d'œuvre moins rémunérée, et surtout la diminution sensible des coûts de fonctionnement permettent aux transporteurs routiers d'utiliser la technique du dumping sans courir trop de risques à court terme, l'accroissement des difficultés financières des compagnies de tramways sur les « grandes » lignes ouvre la voie des négociations sur un terrain favorable aux premiers.

De nombreux accords interviennent simultanément dans les deux agglomérations que nous étudions, accords qui seront confirmés par les plans de transports de 1938 à 1939. Il semble, d'ailleurs, que la perspective d'un règlement général en 1939 ait donné un coup de fouet à certains constructeurs automobiles qui cherchent à étendre le marché. Ainsi André CITROEN donne consigne à ses concessionnaires locaux de « faire circuler un maximum de cars sur les routes départementales » pour être en place au bon moment.

Concrètement, les accords passés entre la C.F.V.E. et les transporteurs routiers traduisent une séparation des compétences. La ligne de Rives-de-Gier, notamment, est abandonnée, en échange de l'exclusivité sur la ligne de Firminy. D'autres lignes du réseau suburbain sont ainsi abandonnées. Il était temps que la C.F.V.E. obtienne d'exploiter le réseau urbain des T.E. !

A Grenoble, la situation se règle différemment. « C'est alors que fut mis au point un plan d'assainissement du réseau S.G.T.E. par amputation des bouts de ligne au-delà de six à huit kilomètres. En octobre 1938, la ligne de Vif fut ramenée à Pont-de-Claix, la ligne de Voreppe à Saint-Robert, celle de Veurey à Sassenage . . . L'exploitation des bouts de ligne supprimés fut confiée à des entreprises automobiles placées sous concessionnaires de la S.G.T.E. » (101). Malgré cette disposition, la S.G.T.E. ne retrouvera jamais l'intégralité de son réseau d'avant la guerre. Seule une partie de la ligne de Vif sera exploitée à nouveau à partir de 1949.

(101) J.P. PERREVE, article cité, p. 85

A travers l'affaire des lignes suburbaines, c'est évidemment la double question de la technologie et de la définition du système de transports (forme et taille du réseau) qui est à nouveau posée.

1.3.2. — Un conflit interne à la sphère de la production

Alors que dans la phase de l'électrification, l'innovation technologique était produite à l'intérieur même d'un principe technique existant, celui du roulement sur voie ferrée, et proposait une dissociation entre caisse et système de traction, la concurrence automobile apparaît comme beaucoup plus radicale, au sens où elle porte à la fois sur le système de traction et sur la technique de roulement. Si l'intrusion de l'industrie électrique dans la technique du transport pouvait être interprétée comme modernisation de celle-ci, donc prise en charge sans modification importante du rapport industriel instauré sur la technique ferroviaire, cette nouvelle phase se présente différemment.

En effet, le capital porteur de l'innovation automobile dans la mise en œuvre des procès de transport n'a rien à voir avec celui qui avait pris en charge l'industrie des transports dans sa première période. Si le car automobile reste bien sûr un moyen de production du procès de transport, il est aussi et d'abord produit dérivé d'un procès de production de cette marchandise finale qu'est l'automobile individuelle.

Alors les rapports de l'industrie des transports à l'industrie des moyens de transport doivent changer. C'est à cette période que nous situons le moment où les entrepreneurs de transports urbains commencent à perdre la maîtrise de leur procès, et cela non seulement parce qu'il y a « des difficultés de circulation », mais parce que le moyen de production du transport lui-même change et se trouve placé dans une nouvelle logique, celle de la rotation et de l'élargissement du capital dans l'industrie automobile.

Dans ce sens l'issue « normale » du débat aurait dû voir la disparition rapide des sociétés de transports liées organiquement aux producteurs de matériels électriques ou à la vieille industrie sidérurgique, et leur remplacement par des entreprises issues de la nouvelle industrie, à la recherche de débouchés. Des tentatives sont, d'ailleurs, faites dans ce sens, notamment par PANHARD et CITROEN.

Mais nous devons nous souvenir que le débat sur les réseaux de transports n'est jamais réductible à un seul débat interne à la sphère de la production. Il a toujours une résonance politique, en ce sens qu'il est inclus dans un autre cadre qui est celui des conditions de la reproduction et de la mobilisation de la force de travail.

1.3.3. — Un règlement politique

C'est, donc, probablement, par rapport aux termes du débat politique qu'il nous faudrait rechercher certaines des raisons qui assurent le main-

tien des entreprises en place depuis le début du siècle. Si nous manquons d'informations sur la période 1930-1950 (102), nous pensons pouvoir retenir un certain nombre d'hypothèses.

Il semble, en effet, par exemple à travers le principe d'unification du réseau stéphanois (acquis à partir de 1929), que les notions de cohérence du service et d'exclusivité de l'exploitation sont beaucoup plus assurées qu'elles ne l'étaient au début du siècle. En outre, la concurrence automobile s'exerçant d'abord, nous l'avons vu, sur la périphérie du réseau, les sociétés concessionnaires se retournent vers les puissantes municipalités centrales, et, au prix de négociations difficiles, resserrent des liens qui avaient pu être relativement lâches. Enfin, la période de guerre donne un coup d'arrêt à l'offensive automobile, par pénurie de matériels et de carburant.

Pendant cette période, les entrepreneurs de transports collectifs campent sur le réseau urbain, s'assurent de la bonne volonté des municipalités en maintenant un niveau de service élevé que la guerre rend absolument vital. En outre leur position n'est pas encore trop mauvaise, puisqu'ils sont alors concessionnaires des réseaux pour quelques années encore, et que la conjoncture de pénurie ne permettra pas à l'autorité concédante de racheter les concessions pour effectuer le changement technologique.

C'est, donc, à une série d'accords expérimentaux, visant à permettre aux sociétés concessionnaires de modifier la technologie du réseau, que nous assistons. Ces accords semblent se négocier dans le seul rapport Ville-Compagnie de tramways, le Département restant, relativement, en dehors de ce débat. Si cela est compréhensible à Saint-Etienne, où l'essentiel du réseau se trouve sous concession de la Ville (et la « protection » du Département s'est révélée inefficace sur le réseau suburbain), les accords grenoblois sont plus curieux. En effet, la Ville de Grenoble n'a pas eu, et n'aura jamais, le statut juridique d'autorité concédante. Aussi, les conventions qu'elle passe en 1943 avec la S.G.T.E. pour une durée limitée, durée qui sera prolongée d'année en année par de nombreux avenants (jusque vers 1950), n'auront jamais force de loi ou d'engagement réciproque, et donneront lieu de part et d'autre, et suivant les moments, à des interprétations fantaisistes. Leur effet n'est pourtant pas négligeable. La voie est désormais ouverte à une définition progressive et au coup par coup de la consistance des réseaux : la technologie routière autorisera la création de lignes nouvelles ou l'extension de lignes existantes, en échappant aux investissements importants que nécessitait la voie ferrée. En même temps, cette faculté nouvelle modifie, paradoxalement, le sens du rapport de forces entre la maîtrise du procès de transport et la définition globale de son objet : si les sociétés de transports sauvegardent leur existence en perdant de leur autonomie, elles s'interdisent d'avoir encore une position dominante dans la définition du réseau et se soumettent, la plupart du temps, aux « exigences » d'un développement urbain qui peut se passer de leur technologie. Enfin, les règlements des années 1950 s'inscrivent, tacitement ou formellement, le principe du double financement par le Département et les Municipalités.

(102) en raison, essentiellement, de la durée limitée de la recherche.

A Saint-Etienne, une convention du 20 août 1955 entre la Ville de Saint-Etienne et le Département de la Loire, approuvée par Décret du 6 février 1957, institue un Syndicat du Réseau des Transports en Commun de la Région Stéphanoise. Ce syndicat mixte devient, alors, la seule autorité concédante du réseau, qu'elle rétrocède à la C.F.V.E. par traité du 8 septembre 1955. Les financements éventuels seront assurés aux 2/3 par la Ville de Saint-Etienne, et pour 1/3 par le Département.

A Grenoble, comme nous l'avons dit, la situation est moins claire. Le 26 février 1952, un avenant à toutes les concessions datant des années 1900 et 1912 est signé entre la S.G.T.E., le Département de l'Isère et la Ville de Grenoble. Or, toutes les concessions initiales étaient du ressort du seul Département. La Ville de Grenoble n'ayant jamais été subrogée aux droits de l'Etat ou du Département, sa signature au bas de l'avenant ne peut avoir d'autre valeur que d'engagement moral vis-à-vis des autres parties. Cette situation est, en fait, un compromis résultant d'une offensive de la Ville de Grenoble pendant la période 1943 à 1948, visant à s'insérer dans un conflit entre le Département et la S.G.T.E., conflit où est envisagé le rachat de la concession. Pour la Municipalité, la question qui semble être centrale est celle de son contrôle sur le réseau, comme le montre une délibération du Conseil Municipal du 4 mai 1948. Si ce problème du contrôle est posé, c'est, notamment, à la suite des difficultés rencontrées pour desservir les nouveaux quartiers, le Conseil Général ne paraissant pas, alors, envisager une extension de la S.G.T.E., alors qu'il a repris en régie directe le réseau des V.F.D. Les choses vont assez loin, puisque l'on signe même une convention entre la Ville et le Département, le 12 août 1948, décidant la création d'un Syndicat des Transports en Commun de la Région Grenobloise. Muette sur le régime d'exploitation à instaurer, comme sur les modalités par lesquelles le Syndicat pourra être subrogé aux droits du Département, cette convention ne verra jamais d'application. Par ailleurs, l'hypothèse du rachat de la concession est abandonnée, les parties n'ayant pu s'accorder sur le montant des indemnités. Néanmoins, c'est à l'issue de cette négociation tripartite que semble acquis le principe du financement conjoint des éventuels déficits d'exploitation, comme celui du préfinancement par la Ville de Grenoble des lignes nouvelles créées sur son territoire.

Ainsi, la « concurrence automobile », par ses deux formes que sont l'apparition des transporteurs privés et l'utilisation de la voirie par les véhicules individuels, instaure un mouvement qui sera irrésistible. Malmenées à la fois sur le plan technologique et au niveau de leur adéquation à la définition politique du réseau, les entreprises de transports urbains entrent dans un processus où elles perdront l'essentiel de la maîtrise de leur procès de production. Leur permanence institutionnelle ne peut que leur faire retarder, une à une, les échéances. La marque la plus nette de leur résistance est constituée par la phase des trolleybus, compromis entre le mode de traction électrique et l'innovation technologique introduite par l'automobile : l'autonomie du roulement.

Cet aperçu historique nous montre que l'évolution des entreprises de transports collectifs urbains n'a pas été linéaire, mais bien au contraire ponctuée de conflits, de crises et d'ajustements successifs, tant par rapport à l'industrie de produc-

tion des moyens de transports que par rapport aux conditions de fonctionnement des entreprises elles-mêmes et à la définition de leur domaine d'activité. Il montre, également, que, depuis l'origine de cette industrie, la puissance publique est intervenue dans son fonctionnement, soit comme « arbitre » de certains conflits, soit comme partie prenante, autour de divers enjeux, et ceci, de façon parfois contradictoire en son sein même, selon les niveaux de ses actions et selon leur nature. C'est pourquoi il nous semble utile, et même nécessaire, de nous arrêter quelque peu sur l'étude de la physionomie économique des entreprises de transports collectifs urbains.

2 – Principes d'une analyse des entreprises de transports urbains

Nous venons de voir que les entreprises de transports collectifs urbains, parties de l'industrie des transports et filles du chemin de fer, ont connu de 1880 à 1950 environ une évolution notable, sous le double effet du progrès technique et de la concurrence. A travers cette lecture historique, nous avons notamment cherché à montrer quel pouvait être le « comportement » de ce type particulier de capital, comment il réagissait par rapport aux situations nouvelles auxquelles il était confronté. Remontant assez loin dans le temps, ce décryptage présente, pour nous, un premier mérite : celui de relativiser les problèmes actuels, en montrant que, dans une perspective historique assez large, ils se présentent comme les signes extérieurs d'une nouvelle mutation, qu'il faut analyser dans la lignée des transformations que les entreprises de transports collectifs urbains ont déjà connues au cours des périodes que nous avons évoquées.

En deuxième lieu, ce même décryptage met en évidence la nécessité d'une analyse économique et politique comme devant expliciter, après les avoir mises à jour, les caractéristiques fondamentales de ces entreprises, afin d'approfondir et d'affiner la compréhension que l'on peut avoir des données de la situation actuelle.

Depuis 1963 environ, date à laquelle réapparaissent des difficultés financières dans la gestion des réseaux, et de façon beaucoup plus criante depuis 1967, il semble reconnu par tous qu'un état de crise traverse les entreprises de transports collectifs urbains, dont la manifestation première est l'importance croissante des déficits d'exploitation. Le débat qui s'est instauré nous paraît porter sur trois niveaux, qui ne sont pas toujours clairement définis et encore moins articulés entre eux, à savoir :

- une réflexion sur les problèmes technologiques
- une interrogation quant aux principes qui guident la gestion des entreprises
- une interpellation de l'appareil politique comme devant trouver l'issue de la crise.

Modifications réelles dans le fonctionnement des entreprises, enjeux des négociations ou des études récentes, renvoient simultanément ou successivement à ces

trois niveaux, et l'on pourrait, sur un cas comme celui de l'agglomération grenobloise, écrire le « scénario » des discours et des pratiques qui y réfèrent.

Mais au-delà de l'apparence, la question qui nous est posée est de mettre à nu les mécanismes qui régissent les phénomènes immédiats, qui structurent et expliquent le monde du visible et de l'observable.

Reflets d'une mutation dont nous essaierons d'indiquer les tendances, des négociations quasi-permanentes se déroulent, tant au niveau des agglomérations qu'à celui de l'appareil administratif et politique central. Tentatives de restructuration de l'appareil politique local, recherche de nouveaux modes de transport, redéfinition des procédures de financement investissent à nouveau les trois objets de débat que nous avons décelés comme traversant les étapes précédentes :

- mode de traction, mode de roulement, types de matériels
- nature et configuration des réseaux
- définition de l'autorité de tutelle et rapports de pouvoir.

C'est dans l'unité de ces trois thèmes que l'on peut voir que la question fondamentale est celle de l'existence, de la nature et des structures d'un capital donné, dont la mise en valeur se fait dans des conditions spécifiques et répond à un objectif social qui la définit, en même temps qu'il la dépasse.

Renvoyant à la section suivante l'examen de cet objectif, la mobilisation et la reproduction de la force de travail, en termes plus précis et plus nuancés que nous ne l'avons fait jusqu'alors, nous voudrions, ici, rechercher quelles catégories mettre en place et quelle méthodologie élaborer pour examiner la physionomie des entreprises de transports collectifs urbains et donner une base à l'analyse de la structuration de leurs activités.

