

PROSPECTIVE et  
AMENAGEMENT

D.G.R.S.T. SECRETARIAT D'ETAT AUX TRANSPORTS  
S.A.E.I. MISSION DE LA RECHERCHE

**Revendications et instances revendicatives  
en matière de transports urbains**

**Rapport de recherche: 1<sup>ere</sup> Phase**

CDAT  
4121

DECEMBRE 1975

Une fois les thèmes formulés, il faut encore convaincre les usagers de leur bien fondé, de leur réalisme. Le mécontentement spontané contre le niveau des tarifs n'engendre pas plus le thème "carte unique payée par l'employeur, que "métro-boulot-dodo" n'engendre un plan de développement des transports en commun.

- des actions de grande ampleur ne peuvent être relancées que par les organisations, et non par la pression de la base, ni par extension d'actions locales.
- les mouvements "locaux" actuels sont soutenus par le fait que des actions générales ont eu lieu dans le passé, et aient permis l'élaboration et la diffusion d'une plateforme revendicative d'ensemble.
- les syndicats continuent à suivre de très près le problème.

Service des Affaires Économiques  
DOCUMENTATION  
Réf. n° CDAT  
4121

REVENDICATIONS ET INSTANCES REVENDICATIVES

EN MATIERE DE TRANSPORTS URBAINS

G. RIBEILL  
P. BERTIER  
F. LILLE  
N. MAY

Cette recherche a été financée par le S.A.E.I.  
dans le cadre de l'A.T.P. socio-économie des  
transports.

---

## A V A N T - P R O P O S

|   |      |
|---|------|
| INTRODUCTION  | p. 1 |
| 01 - La transformation initiale : l'entrée<br>par les comités | 1    |
| 02 - Dynamique de la recherche et démarche<br>suivie          | 6    |

CHAPITRE 1 - LES INSTANCES REVENDICATIVES "SPECIFIQUES" :  
COMITES, ASSOCIATIONS ET FEDERATIONS D'USAGERS  
DE TRANSPORT

|  |      |
|--|------|
| I.0. INTRODUCTION  | p. 9 |
| 1.1. Description des fédérations d'usagers de transport                                  | 10   |
| I.11. La fédération des usagers de transport en région parisienne (FUT)                  | 11   |
| 1.12. Le groupe d'étude et documentation (GED)   | 15   |
| 1.13. Les droits du piéton   | 18   |
| 1.14. Le syndicat national des usagers de transport (SNUT)                               | 20   |
| 1.15. L'association nationale des voyageurs et usagers des services publics de transport | 22   |
| 1.16. Quelques premières réflexions  | 24   |
| 1.2. Comités et associations locales d'usagers   | 28   |
| 1.21. Les comités et associations "autonomes"  | 29   |
| 1.22. Les comités affiliés à la F.U.T.   | 40   |
| 1.23. Les comités "municipaux" affiliés au GED   | 51   |

## CHAPITRE 2 - LES INSTANCES REVENDICATIVES "GENERALES"

|   |       |
|---|-------|
| 2.0. INTRODUCTION   | p. 56 |
| 2.1. Le cartel transport  | 57    |
| 2.11. Contexte de création  | 57    |
| 2.12. Revendications et actions du cartel, 1970-1972                                  | 58    |
| 2.13. Les "effets" de l'action du cartel  | 61    |
| 2.14. Le cartel depuis 1972   | 62    |
| 2.2. Les partis politiques  | 63    |
| 2.21. Le contexte historique  | 64    |
| 2.22. Les transports urbains dans le programme<br>de gouvernement du parti communiste | 65    |
| 2.23. Les transports urbains dans le programme<br>de gouvernement du parti socialiste | 69    |
| 2.24. Conclusions : comparaison des programmes<br>et du programme commun              | 72    |
| 2.3. Les syndicats  | 76    |
| 2.31. La C.G.T.   | 76    |
| 2.32. La C.F.D.T.   | 78    |
| 2.33. La F.E.N.   | 80    |
| 2.34. Conclusions : genèse des revendications<br>et genèse des actions                | 81    |

## CHAPITRE 3 - LES MUNICIPALITES

|   |       |
|---|-------|
| 3.0. INTRODUCTION   | p. 83 |
| 3.1. Le colloque "transports urbains" de Toulouse                                       | 84    |
| 3.10. Introduction  | 84    |
| 3.11. Les versements des employeurs destinés aux transports en commun                   | 85    |
| 3.12. Les relations entre les municipalités et les exploitants de transports collectifs | 89    |
| 3.13. Eléments de politique globale des transports urbains                              | 93    |
| 3.14. Conclusions   | 100   |
| 3.2. Exemple d'une municipalité de la banlieue parisienne                               | 102   |
| 3.20. Introduction  | 102   |
| 3.21. Caractéristiques de la commune observée   | 102   |
| 3.22. Problèmes de transport  | 102   |
| 3.23. Les comités d'usagers   | 103   |
| 3.24. Les instances de concertation et revendication                                    | 104   |
| 3.25. Conclusions.  | 105   |



## CHAPITRE 4 - LES TRANSPORTÉS

|  |        |
|--|--------|
| 4.0. INTRODUCTION  | p. 107 |
| 4.01. Questions et hypothèses de départ  | 107    |
| 4.02. Bases et limites de l'analyse présentée  | 113    |
| 4.1. Différences de pratiques et différences de normes-<br>critères psychosociologiques de différenciation | 116    |
| 4.2. Les différentes catégories de transportés   | 126    |
| 4.21. Les utilisateurs forcés de la voiture  | 126    |
| 4.22. Les utilisateurs volontaires de la voiture   | 131    |
| 4.23. Les utilisateurs volontaires de la voiture<br>"découvrant" les T.C.                                  | 137    |
| 4.24. Les utilisateurs forcés des T.C.   | 139    |
| 4.25. Les utilisateurs volontaires des T.C.  | 143    |
| 4.26. Les solutions "mixtes"   | 151    |
| 4.3. Transportés et revendications transports  | 153    |
| 4.31. La difficile formulation des revendications  | 153    |
| 4.32. Les transports urbains facteur de division ?   | 157    |
| 4.33. Vers des mouvements sociaux axés sur les<br>transports ?   | 160    |

CHAPITRE 5 - ELEMENTS DE CONCLUSION

p. I62

1. Les clivages entre les différents niveaux I62
2. Mouvements revendicatifs transport et conscience de classe des enjeux I65
3. Quelques caractères des mouvements en matière de transports urbains I83

## A V A N T - P R O P O S

---

Le texte qui suit correspond à la première étape d'une recherche qui doit se poursuivre. Il ne doit donc pas être lu et compris comme rendant compte de l'ensemble de la recherche mais comme un moment de celle-ci. Les résultats et les conclusions partielles qu'on y propose devront être approfondis et complétés dans une phase ultérieure.