2.1 – Le caractère de nécessité, objet du débat politique

La crise financière, qui marquait le point de départ de la période des mutations actuelles, a obligé les divers « responsables » à faire la constatation de la « désaffection croissante du public à l'égard des transports en commun », à travers le phénomène bien connu de la « spirale descendante ». Ainsi, les transports collectifs n'assurent plus, aujourd'hui, que 6 % des déplacements (marche à pied exclue) de l'agglomération grenobloise (11,3 % en 1967). Ce constat amène en fait à reposer la question du caractère de nécessité de l'industrie des transports urbains (en tout cas en ce qui concerne la province, mais le débat politique n'est pas absent dans l'agglomération parisienne, comme on peut le constater).

Lorsque nous avons étudié, dans le chapitre II, le statut et les conditions d'apparition de l'industrie des transports, en général, nous avons longuement insisté sur ce caractère, et aussi bien en nous posant la question de la définition théorique des déplacements des personnes qu'en examinant l'histoire des entreprises de trans-

ports urbains, nous avons approché, de façon assez globale il est vrai, le contenu d'une telle notion. Rappelons son principe.

Par rapport à la formule générale des transports, qui constitue en quelque sorte son modèle théorique, il faut que l'activité du transporteur soit nécessaire à d'autres entrepreneurs, ou à certaines catégories sociales, ou encore à la collectivité dans son ensemble, afin qu'existe une « demande solvable » lui permettant de réaliser la valeur d'échange du procès de transport. L'exemple de la route qu'avait choisi MARX garde, évidemment, toute sa vigueur.

C'est très clairement cette question qui est implicitement posée par le recours au calcul économique, bien qu'il ne puisse la prendre en considération dans sa dimension réelle.

De la même façon, c'est dans ce cadre que peuvent être interprétées, au moins provisoirement, les demandes de compensation des tarifs sociaux et d'indemnisation pour les lignes nouvelles comme répondant, à travers la recherche de l'équilibre du compte d'exploitation du réseau, à l'impératif de la métamorphose $P - A'$, phase de réalisation de la valeur.

A un moment où ce caractère de nécessité est battu en brèche, alors que son évidence ne faisait aucun doute dans les périodes de quasi-monopole des transports collectifs, par la « concurrence » du transport individuel, il est tout à fait normal qu'il apparaisse en tant que question centrale, parfois clairement posée, dans un débat de nature politique. Ce que nous avons appelé l'interpellation de l'appareil politique n'est pas seulement recherche de moyens (financiers et réglementaires) nouveaux, nécessaires pour l'exécution du procès de transport, c'est aussi une interrogation sur la nécessité même du transport collectif, et laquelle. Et cette interrogation prend un sens différent suivant ceux qui la portent : usagers (103), syndicats et groupements politiques, ou encore (ce qui est peut-être le plus fréquent) transporteurs eux-mêmes.

2.1.1. — Un processus de questionnement

Il serait, en tout état de cause, extrêmement intéressant d'examiner par quels processus le développement de la crise a abouti, à un certain moment, à ce que le débat politique s'instaure, et que certains de ses aspects trouvent un niveau d'expression qui dépasse le cadre de l'institution politico-administrative locale ou nationale (notamment par la presse). Une telle analyse n'était pas notre objet. Néanmoins, sans prétendre donner ici une illustration du processus complet, arrêtons-nous à l'exemple grenoblois.

Cet exemple est, en effet, typique d'une procédure où le questionnement est à l'initiative de l'entreprise de transports.

(103) cf. « Livre Noir des Transports Parisiens », F.N.C.U.T.R.P.

Dans une note du 31 mars 1970, la S.G.T.E. rappelle que « dès 1963, apparaît une distorsion entre le trafic et le kilométrage parcouru, ce qui avait amené la société à demander au pouvoir concédant, en 1964, la compensation des avantages tarifaires à caractère social ». En effet, un déficit d'exploitation de 220.000 F était accusé en 1963, la prévision pour 1964 étant alors de 624.000 F. Le déficit n'ayant pas été couvert par l'autorité concédante, la S.G.T.E. engage une double série de mesures : hausses de tarifs dont la première correspond à une augmentation « moyenne » de 9 % en 1965, et qui aboutiront à une augmentation du tarif général entre 1965 et 1973 de 120 % ; réduction de l'autofinancement, puisque la part des recettes qui y sont consacrées passe de 5,5 % en 1961 à 1,05 % en 1969, pour devenir quasiment nulle ensuite (104). Parallèlement, le trafic diminue rapidement à partir de 1967 et passe de 18,9 millions à environ 17 millions de voyageurs en 1972, c'est-à-dire une baisse supérieure à 10 %.

On reconnaît, là, les mécanismes désormais classiques de la « crise ». Aussi, la S.G.T.E. se retourne-t-elle à nouveau vers son autorité concédante, le Département de l'Isère, en 1970, fondant son augmentation sur deux « points noirs » : les « tarifs sociaux » et les lignes nouvelles. Les prévisions de déficits semblent suffisamment alarmantes pour justifier un « regain d'intérêt » de la part du Conseil Général. C'est sur la position qu'il prend alors que vont se constituer les bases d'un débat qui intéressera, outre le Conseil Général, le Préfet de l'Isère et les communes de l'agglomération regroupées au sein du S.I.E.P.U.R.G. (105). En effet, si l'assemblée départementale reconnaît pour la première fois la validité d'une argumentation qui porte sur les « tarifs sociaux », il n'en va pas de même pour le deuxième point évoqué : la question des lignes nouvelles ne la concerne pas, et la paternité doit en revenir aux communes intéressées. Dans le même mouvement, considérant par là que l'affaire de la S.G.T.E. est proprement urbaine, elle ne consentira à subventionner les réductions tarifaires qu'à 50 %, si le S.I.E.P.U.R.G. s'engage à verser le reliquat. Le mécanisme de l'interpellation politique aboutit donc à une recherche de la désignation et du partage des responsabilités entre les institutions concernées à un titre ou à un autre. Et il faut reconnaître que ce mécanisme était devenu hautement probable en raison des nombreuses ambiguïtés qui constituaient la trame des relations entre la S.G.T.E., les communes et l'autorité concédante. Aussi bien, dès ce moment, le débat s'engage sur une voie formaliste. Le S.I.E.P.U.R.G. met en cause l'argumentation des lignes nouvelles, et ne vote de subventions que sur les réductions tarifaires.

Restons en là sur la description du jeu institutionnel qui aboutira à la signature, en 1972, d'un avenant provisoire entre le Conseil Général et la S.G.T.E. Le point essentiel qu'il nous faut retenir est la très faible consistance, comme le peu d'élargissement, du débat sur la notion même du service que constitue le transport. L'ensemble des rapports instaurés entre les diverses parties prenantes renvoie à un seul des thèmes possibles que nous avons indiqués plus haut : celui qui concerne le

(104) Inversement, les années 1967 à 1970 sont marquées par plusieurs recours à l'emprunt, notamment auprès de la Caisse d'Aide à l'Équipement des Collectivités Locales.

(105) Syndicat Intercommunal d'Étude des Problèmes d'Urbanisme de la Région Grenobloise.

régime de concession, sous le double aspect du pouvoir de tutelle et du financement. Une seule péripétie aurait pu permettre que le débat change d'orientation et porte notamment sur la consistance du réseau, donc sur sa définition : la tentative de rachat de la concession. En effet, la question centrale aurait pu devenir : « racheter, pour quoi faire ? » Mais cette tentative échoue pour diverses raisons, et le débat revient essentiellement sur les participations financières devenues nécessaires pour assurer le maintien du service et sur des modalités provisoires.

En fait, le débat sur la configuration du réseau, seul susceptible d'apporter des éclaircissements sur l'existence d'un projet politique implicite, donc sur le contenu que les élus locaux veulent donner à la nécessité d'un réseau (nécessité admise implicitement puisque la S.G.T.E. a, en grande partie, obtenu gain de cause), se déroule ailleurs, essentiellement à un niveau technique, au sein de l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération. Mais limité, à ce moment-là, à la décision de principe d'une ligne en site propre (dont nous aurons l'occasion de reparler plus loin), encore entaché d'incertitudes financières et en butte à certaines difficultés dans l'expérimentation, le projet ne pénètre pas encore dans l'horizon du débat politique, tout au moins pour un nombre important d'élus locaux. Il ne constitue donc pas l'objet d'un débat interne aux institutions politiques concernées, et ne peut ainsi tenir lieu d'« image » par rapport à laquelle il eut été possible de mettre au point une position plus nette dans l'affaire de la S.G.T.E. Notamment, il est clair pour les promoteurs de la nouvelle ligne que la Société ne soutiendra pas ce projet, ce qui explique en partie que les deux thèmes n'ont pas été débattus de front.

2.1.2. — Le caractère de nécessité est, au moins, implicite

En tout état de cause, le mécanisme de l'interpellation politique n'est pas terminé dans le cas grenoblois, où il s'est déroulé dans des conditions particulièrement défavorables, qui ne permettraient pas une issue rapide. Il semble que l'on puisse trouver des situations aussi bien semblables que différentes dans d'autres agglomérations. Il paraît assez fréquent, notamment, que le questionnement soit ainsi provoqué par l'entreprise de transports, qui cherche à faire « prendre parti » aux collectivités locales concernées, menacée qu'elle est, dans son existence même.

Quelle que soit l'issue du débat ainsi provoqué, maintien du service par la garantie de l'équilibre du compte d'exploitation ou démonstration spectaculaire d'une priorité aux transports collectifs, on ne trouve pas de cas d'agglomération moyenne où la nécessité du service ne se trouve pas confirmée. Partout où la crise s'est trouvée présente, c'est à une nouvelle évaluation de la « vocation » du réseau des transports que les élus locaux se trouvent tenus de procéder. Dans ce cadre, il ne s'agit pas seulement d'évaluer en termes quantitatifs si l'entreprise doit assurer 5 % ou 30 % des déplacements, mais aussi de savoir si elle deviendra « une œuvre sociale » pour le transport des « captifs » ou l'outil efficace permettant de mobiliser à des conditions acceptables une large fraction des travailleurs de l'agglomération. Au-delà donc des mesures qui peuvent assurer le retour à une réalisation « normale » de

la valeur du procès de transport, il faut envisager qu'une politique locale des transports assigne à l'entreprise, et à travers elle au réseau lui-même, une place particulière, parfois stratégique, dans un débat qui la dépasse et qui surtout la détermine globalement en définissant son domaine d'action.

2.1.3. — Une restructuration institutionnelle

Dans le cadre de la redéfinition de l'activité des entreprises de transports et parmi un certain nombre de mesures, dont certaines seront rappelées plus loin, une des tâches de l'administration centrale consiste à fournir une référence territoriale à l'aide du réajustement de la notion de « périmètre urbain », délimitant les frontières géographiques des réseaux dans les agglomérations. Les collectivités locales, pour leur part, sont invitées à opérer une définition plus précise à travers l'élaboration des documents d'urbanisme (S.D.A.U., P.O.S.) qui se doublent de plans de transports, dont il faut souhaiter l'articulation avec les orientations de la localisation de l'habitat, des zones industrielles, des voiries, etc . . . Dans cette tendance générale à la « gestion de l'urbanisation », qu'il ne nous appartient pas d'étudier globalement, il faut noter que le débat sur les transports accompagne ou provoque des réajustements particuliers de la structuration de l'appareil politico-administratif local.

Il semble, notamment, que l'on puisse observer un recentrement progressif des responsabilités de tutelle, vers les communes directement intéressées.

Si le processus a été enclenché très tôt à Saint-Etienne, où le département de la Loire n'a depuis longtemps qu'un rôle de second plan par rapport à la ville-centre, il est très probable que le S.R.T.C.R.S. (106) connaîtra un certain nombre de modifications. Actuellement, les communes périphériques desservies par la C.F.V.E. ne siègent au Syndicat qu'à titre consultatif, restant ainsi à l'écart des engagements financiers dont l'importance n'échappe pas à la règle générale des déficits croissants. Aussi, bien que la coopération intercommunale n'ait pas donné lieu à une tradition locale très ancrée, il conviendra d'examiner de très près les remous institutionnels que la situation du réseau ne saurait manquer de provoquer.

Inversement, l'agglomération grenobloise s'engage récemment dans ce processus de recentrement qui aboutira probablement plus rapidement. Mis en place de longue date, les rouages des institutions intercommunales autorisent une prise en charge rapide de la maîtrise du réseau de transports . . . pour autant que les problèmes financiers que celui-ci présente ne divisent pas les élus de l'agglomération. Là aussi, et l'échéance est brève, il conviendra d'examiner si l'avancement du projet de transport en site propre est susceptible de fournir une base de discussion collective aux membres du syndicat intercommunal. Comme nous l'avons déjà signalé, la mise au point d'un projet d'ensemble de réseau est suspendue à cette question, et, à travers elle, la définition concrète d'une politique de transports.

(106) Syndicat du Réseau des Transports en Commun de la Région Stéphanoise

Ce processus d'adaptation des structures administratives aux réalités du fonctionnement d'ensemble de la circulation dans les agglomérations n'a pas manqué de retenir l'attention de nombreux observateurs soucieux de trouver des propositions constructives à apporter dans ce débat.

Ainsi, la revue « Liaisons Rhône-Alpes », dans son numéro spécial de Mai 1970 sur le Poids économique et social de l'Automobile dans la Région Rhône-Alpes, lance un appel à la constitution d'une « autorité unique ayant, effectivement, compétence pour organiser et coordonner la circulation, le stationnement et les transports publics au sein d'une même agglomération ». C'est également le cas du Groupement pour l'Etude des Transports Urbains Modernes (G.E.T.U.M.) qui, à travers sa revue « Le Forum des Transports Publics » milite, entre autre, pour la mise en place d'une telle structure d'organisation administrative.

2.2 – Tendances de la restructuration interne

Ce processus de re-définition de la place et du rôle des entreprises de transports collectifs se déroule donc principalement sur la scène politique locale, et se trouve amorcé par l'apparition d'un déficit croissant du compte d'exploitation de ces entreprises.

C'est pourquoi, il est maintenant indispensable d'étudier quels sont les mécanismes économiques qui ont amené ces sociétés, jadis florissantes, à entrer, aujourd'hui, dans une période de régression et de crise. Cette phase de la démarche devrait nous permettre de mieux comprendre la nature et les implications des « restructurations » en cours.

2.2.1. – Le « désaisissement » progressif du capital par les exploitants

Une première constatation retient l'attention de l'observateur : Les mutations techniques que nous avons décrites ci-dessus ont été l'occasion d'un transfert de la charge des infrastructures des sociétés de transports vers les collectivités responsables de la voirie. On trouve déjà un financement sur fonds publics de certaines infrastructures, et même des véhicules, comme pour la ligne Grenoble à Villard-de-Lans concédée à la S.G.T.E. en 1900 (107). Le passage au trolleybus ne nécessite plus pour l'entreprise que la présence des fils électriques aériens et supprime la charge des infrastructures ferrées en permettant aux véhicules d'utiliser la voirie commune (108). Mais l'adoption majoritaire de l'autobus, qui est le phénomène marquant de cette période, ne lui laisse plus aucune charge d'infrastructure, si ce n'est une redevance annuelle pour le stationnement des véhicules. Ainsi, la seule

(107) « Il fut décidé que la ligne serait construite par le département qui en confierait l'exploitation à la S.G.T.E. (...) Le matériel roulant, propriété du département, était peint en brun rouge comme le matériel S.G.T.E., mais présentait le monogramme G.V.L. (Grenoble-Villard-de-Lans) » J.P. PERREVE op. cit. p. 84.

(108) C'est vers 1955 que sont supprimés les tramways à Grenoble, Toulon et dans la plupart des agglomérations de province.

propriété des moyens de production du procès de transport qui lui reste est celle du matériel roulant.

Cette opération, qu'on peut interpréter comme une forme de dévalorisation du capital de l'entreprise, a pour effet de réduire considérablement le montant de son capital constant investi dans un réseau urbain (109).

La composition organique du capital se trouve alors abaissée, et la mutation technologique et économique ainsi opérée devrait donc permettre l'apparition d'un taux de profit supérieur (110).

2.2.2. – La paralysie du procès de transport, maladie des entreprises (111)

Si, effectivement, une décade s'écoule sans problème majeur, les « effets pervers » du passage à l'autobus vont bientôt se faire sentir, et l'argument de la souplesse d'utilisation de ces véhicules perdra rapidement tout son poids. Ce que l'entreprise avait gagné en abaissant la composition organique de son capital, elle le paye sous forme d'une perte croissante de la maîtrise de son procès de production : face à l'accroissement géométrique du parc automobile, et à son utilisation plus large en milieu urbain, la vitesse commerciale des autobus baisse continuellement, les horaires sont perturbés, et l'entreprise est progressivement atteinte de paralysie dans l'accomplissement de son procès de production. « La municipalité se rend compte que cela ne circule plus et que nous ne pouvons plus travailler, sans que ce soit de notre faute. C'est, donc, l'ensemble du contexte qui est responsable ; les élus s'en rendent compte et bouchent les trous, mais pas comme je le voudrais » (112).

(109) A titre d'illustration des masses financières relatives des infrastructures et des véhicules, les comptes de premier établissement de la société des Omnibus et Tramways de Lyon (O.T.L.) font apparaître les chiffres suivants de 1903 à 1907 (en francs).

	1903	1904	1905	1906	1907
Nouvelles voies	5.062.807	5.905.119	6.902.268	7.763.371	8.808.530
Matériel roulant	5.654.189	5.734.810	6.388.749	6.878.152	7.005.559
	1908	1909	1910	1911	1917
Nouvelles voies	9.790.092	10.558.061	11.561.578	12.141.737	16.296.867
Matériel roulant	7.536.145	8.535.054	8.856.859	9.233.954	10.935.027

Extrait du mémoire de D.E.S. d'Histoire de Claude SCHMIT « Les Transports en commun à Lyon – 1830-1914 » Lyon 1969 p. 121.

(110) Il serait, par ailleurs, intéressant de chercher à savoir où sont allés s'investir les capitaux frais ainsi dégagés.

(111) « A notre tour, nous avons attrapé la maladie » Interview d'un directeur de réseau.

(112) Interview de M. FAY, Directeur de la C.F.V.E.

Cette opinion particulière illustre bien le problème qui se pose à l'ensemble des responsables de l'exploitation des réseaux de transports collectifs urbains, et la conscience qu'ils en ont. Outre les mesures de défense au niveau de la sauvegarde financière de leurs exploitations, ceux-ci vont mettre en œuvre une politique plus offensive qui se traduira à deux niveaux.

2.2.3. — La double réaction des entrepreneurs

Face à ces contraintes extérieures qui tendent à bloquer physiquement leur procès de production, les entreprises vont, dans un premier temps, mettre en œuvre un certain nombre de mesures visant à accroître ce qu'elles nomment leur « productivité interne » ; autrement dit, elles se défendent seules, avec les armes dont elles disposent, appelées dans la terminologie professionnelle « facteurs de production », à savoir le travail, le capital et les achats, cherchant en leur propre sein, les moyens de faire face à une situation qui leur est imposée du dehors. Les transporteurs sont donc amenés à réorganiser et rationaliser l'ensemble de leurs activités, afin de minimiser la consommation de chacun de ces facteurs, et de réduire ainsi leurs prix de revient, tout en maintenant ou en augmentant leur production. Les politiques des différents réseaux sont à cet égard très variées en fonction des caractéristiques propres à chacun. Elles concernent souvent « la mise à agent unique » dans le service du « mouvement », bien que cette mesure soit diversement appréciée au sein de la profession. L'année 1966 est une date marquante dans ce domaine, avec la communication du rapport de M. VIDAL à la XVII^e Assemblée Générale de l'U.T.P.U.R. à Toulouse « dispositions propres à faciliter le service à un agent dans les Transports Urbains ».

Mais au total, cette politique trouve progressivement ses limites, comme le constate M. BRAGARD à partir d'un échantillon de dix réseaux.

Ses conclusions méritent d'être largement citées (113) :

« Nous pouvons retenir de l'étude qui précède que, d'une façon générale, au cours des années passées, les Réseaux de transports urbains ont réussi à diminuer la consommation du facteur travail et celle du capital et à n'augmenter qu'assez faiblement celle des achats.

Par contre, ils ont accru sensiblement leur production, c'est-à-dire la mise à la disposition des usagers de leurs places kilomètres offertes ou PKO ; ils ont, de ce fait, augmenté leur productivité.

Cette augmentation n'est certes pas considérable puisque, sur une période de 5 ans de 1963 à 1967, elle n'est que de 6,01 %, mais elle est certainement très méritoire si l'on songe aux entraves croissantes auxquelles nous avons dû faire face.

(113) Union des Transports Publics urbains et régionaux — XIX^e Assemblée Générale technique — 27-30 mai 1970 — Tours — Rapport présenté par M. BRAGARD : « La productivité interne dans les transports urbains ».

Cependant, une autre observation doit être faite : le taux de croissance de 6,01 % au cours de la période s'analyse de la façon suivante : 4,46 % d'accroissement de la productivité de 1963 à 1965 et seulement 1,55 % de 1965 à 1967.

Cette remarque revêt, pensons-nous, un grand intérêt car elle correspond bien à ce que nous avons pu observer tout au long de notre étude ; nous enregistrons un fléchissement dans les taux de croissance de notre productivité au fur et à mesure que les années s'écoulent.

Or, les mesures que nous avons faites se terminent avec l'exercice 1967. Depuis cette date déjà lointaine, les effets nuisibles, voire même paralysants, pour l'amélioration sinon pour l'obtention de notre production se sont accrus dans des proportions considérables avec les difficultés de la circulation.

Il est, donc, à craindre que, si nous reprenions ces mesures pour la période actuelle, la diminution de la productivité constatée après 1965 continuerait à diminuer postérieurement à 1967 ».

Lorsque s'amenuisent ainsi les possibilités de gains de « productivité interne », les réseaux sont alors obligés de rechercher les moyens de modifier les conditions extérieures à leur procès de production, la « productivité externe », — c'est en particulier la mise en place, ces dernières années, des « bandes réservées » et de différentes mesures de réglementation de la circulation visant à accroître la vitesse commerciale des véhicules — ce qui les amène à nouer des liens plus étroits avec les collectivités locales.

Bien que nous ayons peu d'éléments à ce sujet, il semble également qu'ils cherchent à échapper à leurs obligations de service public en développant un secteur de « services spéciaux » probablement plus rentable ; ainsi les recettes procurées par ce type d'activité représentaient en 1969 8,3 % de la recette totale de l'ensemble des lignes régulières gérées par la S.G.T.E. (10,8 % environ en 1971). De même la Régie Mixte des Transports Toulonnais a mis en place 18 services transportant 7.000 écoliers par jour, ainsi que des transports d'ouvriers pour l'Arsenal de la Marine Nationale, qui lui permettent de mieux utiliser son personnel et ses véhicules durant les heures de faible trafic (114).

Il serait intéressant de connaître la portée exacte de ces mesures, et de savoir, en particulier, si ces activités ne sont pas contradictoires avec la recherche de l'équilibre du compte d'exploitation (par exemple la mise en place de transports ouvriers ou de scolaires peut vider certaines lignes régulières de leur clientèle habituelle). En tout état de cause, cette forme d'organisation des transports nous semble devoir relever d'une analyse plus large quant à sa signification et ses implications, analyse centrée autour du concept de mobilisation et dont nous tenterons de jeter les bases dans la section suivante.

(114) D'après un article intitulé « Les transports Urbains de Toulon » in : Le Forum des Transports Publics n° 19 — Avril-Juin 1972 — p. 13.

2.2.4. – Un nouvel élément dans la restructuration – Une hypothèse de recherche

Mais, outre l'ensemble des mesures visant à accroître la « productivité externe », c'est-à-dire à permettre l'exécution plus libre de leur procès de production (« l'obtention de notre production ») par le retour à des conditions de circulation se rapprochant du site propre, on peut voir certaines entreprises pousser plus loin le processus de « désaisissement » de leur capital que nous avons noté plus haut, et demander à leur autorité de tutelle d'assumer tout ou partie du renouvellement ou de l'accroissement du matériel roulant, c'est-à-dire la dernière part importante de leur capital constant (115).

On est alors fondé à s'interroger sur la prochaine étape de leur évolution, et à se demander si celle-ci ne les amènera pas, par la disparition graduelle de leurs engagements financiers au niveau des investissements, à endosser progressivement un statut économique assez proche de celui des sociétés de services.

Le champ de réflexion qui s'ouvrirait alors est, jusqu'à ce jour, peu exploré à notre connaissance, la définition et l'analyse précises de ce type d'entreprise restant à produire, à moins d'en contester la nature même.

Sans en faire le sujet d'une recherche particulière qui dépasserait de beaucoup le cadre de ce rapport, il nous semble nécessaire d'avancer quelques éléments de réflexion sur la nature de ces entreprises.

Elles apparaissent dans un premier temps comme le « produit naturel » de la différenciation croissante des activités économiques et du processus général de complexification sociale, qui appelle et justifie le « règne des spécialistes ». On observe le plus souvent une certaine correspondance entre l'objet de ces sociétés de services et la décomposition analytique du capital industriel en termes de « fonctions » (116). Ainsi, le mouvement de division sociale du travail qui s'est concrétisé par l'apparition du capital commercial correspond à la prise en charge par un capital particulier de la fonction « réalisation de la valeur », la métamorphose M' – A' du cycle du capital industriel. Ce mouvement que MARX a pu analyser pour son époque (117) correspond, dans le cadre des rapports sociaux capitalistes spécifiés à chaque étape, à un certain niveau et à une certaine forme de développement des forces productives de la société. Alors, l'émergence de ces sociétés dites de services serait à la fois l'expression d'un besoin du capitalisme contemporain, et la forme que prend la réponse à ce besoin lorsqu'elle est assumée par le capital lui-même.

(115) Une telle mesure est, notamment, incluse dans un avenant au traité de concession, liant la S.G.T.E. au Département de l'Isère, approuvé par le Conseil Général au cours de sa session d'automne 1972.

(116) Le terme de « fonction » traduit ici la perception réifiée des diverses manifestations du capital en tant que rapport social.

(117) K. MARX Le Capital Livre III – Section IV.

Les sociétés de « leasing » par exemple, constituent une articulation particulière entre capital bancaire et capital industriel, en ce qui concerne l'achat des moyens de production par celui-ci, la métamorphose A – Mp. Cette forme nouvelle de crédit s'appuie sur la décomposition juridique de la propriété des marchandises en usufruit et nue-propriété.

Toujours à l'amont du procès de production, les régies de personnel et les entreprises de travail temporaire prennent en main l'acte d'achat des forces de travail pour le compte du capital industriel, réalisant ainsi une séparation encore plus nette entre moyens de production et moyens de subsistance.

On pourrait, encore, citer quantité d'exemples, allant de l'entretien des locaux au conseil juridique ou fiscal, en passant par l'expert en organisation du travail ou le spécialiste des relations publiques.

Si le but commun de ces différents intervenants consiste à augmenter le profit total de l'entreprise qui a recours à leurs « services » et qui dépense parfois pour cela beaucoup d'argent, les moyens employés doivent être adaptés à chaque fois à la « fonction » prise en compte : production de plus-value, gestion du capital aux différents moments de son cycle, etc . . .

L'interprétation de ces nouvelles formes de division sociale du travail devrait sans doute se fonder en grande partie sur l'analyse précise des périodes de rotation des différents éléments du capital fixe et du capital circulant, comme base d'autonomisation des diverses « fonctions » du capital.

La spécificité des sociétés de service par rapport au modèle de référence qu'est l'entreprise industrielle demanderait également à être examinée sur deux points pour lesquels nous ne pouvons qu'avancer des hypothèses :

– n'y a-t-il pas une relative simultanéité de leur « procès de production » et de l'usage qui en est fait (donc de sa réalisation), tout au moins une concordance plus étroite entre ces deux moments qu'au cours du cycle d'un capital industriel ?

– la non propriété de l'objet de travail par « l'entrepreneur de services » n'est-elle pas une caractéristique fondamentale de ce type de société ?

Ce genre d'activité ne va pas, en effet, sans poser de nombreux problèmes, en particulier quant à l'existence et à la nature exacte du capital mis en œuvre par la société de service. Il nous semble qu'on ne peut éclairer cette question que par référence à l'usage qui est fait du service, et qu'il faut, en attendant un cadre théorique plus élaboré, examiner en soi chaque cas d'espèce.

On pourra nous objecter que ces remarques ne concernent que les « services aux entreprises » et ne laissent dans l'ombre les « services aux personnes ». Outre le fait que cette distinction est parfois assez floue, elle nous semble uniquement des-

criptive, assez peu opératoire et mal fondée théoriquement. Si l'on doit faire une distinction dans le champ des activités de ces entreprises, ce serait, sans doute, plus dans l'étude des services relatifs à l'accumulation du capital, par comparaison avec ceux qui ont trait aux nécessités actuelles de la reproduction de la force de travail, qu'il faudrait la déceler.

En ce qui concerne les entreprises de transports collectifs urbains, la notion de société de service nous semble pouvoir recouvrir un double contenu :

— d'une part, elles conserveraient leur rôle technique de « tractionnaire », utilisant ainsi les compétences et l'expérience des entrepreneurs et de leurs cadres en matière de gestion et d'organisation des réseaux (la mise en œuvre des procès de transport), en matière de relations avec l'administration locale et centrale ainsi qu'en ce qui concerne le choix des matériels et des moyens à mettre en place. C'est ce savoir-faire, cette compétence gestionnaire qui justifierait une rémunération conçue comme une sorte de salaire ou de prime de direction.

— d'autre part, et en complément indispensable du premier point, elles conserveraient également la fonction de « régie du personnel » nécessaire à l'accomplissement des procès de travail.

Au total, elles seraient donc investies de la mission de mettre en œuvre un capital qui ne leur appartient pas et qui a pour caractéristique d'être maintenu en place pour des raisons jugées impérieuses par l'autorité politique, en dépit du caractère déficitaire de son fonctionnement.