Nous remercions les différentes personnes que nous avons rencontrées, notamment les syndicalistes et les responsables de diverses associations et fédérations d'usagers de transport que nous serons sans doute conduits à importuner de nouveau pour la suite de ce travail.

L'équipe de recherche était constituée de G. RIBEILL, P. BERTIER, F. LILLE, et N. MAY.

## I N T R O D U C T I O N

La recherche et sa dynamique nous ont conduits à nous éloigner assez sensiblement de la démarche proposée dans le projet initial. Aussi, convient-il de rappeler celle-ci, d'indiquer les raisons qui nous en ont fait nous éloigner et de préciser la démarche adoptée au cours du travail.

### 01. La transformation initiale : l'entrée par les comités

Le projet initial, élaboré en 1972, se présentait comme une succession d'hypothèses à valider quant à la genèse, les transformations et la résolution des conflits en matière de transport urbains et visant une meilleure compréhension des interactions entre dynamique sociale et transports urbains. L'ensemble de ces hypothèses se résumait comme suit : "En retenant un découpage social en fonction des modalités d'utilisation des transports, c'est d'abord une diversité dans les critères de perception et d'expression des revendications qui est soulignée. Au delà de la diversité, c'est même l'ambiguïté des aspirations, l'aspect antagoniste des intérêts et enjeux en présence qui caractérisent le domaine des transports, tant du point de vue des usagers que des non-usagers, du public que des administrations concernées. D'où un modèle explicatif des comportements privés de résignation passive ou de contestation élargie face à des mesures inefficaces administratives ou des solutions institutionnelles plus reflètes des contradictions à la base que véritables facteurs de régulation. Dans un tel champ, une crise des transports présente des caractéristiques particulières dont une issue en "tout ou rien" ou bien sur des mouvements de contestation

à portée très élargie mettant en question l'ensemble sociétal ou bien des phénomènes d'auto-régulation par dispersion et neutralisation des forces en présence orientées très différemment (I)"

- Quatre phases de travail étaient prévues dans ce cadre général liées chacune d'elles à une groupe d'hypothèses :

. la phase (a) visait à vérifier, essentiellement sur la base de travaux existants, les deux hypothèses suivantes : les usagers de transports urbains peuvent être répartis en groupes sociaux particuliers, caractérisés par un rythme spatio-temporel propre, rythme directement relié au champ socio-économique ; il est possible d'associer à des groupes ainsi définis des ensembles typiques de revendications générés par ces groupes eux-mêmes.

. les phases (b et c) visaient à analyser l'évolution de ces revendications en fonction des divers canaux d'expression empruntés (comités divers, syndicats, partis politiques) jusqu'au niveau de l'administration et de l'état et les "réponses" émanant de ces derniers, en s'axant sur les revendications spécifiques de deux ou trois des groupes repérés au cours de la phase a) et en se focalisant sur des situations de "micro-crise" (phénomènes affectant les transports sans modifier les rythmes spatiaux-temporels à l'opposé des "macro-crisés" définies, elles,

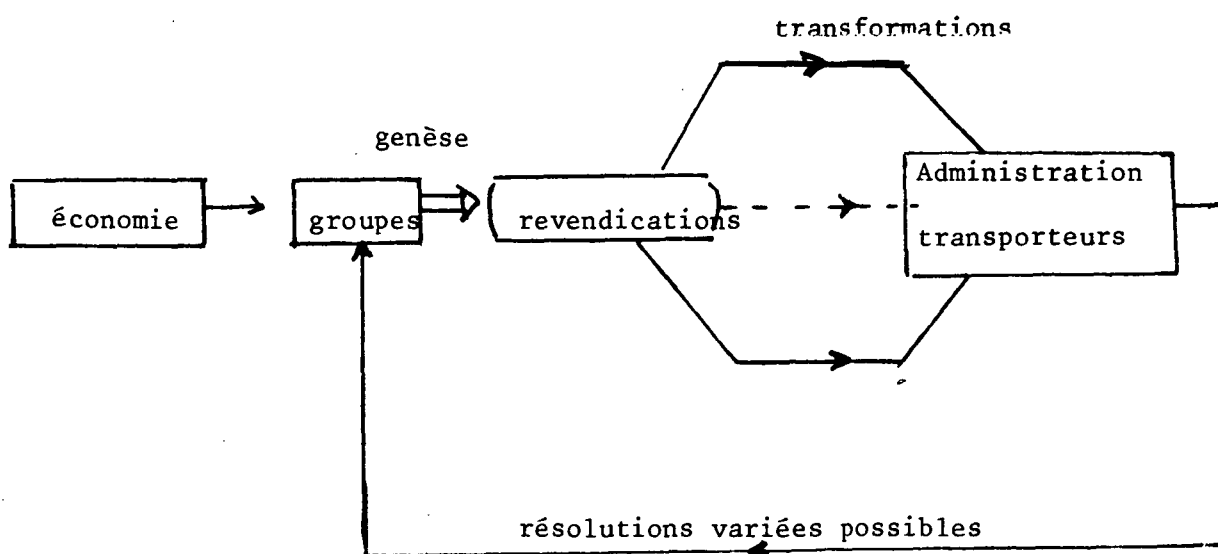
---

(I) cf. projet - point 4 exposé des motifs p.2

par une perturbation de ces rythmes). Les hypothèses concernant cette seconde phase étaient les suivantes :

- . altération des revendications au cours de leur propagation et de leur progression vers les instances politico-administratives, à travers différentes instances, alteration se manifestant soit par la généralisation, soit par la singularisation de revendications particulières ;
- . incapacité du système politico-administratif, en raison tant des conflits propres liés au transport que du caractère altéré des revendications lui arrivant, à amener des solutions d'ensembles adaptées aux revendications de groupes d'utilisateurs ;
- . conséquences de cette inadaptation sur les comportements sociaux des utilisateurs eux-mêmes, ceux-ci étant conduits soit à des pratiques revendicatives isolées, soit au rejet de la contestation à un niveau très général.

Le modèle retenu pour suivre le cheminement de ces revendications était un modèle fermé et linéaire, résumé par le schéma suivant qui traduit les hypothèses des points a) b) et c)



. une phase (d) enfin, se proposait d'évaluer dans quelle mesure la compréhension des micro-crisis peut s'avérer utile pour celle des macro-crisis, en fonction de l'hypothèse suivante : la parcellarisation des revendications et la diversité des situations semblent vouer toute "macro-crise" à des mouvements diffus, non polarisés et donc à un avortement rapide des mouvements revendicatifs qu'elle engendre.

Très vite nous avons été confrontés à l'impossibilité d'engager la phase (a) telle que prévue, ceci pour la raison suivante : il s'est avéré impossible, sur la base de travaux existants, de vérifier les hypothèses sur l'existence de groupes caractérisés par leur rythme spatio-temporel d'utilisation des moyens de transport et engendrant un ensemble spécifique de revendications :

- les recherches sur le budget-temps des citoyens (1), si elles donnent un temps global (par journée ou semaine) affecté au transport, ne permettent pas de situer celui-ci dans le temps d'une journée et de l'associer à la notion de rythme spatio-temporel ;
- les recherches sur le temps et les horaires de travail, outre leur caractère souvent parcellaire (2) ne permettant pas de généraliser, sont peu reliées au problème des temps de transport et de la localisation spatiale des travailleurs ;
- les recherches sur les comportements de déplacement en région parisienne (3), si elles donnent une connaissance du découpage par mode et par C.S.P. pour les différents trajets, etc. n'apportait pas d'information quant aux heures, aux rythmes de ces déplacements ;

---

(1) cf. notamment Y. LEMEL - Le budget-temps des citoyens - Collections de l'INSEE - 33 M

(2) C'est par exemple le cas de l'ouvrage de J. GROSSIN, qui ne traite que de l'industrie mécanique.

(3) cf. cahiers de l'IAURP n° 17-18 et 26

- enfin, les recherches qualitatives sur le vécu des déplacements, leur place dans la vie quotidienne (I), si elles permettaient de situer les déplacements et le rapport à ceux-ci en termes de rythmes spatio-temporels pour les personnes enquêtées, ne pouvaient par leur nature même, servir de base à la constitution de groupes définis socio-économiquement et valider l'hypothèse .

De fait, l'ensemble des données disponibles fragmentaires et ne correspondant pas les unes aux autres, que l'on pouvait tirer de ces travaux ne permettait pas de dépasser avec certitude le niveau de généralité déjà proposé dans le projet et du niveau de l'évidence (type : il existe des différences d'utilisation des moyens de transports en fonction des horaires jour et nuit du travail et ceci sans même que l'on puisse savoir si ces différences induisent des revendications spécifiques).

Il nous apparaissait impossible vu la lourdeur des procédures d'investigation à utiliser, de procéder nous-mêmes à l'ensemble du travail permettant la confirmation ou l'infirmité de ce premier groupe d'hypothèses. Aussi avons-nous décidé d'aborder le problème de façon plus modeste et plus empirique, en tentant de repérer quelques groupes d'utilisateurs structurés autour d'un ensemble commun de revendications.

Pour repérer ces groupes, l'entrée retenue a été celle des comités d'utilisateurs de transport ceci pour diverses raisons :

- les comités nous semblaient être l'organisation la plus proche de la "base" des usagers, donc la plus apte à nous permettre de remonter vers eux et de cerner un (des) groupe(s) d'utilisateurs,

---

(I) cf. BOULVIN, RAYNAUD et Al. Recherche sur les comportements en matière de déplacements. Action concertée urbanisation DGRST FICHELET (M et R.), MAY (N) - Pour une approche écologique de l'utilisation des moyens de transports, publication du Ministère de l'Equip. et du Log. Paris 1971.



s'il en existait, partageant un ensemble spécifique de revendications qu'il(s) aurai(ent) généré ;

- les comités nous apparaissent comme les structures les moins liées à des instances revendicatives plus générales (syndicats, partis politiques d'opposition) et donc, là encore les plus aptes à servir d'entrée pour saisir les - ou remonter jusqu'aux - revendications de la "base" (groupe d'usagers) avant toute "altération" ;

- le choix des comités, enfin, renvoyait à une autre difficulté qu'il permettait de surmonter, celle de centrer les phases (b) et (c) sur la notion de "micro-crise" : en effet, si au moment de l'élaboration du projet, les transports représentaient un "point chaud" (mouvements dans les gares de fin 1969- début 1970, grandes manifestations parisiennes de 1970-1971, etc.), un tassement très net se faisait sentir au moment où nous avons démarré la recherche (1974) et il devenait plus difficile de voir et de suivre des "micro-crisis" de plus en plus rares. En choisissant d'aborder la genèse et l'évolution des revendications à travers les comités d'usagers, il nous semblait augmenter nos chances de trouver des points chauds et de rencontrer - donc de pouvoir analyser - des micro-crisis, ces comités ayant toutes chances, d'une part de s'être constitués à la suite d'un problème voire d'une micro-crise, et d'autre part, d'être source, eux-mêmes de par leur existence et leur fonctionnement, de micro-crisis.

## 02. Dynamique de la recherche et démarche suivie

Le mode d'entrée retenu et les problèmes rencontrés à ce propos ont induit une dynamique qui a affecté l'ensemble de la recherche, nous conduisant très vite à remettre en cause un certain nombre d'hypothèses retenues et notamment, le schéma linéaire et fermé de cheminement, transformation des revendications.

Le mode d'entrée retenu, loin de nous permettre de cerner des groupes d'usagers nous a renvoyé à un champ revendicatif-transport structuré non par des revendications émanant de groupes d'usagers mais par diverses instances revendicatives, en fonction de leur clivage, de leur logique propre. Il apparaissait ainsi que les revendications transport (ou en tous cas, une bonne partie d'entre elles) étaient générées, élaborées et formulées non pas par des groupes d'usagers mais par ces instances revendicatives.