Ce schéma presque prospectif (dans la mesure où il extrapole des tendances actuellement minoritaires) est cependant refusé par de nombreux membres de la profession.

Est-ce à dire qu'il y a encore des enjeux possibles dans ce domaine ? Mais alors lesquels et en quels termes sont-ils posés ?

Nous ne pouvons, ici, que retenir ce cas de figure comme hypothèse de recherche.

Il nous semble, cependant, important de noter que la séparation déjà existante entre le compte d'exploitation du réseau et la comptabilité de l'entreprise qui l'exploite, peut préfigurer une telle évolution dans la mesure où celle-ci semble fondée sur le transfert de la propriété du réseau vers l'autorité de tutelle. De plus, les contrats-types en préparation au sein de l'administration centrale écartent la régie directe et la concession aux risques et périls, c'est-à-dire les deux formes juridiques où coïncident propriété et mise en œuvre du capital. Par contre, affermage et régie intéressée sont retenues comme cadres juridiques plus adéquats aux situations réelles susceptibles de voir le jour à brève échéance. L'examen des problèmes soulevés par leur adoption et l'étude des diverses interprétations et adaptations qui en seront fai-

tes nous semblent pouvoir fournir un éclairage important sur notre hypothèse de recherche.

2.3 – Entreprises de transports collectifs urbains et industrie des moyens de transports.

On a vu au paragraphe précédent que les entreprises exploitant des réseaux urbains avaient fait des tentatives visant à sortir de l'impasse financière où elles se voyaient acculées, en particulier en cherchant à retrouver des conditions de travail antérieures plus favorables (bandes réservées) pour s'assurer une certaine maîtrise dans le déroulement de leur procès de production. L'introduction de la commande à distance des feux tricolores vise également à agir sur les conditions extérieures en procès de transport, et nécessite certains investissements supplémentaires (souvent assurés conjointement par l'entreprise et la collectivité locale). De même, la mise à agent unique a demandé l'introduction de nouvelles modalités de tarification et de perception, et donc, l'achat d'appareils conçus à cet effet (distributeurs, oblitérateurs etc . . .). Enfin, la régulation automatique du trafic, qui considère la marche du réseau comme un processus global, commence à être introduite dans certaines villes comme Toulouse et implique également l'équipement des autobus à l'aide d'appareils de liaison.

L'ensemble de ces mesures de modernisation demande donc de procéder à certains aménagements des véhicules. De leur côté les constructeurs d'autobus s'efforcent de proposer aux responsables des réseaux, des modèles mieux adaptés aux transports urbains actuels ; ainsi BERLIET avec le PR 100 et SAVIEM - HEULIEZ avec le SE 10 récemment, en ce qui concerne les producteurs français. Au total, les liens entre productivité du réseau et modernisation du matériel sont reconnus par les professionnels, sans qu'il leur soit cependant, toujours possible de les préciser et de les chiffrer comme ils le souhaiteraient (107).

Nous retrouvons donc ici, dans la pratique concrète des réseaux urbains d'aujourd'hui, une des caractéristiques fondamentales de l'industrie des transports que nous avons notée plus haut (108), à savoir ses interrelations constantes et profondes avec l'industrie de production des moyens de transport.

Au niveau technique cette liaison trouve sa synthèse dans la définition des normes de l'autobus Standard, élaborée conjointement par l'U.T.P.U.R. et la R.A.T.P. Cette dernière occupe une position pilote parmi les entreprises de transports collectifs urbains acheteuses de matériel roulant, tant par le montant des commandes qu'elle passe aux constructeurs, que par le champ d'expérimentation et la caution commerciale qu'elle représente pour eux.

Sur le marché intérieur français, la firme SAVIEM, filiale du groupe RE-

(107) cf : U.T.P.U.R. Rapport de M. BRAGARD op. cit. p. 47 à 55

(108) cf : Chap. II Section III § 2.2.

NAULT, représente le principal fournisseur d'autobus. Néanmoins, BERLIET, son rival direct, vient de remporter un large succès sur le marché extérieur. « En effet, le 1er Août 1972 a été signé à Varsovie un contrat de licence assurant à BERLIET la livraison en Pologne, complets ou en pièces détachées, de 1 700 PR 100 construits à Vénissieux d'ici à 1975, et d'autre part les droits pour la production en Pologne de PR 100 et dérivés de ce modèle pouvant aller jusqu'à 5 000 exemplaires par an. Le contrat représente environ 400 millions de francs ». (109)

Cette information vient nous rappeler que la dimension réelle du marché des matériels de transport, loin de se cantonner dans les limites de l'hexagone national, se situe, en fait, à l'échelle mondiale. Produits dérivés de l'automobile, les autobus et autocars ne représentent, pour les constructeurs français de cette branche, qu'une part très faible de leur activité : 3 554 unités sur un total de 3 010 294 (110) soit 1,18 o/oo du nombre total de véhicules produits, et 1,4 % environ du chiffre d'affaire, si l'on évalue de 1 à 12 le rapport des prix d'une voiture particulière et d'un autobus. De plus, les constructeurs français de poids lourds paraissent avoir une position assez modeste par rapport à leurs concurrents directs au niveau européen (111).

Il apparaît donc, au terme de ce bref examen, qu'un décalage important existe entre deux données essentielles du problème. D'une part le déficit des entreprises de transports collectifs qui utilisent les autobus est au centre de la crise actuelle des transports urbains, d'autre part la production de ces véhicules ne représente pas dans sa branche un enjeu considérable ; plus encore, cette branche d'industrie produit parallèlement des voitures particulières et des autobus, deux types de moyens de transport qui s'opposent (au moins partiellement) au niveau de leur fonctionnement dans les agglomérations urbaines. On se trouve donc ici face à une contradiction interne à la branche de la construction automobile, que la concurrence entre capitaux ne peut pas expliquer à elle seule, dans la mesure, par exemple, où un constructeur d'autobus comme SAVIEM fait partie du groupe RENAULT principalement producteur d'automobiles.

Est-ce pour autant la fin des autobus qu'il faut proclamer ? Certainement pas à court terme, où l'on fait le maximum pour les maintenir en place et où l'on peut voir certaines villes, comme Versailles, (112) renouveler leurs concessions en gardant la même technologie.

Mais on peut observer également un regain d'intérêt pour une autre technologie qui nous est familière, à savoir le rail ; non plus les tramways de surface du centre-ville, si l'on excepte le cas unique de Saint-Etienne, mais les trains de la S.N.C.F. ou le R.E.R. pour les transports de banlieue et les liaisons avec les villes

(109) Le Forum des Transports Publics n° 19 Avril Juin 1972 p. 15

(110) Revue Transports n° 173 Juillet Août 1972 p. 362

(111) cf. J.C. FARVACQUE « Que pèsent les quatorze grands du poids lourd » in l'Usine Nouvelle n° 7 du 15 Février 1973

(112) cf. Le Monde du 13 Février 1973

nouvelles, et les métros souterrains visant à « décongestionner », tout en « l'irrigant », le centre des grandes métropoles régionales, actuellement Lyon et Marseille. Le « second âge » du chemin de fer qu'analyse B.H. de FONTGALLAND (113) comprendra peut-être une actualisation du rôle de cette technologie, traditionnelle mais en constante modernisation, en matière de transports urbains. Si le problème des trains de banlieue garde toujours son acuité, la résurgence du thème de l'interconnexion des réseaux de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. (114) montre que l'évolution n'est pas achevée en ce domaine. Le succès de la desserte cadencée « METROLOR » montre que le chemin de fer peut rendre des services appréciés pour un certain type de liaison. Fondant son argumentation sur des considérations politiques qui lui sont propres, un parti politique a pu faire une proposition d'utilisation du réseau S.N.C.F. de banlieue comme base d'un métro sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise. Mais, au niveau de la réflexion sur ce thème, c'est un ouvrage universitaire qui fournit actuellement une synthèse pour l'ensemble des agglomérations de province concernées. Il s'agit du mémoire de maîtrise de Géographie de M. BUISSON réalisé sous la direction de M. ROCHEFORT, Professeur à l'Université de Paris – I (115). Nous ne pouvons ici aborder au fond ce sujet dont l'auteur note le caractère hétérogène. Nous ne retiendrons, de cet ouvrage et des quelques données que nous avons mentionnées, que le fait que l'utilisation du chemin de fer en banlieue proche et lointaine vient à l'ordre du jour dans le débat actuel. Il faudrait encore une fois analyser, à travers cette nouvelle répartition entre modes, quel est le découpage du marché qui est opéré et à quel partage entre capitaux cela correspond. Cette évolution est permise par le mouvement de modernisation et d'innovation qui traverse l'industrie des matériels de chemin de fer.

Mais ce qui retient l'attention aujourd'hui, ce sont les diverses recherches technologiques de modes nouveaux. Ici encore, c'est à l'échelle mondiale qu'il faut se placer pour observer l'actualité, l'exposition de Washington en 1972 en témoigne. L'intérêt suscité par les problèmes de circulation urbaine, et la nécessité d'éviter la paralysie générale des agglomérations a provoqué un certain bouillonnement d'idées (116), et permis l'expression de nombreux projets, leur mise à l'étude et, pour certains, l'expérimentation technique. Notre intention n'est pas d'en dresser la liste exhaustive, ni de faire un bilan provisoire des recherches en cours, mais bien plutôt de proposer, à travers celles-ci, une lecture interprétative du processus qui se déroule actuellement sous nos yeux.

Sous le titre : « Pourquoi développer des techniques nouvelles de transport en France ? », M. Ph. LACARRIERE, Directeur des Transports Terrestres, expose

(113) B.H. de FONTGALLAND, Chef des Services exécutifs de l'Union Internationale des Chemins de fer in *Le Monde Diplomatique* Février 1973 pp. 22-24.

(114) cf. *L'Usine Nouvelle* n° 4 du 25 Janvier 1973.

(115) cf. le compte-rendu qu'en a fait le n° 19 de la revue *Forum des Transports Publics* pp. 17 et suiv.

(116) Dominique VERGUESE a pu écrire à ce propos : « Aux Etats-Unis, les mauvaises langues disent qu'on a recensé trois cent soixante cinq projets, un par jour. » in *Le Monde* du 14 Juin 1972 p. 14.

quels peuvent être l'apport et la place des modes de transports urbains à venir :
 « Le recours aux techniques classiques n'est possible que dans certains cas. La construction de lignes nouvelles de chemin de fer ou de métropolitain, qu'il faut le plus souvent enterrer, est coûteuse, et ne se justifie que pour assurer des débits élevés. Les lignes d'autobus sont indispensables pour « mailler » les réseaux et rabattre les voyageurs vers le moyens de transport lourds, mais même protégés de la circulation générale, ils ne peuvent assurer que des trafics moyens, de l'ordre de 10 000 voyageurs à l'heure.

Entre ces moyens de transport classiques, il y a place pour l'utilisation de techniques nouvelles qui devraient répondre aux caractéristiques suivantes :

- coût d'investissement peu élevé, c'est-à-dire structures légères et mieux adaptées aux contraintes géométriques des villes.
- coût d'exploitation faible, ce qui implique une très large automatisation de la conduite et de la gestion.
- confort et qualité de service améliorés, en particulier grâce à un plus grand nombre de places assises et à une fréquence plus élevée » (117).

Ainsi les objectifs de l'administration et les efforts des constructeurs visent, à travers un ensemble de démarches un peu tatonantes, à déceler quels peuvent être les créneaux rentables pour de nouvelles filières de l'industrie des transports urbains, et quel sera leur contenu exact. C'est à partir des expérimentations successives que se dessinent progressivement les contours possibles du domaine des modes nouveaux. Les recherches ne sont pas seulement à caractère technique, mais doivent permettre aux différentes firmes intéressées d'explorer un marché qui peut s'offrir à elles, et de se placer en bonne position sur celui-ci. On peut observer que les essais techniques portent sur trois domaines, dont deux font partie des « variables » que nous avons notées plus haut, la troisième retenant peu l'attention. En effet on ne voit pas actuellement se dessiner de modification importante dans le principe même de la « caisse », ce que nous avons nommé : type de véhicule ; seuls, la taille, le matériau et l'esthétique présentent des possibilités de diversification. Le mode de traction et le mode de roulement, par contre, font l'objet de recherches nouvelles ou d'application de techniques déjà connues qui permettent à certaines entreprises d'envisager de nouveaux débouchés. Constructeurs automobiles et industries électriques sont les principaux intéressés bien sûr, mais des firmes aéronautiques comme Boeing, des entreprises d'armement comme Matra ou de matériels de montagne comme Pomagalsky se tournent également vers ce domaine, au titre de la reconversion, de l'extension ou de la diversification de leurs activités. Avec l'introduction de l'automatisme, une quatrième variable technique caractérisant les réseaux apparaît, que nous pourrions appeler mode de régulation et de contrôle du procès de

(117) Ph. LACARRIERE : « Pourquoi développer des techniques nouvelles de transport en France ? » in Equipement, Logement, Transports n° 71 Septembre Octobre 1972 p. 81

transport. Le développement de l'outil informatique rend aujourd'hui possible la maîtrise de cette variable, comme le prouvent les expériences de la S.N.C.F., de la R.A.T.P. ou des compagnies aériennes. Il y faut cependant une condition préalable, celle qui fait si cruellement défaut aux réseaux d'autobus, à savoir le fonctionnement en site propre du procédé considéré.

Au total, la diversité des solutions et des firmes qui les proposent laisse à penser que rien n'est fixé en la matière. Peut-être même la stratégie des groupes industriels et les alliances possibles entre diverses entreprises ne sont-elles pas encore arrêtées ? Une étude du processus d'innovation dans ce domaine serait, à cet égard, riche d'enseignements. L'exemple de l'Urba montre en tout cas que des capitaux comme ceux de la S.C.E.T. peuvent apporter un soutien efficace dans les premières étapes de la constitution de groupes complexes associant une entreprise de génie civil, un motoriste, un architecte industriel et un automobiliste. Au niveau financier, la période expérimentale actuelle, avec les coûts et les risques qu'elle comporte, demande également une aide publique qui proviendra conjointement de l'administration centrale et des collectivités locales intéressées par tel ou tel projet (118).

Cependant, il faut aussi noter les limites de la recherche de modes nouveaux en matière de transports urbains. Il est remarquable en effet qu'elle ne concerne que des sommes marginales dans le chiffre d'affaires des groupes importants (119), ou bien intéresse des entreprises dont la surface financière est trop faible pour qu'une réelle crédibilité y soit apportée. Rappelons enfin que si, à la section Habitat-Transports-Urbanisme de la Commission de la Recherche du VI^e Plan on trouve bien 90 % des crédits affectés aux transports, il s'agit de l'Aérospatiale pour la quasi totalité !