L'apparition du fait que les relations entre les trois niveaux : usagers, instances revendicatives, appareil d'Etat, devaient s'analyser plus en termes de rapports d'autonomie que de relations fonctionnelles, chaque niveau ayant ses clivages et sa logique propre, en remettant en cause l'hypothèse d'un cheminement linéaire des revendications nous a conduit à modifier les centrations de la recherche. Il nous a paru préférable de nous centrer sur l'analyse de l'ensemble du "système revendicatif" (usagers et instances revendicatives) et de laisser provisoirement de côté le "système décisionnel" (appareil d'Etat) : d'une part l'analyse de système revendicatif s'avérait plus complexe que prévue, en raison même de l'autonomie des deux niveaux usagers et instances revendicatives ; d'autre part, pour l'appareil d'Etat, alors qu'il ne pouvait être question d'analyser l'ensemble de la politique-transport et ses déterminants, la remise en cause de l'hypothèse d'un cheminement linéaire nous "privait" de l'entrée initialement prévue : il fallait donc trouver une autre "entrée" tenant compte de l'autonomie relative des différents niveaux, cette "entrée" ne pouvant, à notre sens, se fonder que sur une connaissance approfondie du système revendicatif lui-même.

C'est donc cette analyse du système revendicatif transport - usagers et diverses instances revendicatives - que l'on trouvera dans les pages qui suivent.

Un premier ensemble d'analyses est axé sur la compréhension de la genèse et des différents types de revendications-transport, à partir des instances qui génèrent ces revendications. C'est ainsi que, partant des comités d'usagers, nous sommes remontés non aux usagers puisque ceux-ci ne transparaisaient pas derrière les comités, mais aux fédérations de comités, aux syndicats, aux partis d'opposition et, enfin, aux municipalités en tant que celles-ci fonctionnent aussi comme instances revendicatives.

L'analyse des insatisfactions et des demandes des usagers, à partir de travaux psycho-sociologiques existants, a été engagée ensuite. A partir des comportements transports effectifs et du vécu de ces comportements, une typologie a été construite, chaque catégorie étant marquée par un ensemble spécifique de revendications. Il convient de souligner que cette typologie, partielle en raison de la nature de l'information disponible, n'est en rien comparable au repérage des groupes prévus initialement : il s'agit d'une typologie construite sur des critères de comportement et de vécu et non sur ces critères socio-économique ; en outre, la possibilité de repérer des catégories d'usagers partageant les mêmes comportements et les mêmes insatisfactions ne permet en rien d'inférer l'existence de groupes concrets définissables en termes socio-économiques, ayant élaboré et partageant des ensembles spécifiques de revendications.

CHAPITRE 1

LES INSTANCES REVENDICATIVES "SPECIFIQUES" :  
COMITES, ASSOCIATIONS ET FEDERATIONS D'USAGERS  
DE TRANSPORT.

## 1.0. INTRODUCTION

L'adhésion d'un usager des transports à un comité ou une association n'est pas un processus obéissant à une règle simple ou unique. Ne serait-ce qu'au stade de la constitution du comité, l'utilisateur peut, tantôt jouer un rôle actif et initiateur, tantôt rester complètement étranger à son élaboration pour n'être sollicité qu'au niveau de son adhésion. Le processus d'adhésion s'avère donc en particulier dépendant des modalités de genèse du comité ou de l'association, modalités que l'on peut en première approximation, classer selon deux formes :

- ou le comité naît à partir d'un problème concret, immédiat et tangible, concernant une catégorie particulière localisée de résidents, unifiée par un problème commun. Dans ce cas, un premier noyau réduit d'utilisateurs des transports participe activement et directement à la constitution d'un comité. Par la suite, devant affermir ou élargir sa base, il aura tendance à élargir son (ou ses) thème(s), si bien que les nouvelles adhésions pourront être motivées par des intérêts variés et distincts ;

- ou le comité est provoqué par une instance revendicative déjà existante, à portées revendicative et géographique plus larges, telle une fédération d'utilisateurs ou de comités d'utilisateurs. La genèse du comité est alors moins le fait d'utilisateurs du transport que de représentants de l'instance supérieure : même si les uns et les autres se confondent, c'est à ce dernier

titre qu'opèrent fondamentalement les initiateurs du comité. Alors, pour les usagers, l'adhésion est commandée par la reconnaissance ou non dans les thèmes revendicatifs du Comité, de solutions immédiates ou non, directes ou indirectes, à leurs insatisfactions.

Ces deux processus types, que nous expliciterons par la suite, conditionnant et les modes d'action, les orientations et les évolutions des comités, et le rôle de leurs membres, il convient donc de présenter succinctement tout d'abord les fédérations, en désignant par ce terme, les instances revendicatives non localisées (du moins à un niveau communal) dans leur action, regroupant soit des usagers, soit des comités, soit diverses instances.

### 1.1. Description des fédérations d'usagers de transports

Deux d'entre elles, par leurs relations privilégiées à des partis politiques, se dégagent d'une part, par leur force tant en moyens d'action qu'en principe d'analyse et de programme globaux et, d'autre part par leur présence importante dans les communes de la ceinture parisienne (I) : il s'agit du Groupe d'Etude et de Documentation pour les Transports et la Circulation dans la Région Parisienne (abréviation utilisée par la suite : G.E.D.), entretenant des liens étroits avec la gauche communiste, et de la Fédération des Usagers des Transports en Région Parisienne (abréviation utilisée par la suite : FUT) liée à la gauche socialiste autogestionnaire. Leur création

---

(I) Il convient toutefois de souligner que ces deux fédérations ne couvrent que la région parisienne, tandis que les autres, se donnant comme champ l'ensemble du territoire national, sont moins axées sur les problèmes spécifiques de la banlieue parisienne.

récente (respectivement 1972 et 1970), leur vocation spécifique régionale, traduisent au niveau de leurs adhérents, une prise de conscience politique des problèmes de transports en région parisienne. Il faut souligner au même titre, l'ex-fédération des comités d'usagers des transports en commun en région parisienne, la FCUTCRP (1969-1971), regroupant des militants d'extrême-gauche, dont nous aurons l'occasion de re-parler, notamment à propos des causes de sa disparition.

A côté de ces associations récentes, il existe des associations plus anciennes, à caractère national, moins politiques et sans aucun doute, de ce fait, plus en second plan, dans les conflits en matière de transports urbains en région parisienne. L'une d'entre elle joue néanmoins fréquemment un rôle important dans les comités de la région parisienne : il s'agit des Droits du Piéton (créée en 1959), dont des comités d'usagers de transports peuvent être membres. Nous évoquerons sommairement le syndicat national des usagers de transports (créé en 1958), regroupant plutôt des personnes que des associations, et l'Association Nationale des Voyageurs et Usagers des Services Publics de transports (créée en 1967).

La présentation rapide qui suit est volontairement statique : elle indique les principales orientations et revendications des différentes fédérations à un moment donné (1974) sans préjuger de leurs évolutions possibles.

#### 1.11. La Fédération des Usagers des Transports en Région Parisienne

---

Elle s'est créée en janvier 1970 à partir d'un petit nombre de militants appartenant au courant socialiste, en s'élargissant selon un processus spécifique : par ses actions d'information et de sensibilisation, la F.U.T. a suscité la création de comités locaux qui lui sont naturellement rattachés (mais de manière non exclusive) au moins formellement.

Son assise géographique est particulière (et s'explique par le type de population et les thèmes revendicatifs qu'elle s'attache) : la plupart des comités qu'elle a suscités se trouvent dans l'Essonne, les Hauts-de-Seine, les Yvelines et la Seine-et-Oise ; quelques uns sont implantés en banlieue Nord et Val d'Oise ; très rares sont ceux situés en Seine-et-Marne et dans le Val-de-Marne (sauf à la ville nouvelle de Melun-Sénart). Plus de cent comités ont été créés par la F.U.T. , mais celle-ci fonctionne en moyenne avec une quarantaine de comités; les comités pouvant disparaître soit suite à la satisfaction des revendications, soit suite à un dépérissement par lassitude des adhérents.

Ses objectifs sont les suivants :

- priorité au développement des transports collectifs à la fois contre leur insuffisance et pour une priorité des transports collectifs sur les véhicules individuels (d'où le refus des autoroutes urbaines et péri-urbaines et une position en faveur de la multiplication des voies réservées aux transports collectifs dans les agglomérations et de la multiplication des parkings gratuits non au portes de Paris mais aux stations ferrées) ;
- priorité aux réalisations les moins coûteuses, notamment par la remise en service des lignes SNCF inutilisées (grande et petite ceintures) ;
- élévation du niveau de qualité des services de transports (d'où, en grande banlieue, la préférence pour des réseaux de bus RATP et non privés) ;



- gratuité des transports collectifs en région parisienne (mais en ne commençant pas par Paris et la RATP ce qui aurait pour effet d'accentuer les différences Paris/banlieue) ou, au moins dans un premier temps, extension du tarif banlieue à la grande couronne.

Ces objectifs se réfèrent à une analyse des transports en agglomération, non solubles par le recours aux véhicules individuels : trop d'usagers sont économiquement captifs des transports collectifs (dont les jeunes, les femmes, les gens âgés, et les handicapés) pour qu'on ne développe pas à la fois en volume et en qualité, l'offre de tels transports. Il n'est pas naturel donc de plus, de faire payer plus cher des usagers contraints d'utiliser de mauvais transports collectifs. Le lien entre les problèmes de transports et les problèmes d'aménagement et d'urbanisation sont peu pris en compte, si ce n'est dans les comités des villes nouvelles (St-Quentin, Melun).

On conçoit donc que certaines opérations prévues ou certaines carences actuelles constituent des opportunités spécifiques d'intervention de la F.U.T. Telssont les projets autoroutiers favorisant les véhicules individuels :

- radiale A10 (Chartres-Paris) et sa pénétrante "Vercingétorix" intra muros jusqu'à la gare de Montparnasse,
- superpériphérique
- voies express urbaines.

Ces thèmes mobilisateurs forment le contenu premier des interventions de la F.U.T., interventions d'opposition. De fait, ce sont ces thèmes qui constituent l'axe essentiel de l'action de la F.U.T.

Le caractère prononcé "anti-voiture" de son action explique aussi ses liens avec des comités ou des associations en faveur de l'environnement dont elle rejoint, à travers son opposition à la voiture, certaines positions.

Les thèmes positifs ne jouent qu'en second plan. Ce sont, par exemple, en banlieue sud :

- création d'un couloir réservé aux autobus et aux transports d'urgence sur la nationale 20,
- doublement de la future autoroute A 10 par une ligne express de transports en commun de la gare Montparnasse à Palaiseau et Limours, sur le tracé prévu depuis 1905 pour la SNCF,
- création de parkings (gratuits de préférence) autour de gares de banlieue.

En ce qui concerne les formes d'action, outre les tracts, les réunions publiques et les pétitions adressées à l'administration, la F.U.T. met en oeuvre des moyens plus spécifiques : diffusion d'un journal, "le banlieusard" (aux premiers numéros à large public ont succédé des éditions locales, réalisées par des comités locaux) et utilisation des élections (législatives, cantonales, municipales ou présidentielles) principalement pour faire prendre publiquement position aux candidats et, du même coup, sensibiliser le public aux problèmes de transport. La F.U.T., cependant, se refuse à soutenir tout candidat, posant que si son action est en fait politique au sens large, elle ne veut pas intervenir dans le champ étroit du politique que constituent les partis.

De nombreuses actions sont faites en coopération avec les Droits du Piéton dont le programme est compatible avec celui de la F.U.T., plus extrémiste dans un sens par sa position de principe contre la voiture individuelle.

Enfin, vis-à-vis des pouvoirs publics, la F.U.T. reconnaît que l'efficacité d'une action dépend d'une force sociale orientée, d'un courant d'opinion fort qui doit donc être construit non pas à partir de problèmes généraux mais à partir de problèmes précis concernant directement une base sociale importante.