En outre, dans ce processus d'exploration du marché, la puissance publique n'a pas seulement un rôle de pré-financement. Par l'intermédiaire des études menées ou suscitées à l'échelon central ou local, l'administration cherche à évaluer la nature des « besoins » à satisfaire et leur importance (120), à l'aide d'un appareillage méthodologique fondé sur l'emploi des modèles et qui fait lui-même l'objet de recherches et de perfectionnements. Les données physiques ainsi obtenues constituent une base précieuse pour les industriels intéressés, nous seulement pour calculer le dimensionnement des matériels et le montant de leurs investissements, mais aussi pour l'évaluation du « caractère de nécessité » que peut revêtir leur procédé, de la demande solvable prévisible et donc des recettes potentielles et de la rentabilité des capitaux qu'ils sont susceptibles d'investir.

(118) A Grenoble le S.I.E.P.U.R.G. finance avec la Direction des Transports Terrestres les études du projet POMA 2000.

(119) 1,5 à 3 ‰ seulement des chiffres d'affaires au lieu des 1,5 à 3 % qui constituent la moyenne des autres secteurs.

(120) Par exemple les travaux de l'I.R.T. au niveau national ou l'étude de la S.E.T.E.C. intitulée : « Recherche d'un réseau de transport en commun en site propre pour l'Agglomération Grenobloise », effectuée pour le compte du S.I.E.P.U.R.G.

Au total la période de recherches actuelles nous semble caractérisée par la tentative de mettre en place de nouveaux éléments au sein de l'industrie des transports, prise globalement et dans sa relation étroite et constante avec l'industrie de la fabrication des matériels de transport.

Cependant ce processus ne nous semble pas encore parvenu à maturité, et la question fondamentale de savoir si l'on pourra voir émerger une industrie capable de prendre elle-même en charge la production des moyens de transports urbains nouveaux ne nous paraît pas encore pouvoir être tranchée.

De plus, le problème des débouchés qui pourraient s'offrir à une telle industrie, s'il fait l'objet de prévisions générales ou d'études de marché, ne verra de solution, même partielle, que lorsque les premières commandes seront passées.

Enfin, et cette question n'est pas la moindre, le mode d'exploitation de ces nouveaux réseaux à mettre en place n'a encore fait l'objet d'aucune prévision. En particulier, on peut dès maintenant se demander, en reprenant notre interrogation sur le statut à venir des entreprises de transports collectifs, quelle sera, et comment se fera l'articulation de ces nouveaux modes avec les réseaux pré-existants (autobus, mais aussi S.N.C.F. et R.A.T.P. ou métros de province). Verra-t-on les autobus confinés dans un rôle de « maillage » et de « rabattement » sur les réseaux rentables affectés aux nouveaux modes ? Y aura-t-il harmonisation des tarifs ? Mettra-t-on en place un mécanisme de péréquation entre les comptes d'exploitation des différents réseaux ? Autant d'interrogations qui constituent en fait une pièce encore non examinée du dossier déjà important des transports collectifs urbains.

SECTION II

SYSTEMES DE TRANSPORTS URBAINS ET RAPPORTS DE TRAVAIL

UNE DIRECTION DE RECHERCHE

1 – Analyse d'une démarche de recherche

Les éléments d'analyse que nous avons proposés, comme la description de certaines étapes historiques, nous paraissent avoir permis de mettre au clair un certain nombre de connaissances sur les caractéristiques de fonctionnement des entreprises de transports collectifs urbains. Nous pouvons, provisoirement, considérer comme acquises de telles connaissances, et le problème n'est que de les resituer dans une analyse de la structuration de l'activité économique que matérialisent les entreprises. Comme nous l'avons vu, la démarche que nous avons suivie introduit à une telle recherche, au demeurant relativement classique, et qui propose de situer plus précisément que nous ne l'avons fait jusqu'ici, les mutations que traverse l'industrie des transports urbains. Elle vise donc, notamment, en investigant les situations critiques que révèlent ces mutations, à approfondir l'analyse du « décalage » des règles de fonctionnement de cette industrie par rapport au modèle général de l'industrie des transports.

Par ailleurs, certains de nos développements et certaines références ont tenté de montrer l'importance qu'il faut attacher à la prise en compte des rapports sociaux et économiques que déplacements et transports supportent matériellement. Une telle prise en compte permet, en effet, de relativiser les règles de fonctionnement propres aux entreprises, de montrer quel est leur niveau de subordination à la définition de leur objet de travail, définition qui, nous le savons, leur est extérieure. Ce rapport d'extériorité de l'industriel-transporteur à son objet n'est pas seulement l'occasion de poser un certain nombre de problèmes spécifiques à l'exercice du procès de transport, problèmes éventuellement réduits, dans une période historique donnée, par une situation de monopole relatif. Il est, en effet, le reflet d'une détermination que nous avons située dans le champ de la reproduction des rapports sociaux.

Structuré, pour nous, autour du concept de mobilisation de la force de travail, et spécifié dans le cas des déplacements des personnes, ce champ ne peut donc être ignoré. Mais sa prise en compte suppose un élargissement considérable de la problématique, tel qu'il a été amorcé déjà dans ce rapport.

En effet, sommés, au chapitre II, de préciser quelle est la définition de l'objet de travail des entreprises de transports, et reconnaissant alors que cette définition leur est extérieure, car produite ailleurs, nous n'avons rien fait d'autre que d'introduire la manifestation phénoménale de cet ailleurs, c'est-à-dire l'ensemble des déplacements urbains. Est-ce à dire que nous avons tourné en rond, puisqu'aussi bien c'est d'une interrogation sur les déplacements que nous sommes partis ? Qu'on ne nous en veuille pas d'écarter aussitôt cette question naïve. De phénomène, le déplacement est devenu manifestation de quelque chose. Il n'est plus récent en soi, il n'est même plus « transfert », il est maintenant support d'un rapport social, de même que le déplacement des marchandises est support de rapports économiques qui constituent la finalité du procès de transport dont il est l'objet. Le phénomène des déplacements urbains est alors constitué, produit, d'un côté dans le champ de la reproduction sociale, de l'autre côté, comme lui fournissant son objet, par l'acte de transport, que nous avons jusqu'ici étudié comme procès capitaliste, c'est-à-dire en dernière instance par la façon dont sont mis en œuvre les moyens matériels du transport. Si nous convenons d'appeler système l'ensemble des déplacements urbains, pour la seule raison que cet ensemble est constitué (et donc structuré), et non pas pour lui conférer un autre statut que celui de phénomène, nous pouvons écrire maintenant : le système des déplacements urbains peut être compris comme indicateur et comme support d'une combinaison spécifique de l'état du rapport de la reproduction des forces de travail au mécanisme de leur mise au contact des moyens de production, et de l'état du procès de mise en œuvre des moyens de transport (121).

Ayant déjà engagé l'analyse de certains procès de mise en œuvre (les entreprises de transports collectifs urbains), et renvoyant à une autre étape de notre programme de recherche une analyse plus complète de la production des moyens de transports (donc nous satisfaisant pour l'instant des hypothèses et observations contenues dans la section précédente), analyse qui, par ailleurs, ne semble présenter de difficultés que méthodologiques, c'est bien dans l'examen de la première détermination (prolongement du rapport social du salariat) que nous entendons entrer.

En effet, la définition que nous avons écrite ci-dessus ne peut être opératoire tant que deux difficultés majeures ne sont pas levées.

La première consiste à reconnaître comment s'opère la détermination que nous avons désignée dans le champ des rapports sociaux. Par delà la mise en œuvre du concept de mobilisation, ne s'agit-il pas de produire les concepts intermédiaires qui nous permettraient de rendre compte, non seulement des déplacements que nous

(121) ce qui inclue, évidemment, les procès non productifs, tels que les transports individuels.

considérons comme stratégiques, ceux du travail, mais aussi de l'unité et de la diversité du système des déplacements urbains dans son ensemble, et cela pour des situations concrètes données ?

La deuxième consiste à savoir ce que signifie le terme « combinaison spécifique » et surtout comment s'opère une telle combinaison. Cette dernière interrogation constitue à elle seule une finalité de recherche, finalité que nous ne pouvons faire nôtre qu'à l'issue d'un certain nombre d'étapes. Notamment, elle ne nous paraît pouvoir être prise en charge qu'à partir du moment, et nous y reviendrons dans la Conclusion de ce rapport, où nous nous serons soumis à l'épreuve du concret (nous verrons, notamment, que c'est par là que nous entendons soulever la question de l'urbain et la question de l'Etat). Nous ne pensons pas, pour autant, tomber sous le coup de la critique que nous avons faite de l'empirisme. Simplement, nous reconnaissons, ainsi, que le seul développement théorique ne constitue pas la voie royale de l'explication totale, risquant plutôt de devenir discours totalitaire.

2 – Du concept de mobilisation à la notion de niveau de service

La proposition de recherche dont nous entendons jeter, ici, les bases, a pour objet la première de ces interrogations. Si nous faisons l'hypothèse qu'une détermination essentielle de la configuration du système des déplacements urbains se trouve, dans le champ des rapports sociaux, dans la mouvance des rapports de la mobilisation à la reproduction de la force de travail, il s'agit pour nous de mettre à jour l'expression concrète d'une telle détermination.

Notons-le au passage, nous sommes bien, ici, dans la lignée de cette deuxième intention de recherche que nous indiquions en introduction du chapitre II. « (l'acte de transport) a une signification économique pour les transportés eux-mêmes . . . ».

2.1 – Rappels sur le concept de mobilisation

C'est lorsque nous avons examiné les quatre causalités qui distinguent théoriquement le statut de la force de travail de celui des autres marchandises, que nous avons introduit pour la première fois le concept de mobilisation (122), comme processus par lequel cette marchandise particulière devient réellement échangeable. Dans ce sens, nous l'avons reconnu comme support matériel, et prolongement à la fois d'un rapport social central du mode de production actuel : le salariat.

Dans ces conditions, parler en termes de mobilisation signifie, très concrètement, que nous ne serons jamais placés complètement ni dans le champ strict des rapports de production (organisation du travail, rapports de pouvoir dans l'entreprise, rapport de l'homme à la machine), ni dans celui de la reproduction (strictement

(122) cf. supra, chap. II, section IV, § 1.

définie comme l'ensemble des conditions de reproduction des forces de travail existantes et de la production des forces de travail nouvelles), mais toujours dans le rapport de l'un à l'autre. Et pourtant, nous avons aussi défini l'industrie des transports urbains comme productrice de moyens de subsistance, l'usager lui achetant la marchandise « transport de sa personne » ; et l'on pourrait penser que cette notation situe expressément l'acte de transport dans le deuxième champ évoqué, alors qu'en même temps il est « condition de la mobilisation ». Malgré les apparences, il n'y a pas, ici, de contradiction, et c'est précisément ce que veut éclairer le recours au concept de mobilisation.

Reprenons, en effet, la double distinction que nous avons déjà opérée, qui sépare le capital variable virtuel du capital variable réel, et la force de travail virtuelle de la force de travail réelle. Autant le capital variable, dans son état virtuel, n'existe pas en soi, comme placé par la volonté de l'esprit, mais est le résultat de chaque cycle du capital, autant la force de travail, dans le même état, est issue d'un procès particulier qui est celui de sa production et de sa reproduction. Entrons un moment dans ce procès, dont M. MARIE et J. RODRIGUES dos SANTOS nous offrent une remarquable analyse (123), dans le cadre de la production de la main d'œuvre immigrée.

« Point de départ théorique obligé. » pour les auteurs, la force de travail est dans un double rapport au capital, comme constituée par lui en classe ouvrière et comme sa condition historique. Son procès de production trouve alors son fondement concret dans la « libération » de la force de travail préindustrielle, celle de l'agriculture ou celle des pays sous-développés, mouvement originel dont l'histoire n'est pas achevée, mouvement guerrier souvent, et qui, en dernière instance est celui de l'accumulation du capital. Procès de séparation de la force de travail de ses moyens de production précapitalistes, le moment de la libération est indissociable de l'usage qui est fait de la force de travail. « Or, les formes d'usage intègrent comme élément structurel le rapport à l'espace, la mobilité de la force de travail. Liens entre lieux dans l'usine, rapports entre lieux de travail et lieux de reproduction de la force de travail, sont déjà internes à la notion d'usage capitaliste de la force de travail » (124). Alors, les auteurs introduisent le terme de mobilisation, sans en donner de définition particulière autrement que par la double acception de « mobilité spatiale et professionnelle » (125), c'est-à-dire « le déplacement de la force de travail au travers de l'appareil productif » (126). Il est évident que l'objet de leur recherche (les travailleurs immigrés) les tire à une telle définition où le déplacement est à la fois la migration internationale et le positionnement particulier de cette force de travail dans les rapports de production.

(123) Michel MARIE et José RODRIGUES dos SANTOS, « Société française et Travailleurs immigrés – Esquisse d'une problématique » – 1971 – Ronéo 141 p. notamment pp. 44 à 74 et pp. 136 à 141.

(124) M. MARIE et J. RODRIGUES dos SANTOS op. cit. p. 46

(125) souligné par nous

(126) *ibid.* p. 66

Si le cas du travailleur immigré a valeur d'exemple, c'est qu'il présente les caractéristiques parfaites du travailleur libre, extrait d'une situation précapitaliste, transformé en chômeur urbain, n'ayant plus à lui que sa force de travail, et donc tenu d'en vendre l'usage dans les conditions pour lesquelles il a été ainsi déplacé. Les conditions sociales de son entrée dans la sphère de la production sont donc ainsi réunies.

Cherchons alors, maintenant, à poser la définition du concept de mobilisation, pour la forme historiquement spécifiée du rapport de la production à la reproduction (des forces de travail) qu'est la ville, comprise comme espace de la concentration du travail et du capital, aboutissement de ce procès de libération, dont nous venons de lire un exemple. C'est bien une autre acception du même terme que nous avons à retenir, puisque l'acception utilisée par M. MARIE et dos SANTOS se situe en amont de la forme urbanisée de la force de travail. Dans ce cadre, en effet, nous ne trouvons plus que le procès de reproduction de forces de travail présentant la double caractéristique, acquise une fois pour toutes, d'être libres et d'être (relativement du moins) au voisinage des moyens de production qui en définiront l'usage (127), forces de travail virtuelles. Alors, la mobilisation est le processus par lequel certaines de ces forces de travail virtuelles pourront être réalisées, dans le cadre du rapport salarial. Indissociable, par conséquent, de la non-mobilisation, elle suppose, pour être à l'œuvre, qu'un certain nombre d'instruments (matériels) soient en place, et nous ferons l'hypothèse que la façon dont ces instruments sont concrètement « utilisés » exprime, en partie, l'état du rapport entre mobilisation et non-mobilisation, comme reflétant celui de l'usage au non-usage de la force de travail.

2.2 — Le système de transports, instrument particulier

2.2.1. — La notion d'instrument

L'implication essentielle de la définition donnée est de comprendre, sur le plan opératoire, la mobilisation comme un processus sélectif. Toute force de travail virtuelle n'est pas nécessairement mobilisée. Par ailleurs, l'usage des forces de travail n'est pas indifférencié : il a pour cadre la division technique et sociale du travail.

Le procès social de reproduction inclut bien évidemment les nécessités d'une telle sélectivité. L'activité de formation des hommes (l'éducation) est ainsi structurée, en première analyse bien sûr, et au niveau général qui est de produire la « qualification globale de la force de travail » immédiatement référée au développement du système dans son ensemble » (128). Par cet exemple, nous voyons que le proces-

(127) Il faut bien sûr ici relativiser la notion de voisinage étant donné la dimension nationale du marché du travail pour certains types de forces de travail.