#### I.12. Le Groupe d'Etude et de Documentation

La création du G.E.D. en février 1972 procède différemment de celle de la F.U.T. Après les manifestations du cartel et des associations d'usagers en 1971 contre la hausse des tarifs de transport, il est reconnu par des responsables appartenant au courant communiste et ayant participé au cartel, qu'il y a un problème plus large "transports", nécessitant des analyses approfondies pour définir des actions plus adaptées aux besoins. Afin de

faire le point sur ce thème, en particulier sur la relation transports collectifs/véhicules individuels, des Etats Généraux des Transports sont organisés en Mai 1973, convoqués par le G.E.D. : un éventail large de représentants d'usagers, de travailleurs, de syndicats et comités d'entreprise, d'élus locaux reconnaît l'utilité d'une association telle que le G.E.D. dont les missions articulées sont alors précisées : analyse des problèmes de transports en région parisienne, formulation de propositions, organisation de débats avec les intéressés, action auprès des pouvoirs publics enfin. L'appellation du G.E.D. reflète bien son caractère d'organe de réflexion et d'information, à la disposition de tous les partenaires concernés par les problèmes de transports. S'appuyant moins sur des adhésions individuelles que sur des adhésions de personnes morales, ses "clients" sont non seulement des comités, constitués ou non sur son initiative mais encore des municipalités, des comités d'entreprise ou des formations syndicales. L'espace d'action privilégié du G.E.D. est principalement représenté par les municipalités communistes.

Les revendications défendues par le G.E.D. se réfèrent à un plan global d'orientation, proche de celui du parti communiste en matière de transports. Ainsi, il est reconnu que les problèmes de transports en commun sont indissociables de ceux liés à l'usage de la voiture particulière : si, dans Paris, la distribution usagers T.C./usagers V.I. est de 80 % / 20 % contre 30 % / 70 % en banlieue, c'est la traduction d'une carence des transports en commun en banlieue qui explique le recours forcé à la voiture individuelle. Si bien que si l'on développe les transports en

commun, leur utilisation accrue se fera spontanément. A court terme, il faut néanmoins tenir compte de la situation actuelle, des contraintes qu'elle impose et donc aménager la condition de l'automobiliste. Si la priorité aux transports collectifs est posée, elle ne doit pas entraîner des mesures restrictives quant à l'utilisation de la voiture, mesure qui, à l'heure actuelle, pénaliseraient les utilisateurs forcés de la voiture. En outre, à terme, une politique en faveur des transports collectifs doit favoriser la liberté de choix des usagers et non se solder par une utilisation forcée de ces transports.

Dans les agglomérations, il faut promouvoir la priorité des transports collectifs ; accroître le volume d'offre, la rapidité, le confort et réduire les coûts. Le plan de transports en région parisienne consiste en un réseau à grand gabarit, à débit rapide, complété par un réseau à petit gabarit (en particulier, prolongement des lignes du métro jusqu'à la grande ceinture) et un réseau de bus RATP de rabattement sur les deux réseaux ferrés. Pour accroître les possibilités de choix des usagers, il faut densifier l'offre de transports : en particulier, les nouveaux modes de transport sont adaptés à la première mais aussi à la seconde couronne. Pour les usagers forcés de la voiture (le réseau de transport de rabattement ne pourra pas aller vraiment partout), il faut concevoir des parkings près des gares mais préférentiellement au niveau de la grande couronne : les parkings aux portes de Paris, utiles dans l'immédiat, hypothèquent la nécessité d'un prolongement des lignes du métro jusqu'à la grande ceinture. A côté de ces mesures à moyen terme, dans l'état actuel des choses, le développement des autoroutes radiales périphériques et rocades est soutenu dans la mesure où il améliore la condition

de nombreux usagers obligés d'utiliser l'automobile.

Notons que si, pour la G.E.D., problèmes urbains et problèmes de transport sont liés, ceci n'intervient que peu dans ses actions : il se situe au niveau du transport, de l'aménagement et de l'amélioration de la situation actuelle où l'aménagement urbain constitue plus une donnée qu'une variable.

Les formes d'action du G.E.D. sont très variées, mais à caractère principalement technique :

- conception et dépouillement d'enquêtes et questionnaires relatifs à des points chauds (par exemple : prolongement de la ligne de métro I3 bis au delà de la porte de Clichy), ce qui traduit le souci d'une participation démocratique des usagers à la conception des solutions de leurs problèmes ;
- études locales à la demande, pour des comités, des municipalités : par exemple : étude des migrations quotidiennes relatives à une localité ;
- réflexion sur des problèmes généraux : plan des transports, aménagement des horaires de travail, études de financement, etc...
- enfin, organisation de manifestations, rédaction de tracts relatifs à des actions spécifiques.

Les actions politiques du G.E.D. se retrouvent plus au niveau des comités et sont reliées aux actions municipales (cf. infra).

### 1.13. Les Droits du Piéton (D.P.)

Crée en 1959, cette association à vocation

nationale se donne pour objectif de défendre le piéton contre l'automobile, en insistant notamment sur les problèmes de sécurité. Peu prise au sérieux pendant longtemps, elle s'étoffe avec le récent développement des mouvements en faveur de la qualité de la vie et de l'environnement dans lequel elle s'insère. Ceci n'est pas sans conséquence sur l'association elle-même qui élargit son champ d'action aux problèmes d'urbanisation, de transport, d'environnement. Le nom même de l'association change, traduisant cet élargissement ; il devient "Pour la cité humaine : les Droits du Piéton".

Ainsi, le piéton est devenu non seulement "celui qui marche à pied" mais aussi "celui qui, n'ayant pas de moyen individuel de transport, est un usager captif des transports collectifs". D'autre part, il est devenu un citoyen sensible à son cadre de vie, donc aux nuisances induites par l'automobiliste (encombrement, bruit, pollution,...)

Les adhérents se composent, majoritairement, d'individus particuliers mais aussi de plus en plus d'associations, comités de défense ou d'usagers, en particulier comités affiliés à la F.U.T. pour des raisons évidentes.