(128) M. MARIE et J. RODRIGUES dos SANTOS op. cit. p. 53, citant M. CACCIARI, « Aqualificazione e composizione di classe » in contropiano 2, 1970.

sus de mobilisation est déjà présent au sein même du champ de la reproduction de la force de travail, comme y opérant une première « sélection » à l'intérieur de l'ensemble des forces de travail virtuelles, étant socialement entendu (notamment sur le plan idéologiques) que celles-ci seront concrètement mobilisées dans des conditions différentes, pour des usages différents.

De la même façon, le processus de mobilisation trouve aussi ses instruments jusque dans l'organisation du travail. Un exemple concret en est l'expérience de « l'horaire variable » (encore appelé « souple », « dynamique » ou « flottant »). D. HENNER (129) en parle notamment dans ces termes : « ce système de répartition des heures de travail apporte aux salariés des avantages certains : les mères de famille peuvent adapter leur temps d'absence de la maison en fonction des exigences de la scolarité de leurs enfants . . . ; elles peuvent se libérer pour faire leurs courses . . . ; enfin, le salarié peut adapter son horaire aux conditions de transport sur le trajet qu'il effectue ; ce point apparaît comme fondamental en province, où les passages de transports collectifs ne sont pas aussi rapprochés qu'à Paris » (130). Comprenons, notamment, qu'une telle disposition peut permettre à une entreprise de mettre en place des conditions particulières de mobilisation pour certaines forces de travail, ici, par exemple, des femmes mariées « qui ont des exigences » spécifiques.

D'un bout à l'autre de la chaîne, le processus de mobilisation prend donc des formes remarquablement éloignées les unes des autres dans leur apparence, de la prise en charge de conditions générales par l'appareil d'Etat à son niveau le plus global jusqu'à la décision individuelle de l'entrepreneur. Et nous pourrions trouver de tels moyens de mobilisation aussi bien dans la gestion de la reproduction que dans l'organisation de la production.

Une telle diversité ne doit pas masquer l'unité du processus, support nécessaire de la phase α du capital, tant dans sa reproduction d'ensemble que dans ses cycles particuliers. Et en même temps, la reconnaissance de son unité ne doit pas faire oublier qu'il opère à ces deux niveaux à la fois, comme nous venons de le suggérer à l'instant et comme nous l'avions écrit plus haut (131).

2.2.2. – Les transports liés au travail

Ayant donné au système des déplacements urbains le statut d'indicateur, nous estimons être fondés de lire, à travers le sous-système que constituent les déplacements domicile-travail, le rôle du système des transports urbains comme instrument de la mobilisation.

C'est à un double niveau que ce système semble opérer en tant qu'instrument.

(129) D. HENNER, « L'horaire dynamique », in *Analyse et Prévision*, décembre 1972, pp. 1481 - 1488.

(130) D. HENNER, art. cit. pp. 1484 et 1485

(131) cf. supra chap. II section IV

2.2.2.1. Les deux formes de la mobilisation

Dans une très intéressante étude du système des transports en commun de la province de Luxembourg (Belgique), Th. BRULARD justifie l'examen de l'organisation des transports « du point de vue de la fluidité économique de la main d'œuvre » par le fait qu'il « s'agit là d'un facteur essentiel de développement, puisqu'il signifie : possibilité pour les travailleurs d'accéder facilement et à peu de frais au lieu de travail et facilité, pour les employeurs, de recruter du personnel », pour conclure plus loin : « les mailles du filet laissent échapper une importante partie de la population » (132). Donnant ainsi une définition puissante de la notion d'accessibilité, chère aux praticiens des études de transports et trop souvent réduite à sa seule dimension physique (flux) ou trop souvent utilisée de façon purement idéologique, l'auteur pose donc les bases d'une analyse de la finalité économique du système de transports, au double niveau où nous voulons nous situer.

Car il s'agit bien de deux formes, différentes dans leur fonctionnalité, unifiées dans leur matérialité, du même processus de mobilisation. L'une peut-être appelée « drainage » de la main d'œuvre, c'est-à-dire possibilité croissante de recours à de nouvelles forces de travail, l'autre instrument nécessaire de la réalisation quotidienne de la force de travail.

Que ce soit du point de vue de chaque employeur ou de celui de la structure localisée de l'ensemble productif que constitue la région industrielle étudiée, nous retrouvons, ici, les deux formes que nous avons pu suggérer plus haut en décrivant la diversité des instruments de la mobilisation : forme sociale générale de la mobilisation (comme processus sélectif au sein même de la formation de la force de travail virtuelle sociale) et forme matérielle quotidienne (support de l'usage quotidien de la force de travail entrée concrètement dans le rapport salarial). C'est-à-dire, enfin de compte, deux niveaux du rapport de l'usage de la force de travail à sa reproduction.

2.2.2.2. Un objectif pour l'analyse

Il est curieux de constater que l'intérêt des planificateurs de transports se porte surtout sur la forme matérielle quotidienne, à travers la question de l'adéquation entre système de transport et organisation du travail (par le biais du rapport : capacité du réseau à l'heure de pointe – horaire de travail), tout au moins de façon explicite : « le pourcentage (des déplacements domicile-travail) est nettement plus élevé pour les déplacements par des moyens de transport public et encore plus nettement à l'heure de pointe. Pour cette raison, la connaissance de la distribution des horaires de travail est essentielle pour appréhender

(132) Professeur de l'Université Catholique de Louvain ; « Etudes de quelques aspects des transports en commun dans deux régions belges » in : Union Géographique Internationale, Travaux de la Commission de Géographie des Transports, 1969-1972, n° spécial de la revue Transports, p. 20.

le problème » (133). Si une telle perspectives de travail semble ne pas avoir abouti, il nous paraît que cela ne tient pas seulement au caractère peu efficace des dispositions réglementaires qui auraient pu être proposées. En effet, de telles dispositions ne peuvent approcher que de façon très lointaine le niveau de détermination auquel nous pensons avoir montré qu'il faut se référer, et ce pour plusieurs raisons.

La première tient à l'étroite imbrication des deux formes de la mobilisation que nous venons d'avancer en termes empiriques : forme sociale générale et forme matérielle quotidienne doivent s'expliquer l'une l'autre, comme portant toutes deux le caractère nécessaire et le caractère sélectif du processus.

La deuxième nous est indiquée par les planificateurs eux-mêmes, qui savent bien que c'est l'ensemble des modes de transports utilisés au sein du système de déplacements urbains (notamment de son sous-système domicile-travail) qui est impliqué, « l'efficacité » des dispositions réglementaires étant, nous le savons, largement modulée suivant les modes existants.

Troisièmement, le rapport même que le niveau politique entretient avec les conditions de définition du système de transports ne peut être compris comme seul rapport d'intervention. Il doit être référé à la problématique de la place de ce système comme instrument des deux formes de la mobilisation, place constituée, comme nous l'avons vu, dans le cadre des conditions d'usage et de non-usage de la force de travail. Or, il est clair que l'instance politique, et en particulier le niveau local, n'opère pas explicitement en fonction de ces conditions, et il serait imprudent d'avancer que la pratique planificatrice les prend en compte, même implicitement. Il s'agit beaucoup plus de reconnaître, à ce propos, que les actions de l'état ou des collectivités locales s'inscrivent au sein même du rapport de la production à la reproduction, comme parties prenantes dont le rôle est spécifié et ordonné, et non pas comme instances qui seraient situées au-delà de ce rapport.

Explicitement donc, l'objectif que nous poursuivons en nous attachant aux déplacements domicile-travail et aux transports qui en assurent la matérialisation, est multiple.

D'une part, il s'agit de finaliser l'ensemble de ces déplacements dans leur rapport à la notion globale de marché du travail (134).

D'autre part, il s'agit de faire opérer la diversité de cette notion globale, aussi bien en termes d'organisation du travail (horaires, contraintes plus ou moins grandes) et de localisation qu'en termes de types de travail (par exemple séparation en-

(133) Commission d'Etude des Coûts d'Infrastructure de Transports. Rapport « sur les coûts et la tarification des transports urbains » Ministère de l'Équipement et Ministère des Transports, fév. 1969. Annexe n° 10 : note sur l'Aménagement des Horaires de Travail.

(134) A. COTTEREAU montre notamment comment cette notion a pu jouer dans la définition du réseau métropolitain parisien, in *Sociologie du Travail*, art. cit. supra.

tre ouvriers et employés, main d'œuvre urbaine, péri-urbaine et rurale (135).

Enfin, reconnaître, au niveau global d'une agglomération et en particulier pour chaque élément de cette diversité, comment le système des transports est articulé à d'autres instruments possibles des deux formes de la mobilisation, instruments qui peuvent avoir pour objet de libérer certaines formes de travail virtuelles des contraintes matérielles considérées comme obstacles à leur mobilisation (136), et a contrario, à l'absence de tels instruments.

2.2.2.3. La distinction entre conditions générales et conditions particulières

Comme nous l'avons indiqué plus haut, il importe de nous situer dans le cadre des conditions concrètes d'usage de la force de travail. Aussi bien, la façon dont nous avons formulé notre objectif ne doit pas faire écarter l'appréhension des phénomènes qui traduisent l'adéquation, ou l'inadéquation, du système de transports (défini globalement) à de telles conditions.

Pour ce faire, nous avons introduit au chapitre II l'hypothèse qu'en fonction de certaines nécessités propres (d'un certain type de calcul économique, ou d'une certaine position dans le marché du travail), un entrepreneur peut être tenu de mettre en place des conditions particulières de mobilisation de la force de travail dont il acquiert l'usage.

Dans l'analyse qu'ils font des rapports entre production et reproduction, M. MARIE et J. RODRIGUES dos SANTOS (137) développent l'exemple le plus pur où l'ensemble du procès de reproduction de la force de travail est organisé et planifié par l'entreprise : la « company-town », ville totalitaire où toute la vie quotidienne est construite autour du travail et pour lui. Conditions générales et conditions particulières y sont confondues dans une même organisation, mises en place sous l'égide d'un seul type de pouvoir.

Les nécessités qui conduisent certaines fractions du capital à instituer des rapports aussi caricaturaux (proches de l'organisation féodale) peuvent rester présentes, à des échelles diverses, au sein de l'organisation urbaine. De façon générale, les rapports de la production à la reproduction y font l'objet d'une « gestion politi-

(135) J. LOJKINE opère, notamment, cette connotation entre le système de transports collectifs et le découpage main d'œuvre ouvrière-main d'œuvre tertiaire à propos du cas de l'agglomération parisienne — op. cit. supra.

L'exemple du projet de métro lyonnais avec son articulation au complexe de la Part-Dieu, de même qu'un projet de restructuration du réseau grenoblois présenté par la S.G.T.E., entièrement fondé sur une hypothèse de la tertiarisation du centre ancien, confirment en partie cette connotation.

(136) Par exemple, l'existence de services aux particuliers tels que les équipements pré-scolaires . . .

(137) M. MARIE et J. RODRIGUES dos SANTOS, op. cit. pp. 136 et 137

tique », et cela à des degrés divers et par tous les niveaux de l'appareil politico-administratif. Nous avons déjà eu l'occasion d'avancer que la mise en place de systèmes de transports se situe dans le cadre de cette gestion politique et constitue un élément de la matérialisation nécessaire de conditions générales de la mobilisation et de la reproduction de la force de travail urbaine.

Par contre, la mise en place autonome de transports d'entreprises marque de façon très claire le fait qu'il n'y a pas toujours adéquation entre l'existence de conditions générales et les conditions propres du rapport production-reproduction telles qu'elles s'expriment au niveau d'une entreprise donnée (138). Il est frappant de noter l'absence de statistiques ou d'études sur ce sujet (absence expliquée par certains par la faible importance quantitative de ce phénomène) alors que, parmi les facteurs de la « crise » des transports urbains nombre d'entrepreneurs de transports le signalent comme concurrentiel à leur propre activité, et que, d'autre part, la loi sur la « taxe de transport » prévoit le remboursement de ce service pour les entreprises qui l'assurent.

Au-delà de cette appréciation (qui nous rappelle fort à propos comment conditions générales et particulières sont étroitement imbriquées dans la pratique), au-delà, aussi, de la seule analyse du transport d'entreprise en termes de calcul économique de l'entreprise, le phénomène nous pose la question de sa double signification, pour l'entrepreneur d'une part, pour les salariés-utilisateurs d'autre part. Or, la façon dont le transport d'entreprise est assuré et géré, est susceptible d'être indicateur du type de rapports qui existent, au niveau de l'entreprise, sur le lien habitat-travail, et inversement de la façon dont ces rapports se matérialisent dans cette gestion (139). Un certain nombre d'exemples, qu'il n'y a pas lieu de rapporter ici, et le fait que, « tout naturellement », ce phénomène est fréquemment lié à l'usage de forces de travail dont les localisations sont péri-urbaines ou rurales, nous paraissent justifier une telle hypothèse qui veut relativiser le calcul économique classique pour l'inscrire dans le cadre des rapports sociaux qui s'instaurent autour de l'entreprise elle-même.

(138) ce qui peut vouloir dire aussi : contradiction entre les deux types de conditions ; ou encore absence de conditions générales dans le cas particulier du transport domicile-travail.

(139) A simple titre d'exemple, cet extrait de Liaison Rhône-Alpes, n° spécial, op. cit. supra, souligné par nous.

« En 1965, l'ensemble des compagnies de cars publics acheminait chaque jour à destination de l'agglomération lyonnaise environ 13.000 personnes se répartissant ainsi :

- environ 6.300 pour motif de travail,
- environ 6.700 pour autres motifs.

360 cars, représentant 27 transporteurs publics, acheminaient environ 8.600 personnes par jour en 1967, à destination de Saint-Etienne, alors qu'à partir des mêmes zones, la S.N.C.F. n'en acheminait que 2.600.

Quant aux cars privés, les trois entreprises enquêtées dans l'agglomération lyonnaise (Berliet - Rhône Poulenc - Rhodiacta) avaient, en 1965, 22.000 ouvriers : 60 % de ceux-ci, soit 13.200 personnes, étaient ramassés par les cars de leur entreprise ».

2.3 – Système des déplacements urbains et niveau de service

Si le système des déplacements urbains dans son ensemble nous apparaît comme structuré par son sous-système des déplacements domicile-travail (de même que la mobilisation apparaît comme un élément stratégique de la structuration des rapports de la production à la reproduction), nous ne pouvons pour autant éluder la question de son unité et de sa diversité.