Les interventions des Droits du Piéton sont rarement isolées : elles viennent s'articuler avec celles d'autres organisations, comités d'usagers de transports, comités de défense de la nature et de l'environnement, en apportant des revendications radicales contre l'automobiliste, pas assez réglementé, ni taxé (via l'essence) ni sanctionné par les contraventions, empiétant direc-

tement ou non sur l'espace piétonnier (la signalisation, les parcmètres pour les automobilistes n'ont pas à se trouver sur les trottoirs).

On reconnaît que les interventions ponctuelles ou sectorielles qui sont néanmoins les plus fréquentes, ne servent pas à grand chose, en l'absence d'une politique générale de la circulation urbaine, réglementant et limitant d'une part le trafic automobile, organisant d'autre part un système global de transports collectifs. D'où la revendication d'une autorité unique d'agglomération, constituée de fonctionnaires spécialisés dans la circulation routière, palliant l'incompétence reconnue des décideurs actuels (I).

#### 1.14. Le Syndicat National des Usagers des Transports (S.N.U.T.)

Il est créé en 1958 par un noyau d'usagers et d'"amateurs" des problèmes de transport reconnaissant "qu'il fallait faire quelque chose" dans ce domaine. La composition et le recrutement du S.N.U.T. sont particuliers : personnalités, proches du milieu des dirigeants et des décideurs au niveau de son appareil, recrutement sélectif centré sur les associations et collectivités diverses porteuses de problèmes généraux, plutôt que sur des adhésions individuelles ou des comités à vocation trop spécifique. Le S.N.U.T. tient à une image d'association sérieuse, permanente, faite de gens représentant dans la dignité les usagers et se gardant de tout excès. Le S.N.U.T.

---

(I) Cette revendication diffère de l'autorité unique demandée par les programmes des partis de gauche, qui devrait, elle, être constituée essentiellement d'élus, d'organisations représentatives (cf. infra).



est un interlocuteur reconnu des pouvoirs publics, de la SNCF, de la RATP, de la FNTR.

Son programme revendicatif est axé sur l'amélioration et le développement des transports collectifs (on conteste la fermeture de lignes SNCF au trafic voyageurs ou de lignes privées de bus, dès que celles-ci sont non rentables), et sur l'opposition aux excès de l'automobilisme ou plutôt des automobilistes, nuisibles au bon fonctionnement des transports collectifs (d'où opposition aux autoroutes urbaines mais non aux rocades). Ces deux thèmes convergent vers la revendication de la reconnaissance de droit au transport : possibilité pour quiconque, où qu'il soit, de disposer d'une offre de transport valable. En région parisienne, il est revendiqué une réglementation sur les permis de construire visant à subordonner ceux-ci à la mise en place adaptée de moyens de transports. Si l'extension du réseau RATP est souhaitée, l'utilisation des infrastructures existantes (ceintures ferrées) est exigée. Il doit y avoir un régime unique (ou par grandes zones) de tarification, bâti sur le prix de revient "normal" (coûts de fonctionnement). Ainsi, l'une des caractéristiques essentielles du S.N.U.T. concerne l'aspect juridique et réglementaire de ses revendications (demande de vote de loi reconnaissant le droit au transport, modifiant la réglementation, etc.).

Les formes d'action du S.N.U.T. sont caractéristiques : démarches et interventions (à haut niveau) entre responsables réciproques du S.N.U.T. et des pouvoirs publics, du S.T.P., de la SNCF, de la RATP. Vis-à-vis des autres associations, sans qu'il existe de relations d'alliance véritablement formalisées, il y a parfois

des actions communes : ainsi le S.N.U.T. s'est associé aux débats organisés lors des campagnes électorales. Mais le S.N.U.T. se tient à l'écart des actions collectives impliquant directement les usagers (manifestations notamment)...

#### 1.15. L'Association Nationale des Voyageurs et Usagers des Services Publics de Transports (A.N.V.U.)

Sa création date de 1967, en réaction à la fermeture de lignes secondaires du réseau national de la SNCF, jugée allant à l'encontre de l'intérêt des usagers. Défendant uniquement, à l'origine, les utilisateurs du réseau SNCF, l'A.N.V.U. a élargi son champ d'intervention aux problèmes généraux de transports, avec une dominante sensible pour le secteur rail (train, métro, tramway en province). Apolitique, elle s'appuie plus sur un réseau de membres individuels disséminés dans la France que sur des comités.

Ses revendications, nombreuses, se réfèrent essentiellement à une défense de la notion de service public tous azimuts :

- amélioration des services (un "grand métro" en région parisienne - métro souterrain et tramways qui constituent un "métro de surface" - complété par des services municipaux d'autobus plutôt que par des parcs de stationnement autour des gares), du matériel (davantage de places assises dans le métro et allongement des rames), des tarifs (modération et "personnalisation" c'est-à-dire non seulement maintien des classes dans le métro, les trains, le RER, mais même éventuellement création d'une sorte de super première classe, très confortable et plus chère pour cadres et PDG) ; amélioration,

sur la voie publique, des accès de transports publics, "égalité piétons-autos" et contrôle du trafic automobile ;

- maintien des droits acquis par les usagers (rétablissement des liaisons RATP débranchées, rétablissement du personnel dans les stations RATP afin que les usagers conservent une sécurité qu'ils avaient auparavant), maintien des tarifs réduits sur le RER et de la vente des carnets de tickets dans les autobus ;

- modification du régime administratif et financier des transports, notamment en ce qui concerne la SNCF pour laquelle le financement des infrastructures doit être davantage assuré par la collectivité publique.

L'ANVU considère sa place à venir comme "la cinquième force" en puissance - les usagers - à côté de l'administration centrale, de l'administration des concessionnaires (SNCF, RATP), des syndicats des personnels de transports (dont les politiques, les actions et les revendications vont à l'encontre de l'intérêt des usagers...) et des "intérêts adverses" (secteurs du pétrole, des pneumatiques et de l'automobile) . Selon son projet, l'A.N.V.U. doit tenir sa place au sein des organes de décision, en apportant des compétences à exploiter, des revendications satisfaisantes et en agissant plus comme groupe de persuasion que comme groupe de pression. Proche des Droits du Piéton, l'A.N.V.U.

se spécifie par rapport à cette association en s'occupant des "transportés" et non des "piétons" ; par rapport au S.N.U.T., l'A.N.V.U. se juge "plus ferroviaire".