2.3.1. – Les déplacements d'achat

Comme nous l'avons déjà esquissé, l'unité du système est celle du procès de reproduction de la force de travail dans ses divers moments. Mais, au-delà de sa finalité première qui consiste à reconstituer en permanence les forces de travail virtuellement placées dans leur rapport aux conditions de leur usage et de leur non-usage, ce procès lui-même est aussi support du procès de reproduction du capital. Rappelons-nous, en effet, que le cycle de celui-ci est constitué des trois phases α , β et γ , et que les deux premières se déroulent dans la sphère de la circulation. Moment de l'approvisionnement, donnant lieu aux déplacements liés à la mobilisation, la phase α est donc indissociable de la phase β , moment de la réalisation de la valeur, et qui donne au salaire sa double signification. Instrument de la reproduction de la force de travail, le salaire apparaît, à travers la consommation des marchandises du secteur II, comme support de la circulation du capital (circulation intra-capitaliste). Ainsi, les conditions dans lesquelles s'effectue la communication individuelle sont dominées par la façon dont est structurée la sphère de la circulation, et parmi elles nous trouverons les déplacements d'achat. Nous avons évoqué (140) comment les formes de la distribution des marchandises, investissant et définissant de nouveaux espaces, tendent à spécialiser ces déplacements, modifiant éventuellement les rythmes et les lieux de la vie quotidienne hors du travail.

Alors, tandis que le déplacement de travail est élément matériel, support nécessaire, de la mobilisation, le déplacement d'achat est élément nécessaire de la réalisation des marchandises. En ce sens, il apparaît bien comme attaché aux moyens de subsistance eux-mêmes, et globalement les déplacements d'achat représentent un élément du coût de la reproduction de l'ensemble de la force de travail. Que ce coût se trouve être partiellement à la charge des « usagers », c'est-à-dire de ceux qui doivent se déplacer pour avoir accès aux objets de consommation, n'est qu'un aspect partiel des choses, et qui dépend d'une situation particulière instaurée par la configuration des structures de la distribution, situation aujourd'hui spécifiée par l'usage croissant de l'automobile. Car il s'agit d'abord, nous l'avons vu, d'un coût pour certaines fractions du capital, coût de distribution à inclure dans les frais de circulation, et qui, s'il n'est pas récupéré au sein du cycle d'un capital particulier vient en déduction de la capacité d'achat globale du salaire. A titre d'illustration, et seulement pour fixer les idées, examinons ce qui peut se passer dans une agglomération comme celle de Grenoble où le nombre des déplacements d'achats d'un jour

(140) cf. supra chap. II, section IV, § 4

moyen est de l'ordre de 200.000. Si nous évaluons, tout à fait arbitrairement, à 2 km la longueur moyenne du trajet, le panier de la ménagère parcourt 400.000 km chaque jour. Ces 400.000 km sont « économisés » quotidiennement par le capital, comme n'apparaissant pas dans ses frais de circulation, si les acheteurs les effectuent eux-mêmes. Néanmoins, et globalement, il s'agit bien de frais de circulation, que le capital pourrait avoir à comptabiliser si les acheteurs n'avaient pas à se déplacer. Dans l'un et l'autre cas, donc, ces frais obligés viennent toujours en déduction de la capacité d'achat du salaire, comme coût de la reproduction. Mais la question en retour est alors évidemment de savoir comment la configuration réelle du système des déplacements (ici d'un éventuel sous-système des déplacements d'achat) règle ce débat. En première analyse l'usage croissant de l'automobile apparaît donc de plusieurs façons : d'abord comme introduisant à nouveau une partie de ce coût dans le procès de réalisation d'un capital industriel particulier dont le cycle est notoirement plus court que pour ceux (ou des fractions du même capital) investis dans la production des moyens de transport des marchandises ; d'autre part, il confirme et permet à la fois la réduction croissante des frais de transport imputés au capital commercial qui assure la distribution des marchandises ; enfin, introduisant par la consommation dite individuelle un écran au niveau de la comptabilisation des transferts de plus-value ainsi opérés entre branches (141) il autorise une imputation minimale, pour le capital commercial, des investissements rendus nécessaires (dans le cadre des procédures de ZAC, le capital « paie » l'aménagement des accès directs à la surface de vente, et cela une fois pour toutes ; la « taxe de transport » lui est éventuellement imposée en rapport aux salaires qu'il verse et non pas en rapport à son chiffre d'affaires).

Ainsi, comme nous l'avons vu pour le procès de transport des marchandises, le système des déplacements urbains, pour les deux axes que constituent les déplacements du travail et ceux de l'achat, est « en phase » avec les procès des fractions de capital localisées dans l'agglomération, pour leur ensemble et pour chacune d'entre elles.

2.3.2. — Les déplacements de l'école

Mais le procès de reproduction de la force de travail, autre versant qui donne sa finalité à l'ensemble du système des déplacements et qui en impose partiellement la configuration, sort parfois du rapport direct qui le lie au capital. Ainsi, les déplacements de l'école sont, à Grenoble, aussi nombreux que les déplacements d'achat. Mais leur configuration n'a que peu à voir avec celle des autres déplacements, bien que leur régularité (horaires fixes et ponctualité) les apparente à ceux du travail. Effectués essentiellement à pied, ne constituant guère un « marché potentiel » (en ville tout au moins ; le niveau rural, par contre, permet à la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers de déclarer 1 million de trans-

(141) et c'est cela, en fait, qui permet à A. JUILLET de parler du transport comme « bien final » op. cit. p. 180

ports d'écoliers par jour (142), leur prise en charge est réduite au minimum, et apparaîtra tout juste, après les « transports d'ouvriers », dans les services spéciaux effectués par les entreprises de transports collectifs .

2.3.3. — Le système des déplacements

Sous-systèmes des déplacements du travail, de l'achat et de l'école constituent ainsi l'armature du système des déplacements urbains. Tous trois sont constitués dans la matérialisation du procès de reproduction de la force de travail, dans son rapport à la reproduction du capital et à lui-même.

Les deux premiers sous-systèmes opèrent directement dans les rapports au capital, l'un comme moyen et résultat de la mobilisation matérielle quotidienne de la force de travail, l'autre comme élément matériel nécessaire « attaché » à la réalisation des marchandises dans la consommation. Et le troisième sous-système opère directement à l'intérieur même du champ de la reproduction de la force de travail.

Au delà de la façon dont leur articulation rythme (ou reproduit les rythmes de) la vie quotidienne, au-delà de la façon dont ils structurent (ou reproduisent la structuration de) l'espace urbain, et de la façon dont ils sont, ou non, objet de la gestion politique de l'urbanisation, tous trois sont constitutifs, ensemble, du rapport social général de mobilisation de la force de travail, comme participant à des degrés divers à l'ensemble des moyens matériels qui permettent, de façon sélective, un certain niveau « d'adéquation » permanente de la mobilisation aux conditions d'usage et de non-usage de la force de travail. Le degré de spécialisation, ou d'autonomisation, de chacun de ces sous-systèmes, quant à ses conditions d'exercice comme à celles de son organisation éventuelle, s'inscrit par rapport à cette finalité.

Alors, nous introduirons la notion de « niveau de service » comme cherchant à synthétiser quel est le niveau où se situe cette « adéquation » (ou, évidemment, « inadéquation ») pour ce qui concerne l'ensemble du système des déplacements urbains, articulé en trois sous-systèmes, structuré par l'un d'entre eux, et matérialisé par la mise en œuvre et l'usage de moyens de transports différents. Cela implique bien sûr une nouvelle définition de la notion d'usager, qui place celui-ci dans le rapport social concret qui fixe à la fois ses positions dans le monde du travail et sa place (lieux, moments, conditions) dans la sphère de la reproduction. Cela implique au aussi que soient appréhendés, dans leur expression ou non-expression politique, ce que nous avons appelé « caractère de nécessité » d'une part, « sélectivité » d'autre part, du système des transports urbains comme instrument des deux formes de la mobilisation, signifiant, en un moment et une situation donnés, les conditions d'usage et de non-usage de la force de travail sociale.

(142) Publicité dans la revue *Transports*, octobre 1971.

CONCLUSION

A l'issue de cette première étape de la recherche, plusieurs directions de travail se dessinent donc, et bien plus nombreuses que ce que l'équipe actuelle peut envisager d'investir. A l'intérieur de la gamme de possibilités ouvertes, les auteurs du présent rapport ont bien évidemment opéré un choix en développant les deux axes qui constituent la trame du chapitre III, et en n'évoquant les autres pistes mises en avant que par de brèves indications. A l'origine de ce choix, se trouve bien évidemment ce que l'on pourrait appeler une « motivation personnelle » qui les a conduits à se pencher plus particulièrement sur ce qui touche aux « problèmes urbains », objet de travail de l'institution où ils sont aujourd'hui. Mais au-delà de ce type d'évaluation, il faut trouver, aussi bien dans l'objectif annoncé pour la recherche, que dans le déroulement même de la démarche, les fondements théoriques et pratiques de cette orientation.

En premier lieu, la place même du transport dans l'économie, son statut théorique comme « continuation d'un procès de production à l'intérieur du procès de circulation et pour lui », en situant notre objet de recherche comme charnière entre ces deux sphères, nous ont amenés à effectuer de continuel passages de l'une à l'autre. Instable ou hésitante en première analyse, la démarche ne pouvait cependant éluder cette difficulté. De même, la liaison étroite et constante entre la production des moyens matériels du transport et leur mise en œuvre au sein de l'industrie des transports nous a conduits au même type de « va et vient », entre branches cette fois, dans une sorte de processus itératif. Dans ce double mouvement, qui rend parfois les définitions ambiguës, l'analyse de l'appareil d'Etat, dont il faut bien, au bout du compte, évaluer le rôle et la place, semble singulièrement réduite. Mais nous ne relèverons ici que l'absence d'une désignation explicite. En effet, les appareils de la gestion politique n'ont pas été inscrits dans cette recherche préliminaire comme les objets privilégiés nommés en tant que tels, de la réflexion. C'est beaucoup plus à décrire et à délimiter les champs où leur action se situe que nous avons voulu nous attacher, cherchant ainsi à situer à quel niveau les conditions de leur analyse doivent être placées : l'intervention de l'appareil politico-administratif est à mesurer dans le prolongement de la définition que nous avons donnée des systèmes de transport. Partir des termes d'une approche institutionnelle nous eût probablement empêchés d'en mesurer toute l'ampleur.

Pour autant que ce niveau soit perçu, nous avons dû noter à quelles difficul-

tés théoriques et méthodologiques nous sommes confrontés. Outre la place de notre objet, qui explique en partie le « balancement » de certains développements, de la production à la circulation mais toujours dans le champ de la reproduction sociale, notre démarche a requis de façon impérative certains détours ou certaines précisions, parfois fort éloignés du terrain d'investigation, tels que la prise en compte de la différence théorique entre force de travail et marchandise ordinaire, l'approche de la notion de société de services ou l'essai de définition de la mobilisation, considérée comme concept adéquat à notre objet. L'étendue du domaine de réflexion que la démarche nous à semblé ouvrir, tout autant que le caractère exploratoire de la recherche, explique alors le statut provisoire de certaines hypothèses.

Par ailleurs, la lecture historique que nous avons menée sur les situations locales ou le contexte général nous a paru riche d'enseignements à beaucoup d'égards. Ce faisant, notre objectif visait à nourrir la réflexion et y intégrer le déroulement chronologique des phénomènes ; nous pensons avoir pu recueillir les premiers fruits de ce travail.

Ce constat est pour nous un encouragement et une invitation pressante à poursuivre dans cette direction. Le recueil de données factuelles ou de diverses formes de témoignages doit, bien sûr, maintenant, donner une place prépondérante à l'examen de la période actuelle. Il correspond pour nous à un double souci : nous soumettre à l'épreuve du concret comme nous l'avons annoncé plus haut, afin de tester la validité de nos hypothèses, et prélever sur le terrain ce qui constitue la matière même de la réflexion, l'objet propre de la recherche.

Si, nous en sommes bien conscients à propos de la mobilisation, l'élaboration nécessaire de concepts théoriques soulève parfois des questions aussi nombreuses que celles qu'elle veut expliquer, le problème, quant à l'avancée d'un travail de recherche, nous semble résider également dans la production de concepts ou de notions intermédiaires. Il s'agit en effet par là de nous donner les moyens de restreindre le champ d'investigation, de fixer le cadre de la phase de recherche empirique, quitte à laisser dans l'ombre un certain nombre de débats qui sont, pour longtemps encore, le terrain d'élection des épistémologues des sciences sociales.

Ainsi, alors que toutes les questions soulevées sont loin d'être épuisées, le présent rapport marque l'achèvement d'une phase où la réflexion théorique et problématique a été prédominante, invite à reconnaître l'ouverture nécessaire à des recherches concrètes, apportant ainsi un début de réponse à l'objectif que nous nous étions fixé.

BIBLIOGRAPHIE

I – INDEX DES OUVRAGES CITES

O. ACHOU

Le choix des investissements routiers en site urbain – Article in Revue Economique, Vol. XXII, n° 6, novembre 1972, pp. 1063 et sq.

J. BENARD

La conception marxiste du capital – SEDES, Paris, 1952.

A. BIEBER

Planification des transports et analyse de système – Article in Analyse et Prévision, VIII, octobre 1969, pp. 597-616 + bibliographie de 252 ouvrages.

R. BLANCHARD

Grenoble, étude de géographie urbaine – 3e édition, Ed. Didier-Richard, 1953.

J. BOUVIER

Les rotschild – Ed. Fayard, 1967.

Th. BRULARD

Etude de quelques aspects des transports en commun dans deux régions belges – Article in Géographie Internationale – Travaux de la Commission de Géographie des Transports 1969-1972 – N° spécial de la revue Transports.

M. CASTELLS

La question urbaine – Ed. Maspero, Paris, 1972, 451 p.

J.N. CHAPULUT et J. FREBAULT

Le marché des transports – Paris, Ed. du Seuil, 1970, 144 p.

A. COTTEREAU

L'apparition de l'urbanisme comme action collective : l'agglomération parisienne au début du siècle – Article in Sociologie du Travail, 4/69, pp. 362-365.

A. COTTEREAU

Les débuts de la planification urbaine dans l'agglomération parisienne – Article in *Sociologie du Travail*, 4/70, pp. 362-392.

J.C. DELAUNAY

Essai marxiste sur la comptabilité nationale – Ed. Sociales, Paris, 1971, 249 p.

P.H. DERYCKE

L'économie urbaine – P.U.F., Collection SUP, *L'Economiste*, Paris, 1970, 254 p.

Revue EMPAIN-SCHNEIDER

N° 1, 1972.

E.N.P.C.

Cours d'aménagement urbain – Ed. provisoire 1966-1967, sous la direction de MM. LAGNEAU et PEBÉREAU.

J.C. FARVACQUE

Que pèsent les quatorze grands du poids lourds – Article in *l'Usine Nouvelle*, n° 7, 15 février 1973.

F.C.U.T.C.R.P.

Livre noir des transports parisiens – Paris, 1971.

M. FICHELET, R. FICHELET et N. MAY

Contribution à une psychosociologie des comportements urbains. Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transport – Paris, M.E.L., 1970, 87 p.

B.H. de FONTGALLAND

Article in *Le Monde Diplomatique*, février 1973, pp. 22-24 : "Le nouveau rôle des chemins de fer sur le continent européen – Un second âge".

Revue FORUM des TRANSPORTS URBAINS (Le)

Revue trimestrielle d'information et de documentation – Paris, GETUM, n° 18 et 19, 1972.

A. GRANOU

Le règne de la marchandise – Article in *Politique Aujourd'hui*, Paris, septembre-octobre 1971.

D. HENNER

L'horaire dynamique – Article in *Analyse et Prévision*, XIV-6, décembre 1972, pp. 1481-1488.

Ph. LACARRIERE

Pourquoi développer des techniques nouvelles de transport en France ? – in *Revue Equipement, Logement, Transports*, n° 71, septembre-octobre 1972.

A. JUILLET

Sur la place des transports dans l'économie capitaliste. Article in *La Vie Urbaine*, Paris, 3/1971.

Revue LIAISON RHONE-ALPES

Poids économique et social de l'automobile dans la région Rhône-Alpes – N° spécial, Lyon, mai 1970.

J. LOJKINE

La politique urbaine dans la région parisienne – Paris, M.E.L., 1972, 314 p.

M. MARIE et J. RODRIGUES DOS SANTOS

Société française et travailleurs immigrés – Paris, août 1971, ronéo, 141 p.

K. MARX

Fondements de la critique de l'économie politique – Ed. Anthropos, Paris, 1968, Tome II, 680 p. + annexes.

K. MARX

Le Capital – Ed. Sociales, Paris, 1968-1969.

Journal LE MONDE

J. NAGELS

Genèse, contenu et prolongements de la notion de reproduction du capital selon K. MARX, BOISGUILLEBERT, QUESNAY, LEONTIEV – Université Libre de Bruxelles, 1970.

J.P. PERREVE

La Société Grenobloise de Transports et d'Entreprises – Article in *l'Industrie des Voies Ferrées et des Transports Automobiles*, n° 600, avril 1964, pp. 82-88.

J.P. RIOUX

La révolution industrielle 1780-1880 – Ed. du Seuil, Paris, 1971.

J. RITTER

Géographie des transports – P.U.F., Que sais-je ?, Paris, 1971, n° 1427, 125 p.

Cl. SCHMIT

Les transports en commun à Lyon, 1830-1914 – L'installation d'une infrastructure sociale cohérente et la découverte de ses mécanismes internes – Mémoire de D.E.S., Centre d'Histoire Economique et Sociale, Lyon, doct., 147 p.

Revue TRANSPORTS – Economie – Equipement

Ed. Techniques et Economiques, Paris.

Revue des TRANSPORTS Publics, Urbains et Régionaux

U.T.P.U.R., Paris.

Revue l'USINE NOUVELLE

Notamment n° 4, 25 janvier 1973.

U.T.P.U.R.

La productivité interne dans les transports urbains – XIXe assemblée générale technique, 27-30 novembre, 1970 – Rapport présenté par M. BRAGARD, Paris, UTPUR, ronéo, 61 p.

VILLARET

Notes pour la Commission Technique – Mairie de Grenoble, 18 février 1896 – Archives de la ville de Grenoble, série 02, carton 16.

S. WICKAM

Economie des transports – Ed. Sirey, Paris, 1969, Collection l'Economique, n° 4, 417 p.

**II – OUVRAGES ET DOCUMENTS GENERAUX ET SPECIALISES
UTILISES POUR LA RECHERCHE**

A. BARDIOU

Le concept de modèle – Ed. Maspéro, Paris, 1970, 94 p.

Y. BAREL

La reproduction sociale – IREP, Grenoble, 1972, 396 p.

Ch. BETTELHEIM

Calcul économique et formes de propriété – Ed. Maspero, Paris, 1971, 135 p.

A. BIEBER

Urbaniser l'automobile – Article in Analyse et Prévision, Tome XII, n° 4, octobre 1971, pp. 1193-1220.

M. BIGEY et A. SCHMIDER

Les transports urbains – Editions Universitaires, Paris, 1971, 163 p.

J.L. BODIGUEL

La réduction du temps de travail – Ed. Ouvrières, Paris, 1969, 314 p.

S. BOISSY

Politique des transports intérieurs en France – Article in Revue Economie et Politique, n° 196-197, novembre-décembre 1970.

S. BOISSY

Le VIe Plan et les transports – Article in Revue Economie et Politique, n° 191, juin 1970.

P. BOURRIERES

L'économie des transports dans les programmes de développement – Presses Universitaires de France, 1964, 199 p.

C. CHARMEIL

Les investissements routiers à opérer d'ici 25 ans et leur incidence prévisible sur le volume de l'activité économique – Article in *Revue Economique*, V, 1967.

COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN

Ve Plan – Rapport général de la Commission des Transports. Paris, 105 p.

COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN

Commission des Villes du VIe Plan – Arguments en faveur d'un développement des investissements de voirie rapide en milieu urbain – Note SETRA, 30 octobre 1969, ronéo, 13 p.

COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN

VIe Plan – Rapport sur les transports collectifs urbains.

COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN

VIe Plan – Rapports I et II sur les transports.

CREDOC

Etude de l'incidence des horaires de sortie de travail sur la pointe de trafic du soir dans les transports publics de la région parisienne – Paris, 1966, 157 p.

CREDOC-CERAU

Etude de la demande de transports – Note de synthèse – Janvier 1968, Ronéo, 27 p.

DIRECTION DE LA PREVISION (Direction de l'Equipe-ment)

Une taxe de transport en région parisienne – Les bases d'une étude économique – Janvier 1971, ronéo, 38 p.

DIRECTION DE LA PREVISION

Une taxe de transports en région parisienne – Projet – Mars 1971, ronéo, 16 p.

DIRECTION DE LA PREVISION

Note de calcul de la surprime de transport en région parisienne – Avril 1971, ronéo, 21 p.

H. FISZBIN

Transports et circulation dans la région parisienne – Article in *Revue Economie et Politique*, n° 195, octobre 1970, pp. 43-62.

C. GERONDEAU

Les transports urbains – P.U.F., Coll. Que Sais-je, 1969, 126 p.

J. GRAINDORGE

L'avenir de la politique des transports – Article in *Analyse et Prévision*,
Tome X, n° 6, décembre 1970.

W. GROSSIN

Le travail et le temps : horaires, durées et rythmes – Ed. Anthropos, Paris,
1969.

M. GUILBERT

Les budgets-temps et l'étude des horaires de la vie quotidienne – Article in
Revue Française de Sociologie, 8,2, avril-juin 1967.

O. HANAPPE-DUMAS

Problèmes économiques des transports terrestres – Article in *La Vie Urbaine*,
n° 4, 1971, pp. 289-309.

A. HUYBRECHTS

Le rôle du progrès des transports dans les économies sous-développées –
Article in *Revue Economique*, Vol. XXII, n° 1, janvier 1971.

I.A.U.R.P.

Les transports urbains, problèmes d'avenir – Cahiers, Vol. 4-5, Paris, avril
1966.

I.A.U.R.P.

Les transports urbains : déplacements des personnes en région parisienne –
Cahiers, Vol. 17-18, Paris, Octobre 1969.

INSEE

9e rapport de la Commission des Comptes de Transports – Collections, C 6.

INSEE

10e rapport de la Commission des Comptes de Transports – Collection, C 16.

I.R.T.

Les transports publics de surface dans les villes –

1. Situation actuelle – 60 p.

2. Perspectives d'avenir – 103 p., Paris, mars 1970.

I.R.T.

Nouveaux moyens de transports – Analyse des besoins – Paris, 1969, ronéo, 13 p.

I.R.T.

Transports nouveaux dans les villes moyennes – Enquête sur les besoins – Proposition d'un cahier des charges – Rapport de recherche IRT n° 2, octobre 1970, 62 p.

G. MARCADAL

Contribution à une psychosociologie des comportements urbains – Choix du moyen de transport – Introduction à une table ronde d'économie du transport de la conférence Européenne des Ministres des Transports – Paris, M.E.L., 1970, 82 p.

P. MERLIN

Les transports parisiens – Etude de géographie économique et sociale – Ed. Masson, Paris, 1967, 470 p.

MINISTERE DES TRANSPORTS

Le Livre Blanc sur les transports collectifs urbains – Paris, 1971.

J.P. NORAC

Les monopoles et le transport routier – Article in Revue Economie et Politique, n° 192-193.

G. NORAGOUNDIAN

Structure et activité des entreprises de transport routier – Collections de l'INSEE, E 5, Paris.

G. REID et L. HUNTER

La mobilité des travailleurs urbains – O.C.D.E., Paris, 1968, 229 p.

REVUE ECONOMIQUE

Les transports –
N° spécial IV, 1961
N° spécial V, 1961.

S.A.E.I.

Etude des variantes des plans de transport et de leurs relations avec des objectifs – Paris, M.E.L., octobre 1970, 105 p.

S.E.R.C.

Répartition des déplacements urbains par mode de transports – Note d'information n° 8, Paris, M.E.L., 1966, 33 p.

S.E.R.C.

Analyse des déplacements domicile-travail – Etude comparative de quelques villes françaises – Paris, M.E.L., mai 1966.

S.E.R.C.

Etude de la motorisation des ménages dans une agglomération et essai de prévision – Application à Marseille – Paris, M.E.L., novembre 1968, 100 p.

SERES

Les décisions d'implantation et l'industrialisation lorraine – OREAM Lorraine, 1968-1969, 56 p.

SETEC

Groupe de travail pour l'étude des facteurs de localisation industrielle – Influence sur la localisation industrielle des facteurs relatifs au transport – Paris, 1961.

A. VILLENEUVE

Les déplacements domicile-travail – Article in Economie et Statistiques, INSEE, novembre 1970, 17, 3-61.

TABLE DES MATIERES

	Pages
Avertissement	1
<u>Avant-propos</u>	3
<u>Chapitre premier : ELEMENTS POUR UNE LECTURE CRITIQUE DE L'ECONOMIE DES TRANSPORTS URBAINS</u>	7
Section I : <u>Les contours de l'économie des transports urbains</u>	8
Section II : <u>Origine et contenu</u>	10
1 – Les instruments méthodologiques	11
1.1 – La représentation	11
1.2 – Prévision et évaluation	11
1.3 – Le problème de la « valeur du temps »	13
2 – Les hypothèses générales	14
2.1 – Un phénomène nouveau	15
2.2 – Un phénomène ordonné	15
2.3 – Une mesure de comportements individuels	16
<u>Chapitre deuxième : POUR UNE PROBLEMATIQUE ECONOMIQUE DU TRANSPORT</u>	19
Introduction	20
Section I : <u>Le problème des transports dans l'œuvre de MARX</u>	23
1 – Les « Fondements de la Critique de l'Economie Politique »	23
2 – « Le Capital »	27
2.1 – Les métamorphoses du capital dans l'industrie des transports	27
2.2 – Les frais de transport	27
2.3 – Les transports et le temps de circulation	29

3 – Remarques sur l'analyse de MARX	30
3.1 – MARX s'intéresse surtout à la circulation des marchandises	30
3.2 – Le passage des « Fondements » au « Capital »	30
Section II : <u>La place des transports dans la reproduction d'ensemble de l'économie</u>	32
Introduction	32
1 – Les transports et le cycle du Capital d'entreprise	33
1.1 – Le cycle du capital	33
1.2 – Les deux phases de la circulation	33
1.3 – Le transport dans les deux phases	34
1.3.1. – La première phase	34
1.3.2. – La deuxième phase	34
1.3.3. – Un procès productif	35
1.3.4. – Production, Circulation, Transport	35
1.4 – Le transport dans le procès de production proprement dit	36
1.5 – Transports et reproduction du capital d'entreprise	37
2 – Le transport dans la reproduction d'ensemble du capital	38
2.1 – Unité et continuité du procès de reproduction	38
2.2 – La circulation, « entrave nécessaire » à la reproduction d'ensemble	40
2.3 – La nécessité d'une industrie des transports	41
Section III : <u>Procès de transport et industrie des transports</u>	43
1 – Le cycle particulier du capital investi dans les transports	44
1.1 – La particularité de la valeur d'usage du transport	44
1.2 – Le procès de transport ; la formule générale des transports	45
1.2.1. – Le procès de transport	45
1.2.2. – La formule générale des transports	47
2 – L'industrie des transports	47
2.1 – Définition	47
2.2 – La constitution historique de cette branche d'industrie	48
Section IV : <u>Transports, Mobilisation et Reproduction de la force de travail</u>	52
1 – La différence entre la force de travail et une marchandise ordinaire	52

2 – Le problème théorique et pratique de la mobilisation de la force de travail	54
3 – Les déplacements domicile-travail et la mobilisation de la main-d'œuvre	56
4 – Les « déplacements urbains » et la reproduction de la force de travail	58
Chapitre troisième : <u>ESSAI D'APPLICATION ET CHOIX PROVISOIRES</u>	63
Introduction	64
Section I : <u>Evolution et fonctionnement des entreprises de transports urbains</u>	65
1 – Rappel historique – Le cadre du débat technologique	65
1.1 – La naissance des réseaux	65
1.2 – Une phase de changement technologique : l'électrification	67
1.2.1. – La situation grenobloise	67
1.2.2. – A Saint-Etienne	68
1.2.3. – Essai d'interprétation	69
1.3 – Une deuxième phase : l'apparition de la technologie routière	71
1.3.1. – Un affrontement direct entre transporteurs	72
1.3.2. – Un conflit interne à la sphère de la production	74
1.3.3. – Un règlement politique	74
2 – Principes d'une analyse des entreprises de transports urbains	77
2.1 – Le caractère de nécessité, objet du débat politique	78
2.1.1. – Un processus de questionnement	79
2.1.2. – Le caractère de nécessité est, au moins, implicite	81
2.1.3. – Une restructuration institutionnelle	82
2.2 – Tendances de la restructuration interne	83
2.2.1. – Le « désaisissement » progressif du capital par les exploitants	83
2.2.2. – La paralysie du procès de transport, maladie des entreprises	84
2.2.3. – La double réaction des entrepreneurs	85
2.2.4. – Un nouvel élément dans la restructuration – Une hypothèse de recherche	87
2.3 – Entreprises de transports collectifs urbains et industrie des moyens de transports	90

Section II	: <u>Systèmes de transports urbains et rapport de travail –</u>	
	<u>Une direction de recherche</u>	96
1	– Analyse d'une démarche de recherche	96
2	– Du concept de mobilisation à la notion de niveau de service	98
2.1	– Rappels sur le concept de mobilisation	98
2.2	– Le système de transports, instrument particulier	100
2.2.1.	– La notion d'instrument	100
2.2.2.	– Les transports liés au travail	101
2.3	– Système des déplacements urbains et niveau de service	106
2.3.1.	– Les déplacements d'achat	106
2.3.2.	– Les déplacements de l'école	107
2.3.3.	– Le système des déplacements	108
	<u>Conclusion</u>	109
	<u>Bibliographie</u>	113
I	– Index des ouvrages cités	114
II	– Ouvrages et documents généraux et spécialisés utilisés pour la recherche	118

Achévé d'imprimer
sur les presses de COPEDITH
7, rue des Ardennes - 75019 PARIS

Dépôt légal n° 8068 - 3^e trimestre 1978