#### 1.16. Quelques premières réflexions

---

La description que l'on vient de faire de ces diverses associations, de leurs objectifs et de leurs moyens tels qu'elles les formulent elles-mêmes appelle plusieurs réflexions.

Toutes ces associations d'usagers oeuvrent pour le développement et l'amélioration des transports collectifs : il n'existe pas d'association d'usagers de transport défendant l'automobile - et non pas les T.C. - Le sentiment qu'il est nécessaire de faire quelque chose pour l'utilisateur apparaît directement lié à la perception de la dégradation des T.C.

A l'exception du G.E.D. - et en ce sens il se distingue de toutes les autres associations - toutes ces associations adoptent à des degrés divers, une position malthusienne vis-à-vis de l'automobile en milieu urbain. Pour elles sous-développement des T.C. et surdéveloppement de l'automobile sont les deux phénomènes complémentaires et liés qui ont engendré la crise des transports urbains. Les causes de ces deux phénomènes sont diversement interprétées (gabegie et incompétence administrative, lobby automobile et pétrolier, revendications des personnels de transports dont les intérêts sont envisagés comme opposés à ceux des usagers des transports) mais on y inclut

toujours, à des degrés divers, le "goût" de l'automobiliste pour son automobile (parce que l'auto est instrument et signe de promotion sociale, parce que l'automobiliste a été saturé et influencé par la publicité des pétroliers et des constructeurs, parce que, enfin, le caractère "individualiste" du français explique son goût pour l'automobile).

Ces associations partent d'un double constat posé en termes techniques : l'automobile ne peut être la solution pour les déplacements urbains (centre ville) ; on ne peut aménager et améliorer les T.C. en milieu urbain sans limiter les transports individuels : le bon fonctionnement des T.C. implique donc une réduction de la circulation automobile. Il s'agit donc, en améliorant les T.C. d'organiser les conditions d'un transfert d'usagers vers les T.C. afin d'améliorer globalement la circulation

Le G.E.D., disions-nous, se distingue sur ce point de tous les autres ; loin de partir d'une opposition posée en termes techniques entre voiture et T.C. (opposition qui glisse souvent vers une opposition sociale utilisateurs des TC/automobilistes), il part d'un refus d'une politique malthusienne quant à la voiture en raison de sa signification sociale, refuse de réserver l'automobile à quelques uns ; il s'oppose à toutes mesures restrictives autoritaires quant à l'usage de l'automobile car ces mesures ne feront qu'accroître les inégalités sociales et refuse de voir en l'automobiliste, un responsable à quelque degré que ce soit, de crise responsable qu'il faudrait pénaliser. Si certains transferts vers les T.C. permettraient une amélioration de la circulation, ceux-ci se feront d'eux-mêmes lorsque les T.C. seront améliorés puisque pour certains l'usage de la voiture correspond à une contrainte et non à un choix. L'objectif n'est pas d'organiser des transferts obligés mais d'accroître la liberté de choix des usagers, ce qui implique, conjointement un développement des T.C. et le non

abandon des travaux d'infrastructure routières permettant la circulation automobile. Ce discours qui pose le problème des transports d'abord en termes sociaux et non techniques explique la position "technique" complémentaire TC/voiture adoptée par le G.E.D. et son refus d'opposer ces deux modes de transport.

La F.U.T. et le G.E.D. se distinguent des autres associations en ce sens qu'au delà de la notion globale d'usagers, ils posent leurs discours en fonction d'une base sociale, de certaines catégories sociales des transportés (et non globalement, le piéton, l'usager de transport) même si la F.U.T. le fait moins nettement. Les bases sociales qu'ils privilégient ne sont pas les mêmes, ce qui explique aussi les divergences entre ces deux associations.

La F.U.T. met l'accent sur les utilisateurs "captifs" des T.C. - ne disposant pas de voiture : jeunes, femmes, personnes âgées, handicapés, tous groupes souvent non engagés dans la production - ce qui explique peut-être sa demande de gratuité des transports.

Le G.E.D. lui, insiste au contraire, sur les travailleurs et les migrations alternantes (dont beaucoup sont assurées par la voiture, même dans les classes populaires) d'où sa volonté de ne pas diviser ceux-ci, de ne pas isoler les travailleurs utilisateurs de voitures. Ceci explique aussi son soutien de la revendication carte unique payée par l'employeur - revendication quant au coût adaptée à la base sociale qu'elle prend en compte.

Il convient d'ailleurs de souligner que les positions face aux tarifs des transports collectifs traduisent les divergences entre ces diverses associations. Si pour toutes, les grands travaux d'infrastructures doivent être payés par l'Etat - et non par le transporteur - et ne doivent pas se répercuter sur le coût d'utilisation, elles divergent quant à ce que doit - ou ne doit pas - payer l'utilisateur.

Pour le S.N.U.T et l'A.N.V.U., l'utilisateur doit payer un "prix normal", correspondant au coût de fonctionnement. Une amélioration de la qualité du service peut se répercuter dans une augmentation des tarifs. (L'A.N.V.U. va même plus loin sur ce point). Les transports collectifs sont un service marchand - même s'ils représentent une catégorie un peu à part.

Pour la F.U.T., qui demande la gratuité, les transports collectifs sont un service public ; comme tous les services publics ils doivent être gratuits, c'est-à-dire financés par les contribuables (ensemble de la collectivité) et non par les seuls usagers.

Le G.E.D. en soutenant la revendication carte unique payée par l'employeur, se réfère, au moins implicitement, à la signification économique des transports collectifs : ceux-ci sont d'abord un service économique nécessaire aux entreprises (mobilisation de la force de travail) et en ce sens ce doit être elles qui payent le coût d'utilisation.

## 1.2. Comités et associations locales d'usagers

Les comités observés et analysés ont été choisis de manière contrastée afin de recouvrir approximativement l'ensemble des formes typiques telle qu'elles nous apparaissent après avoir vu les fédérations au niveau régional. Il nous a ainsi semblé important de rencontrer :

- des comités affiliés aux deux grandes associations actives en région parisienne, F.U.T. et G.E.D. (trois comités FUT et deux comités GED ont été vus) ;
- des "comités indépendants" par rapport aux diverses associations ; nous avons vu deux comités de ce type dont l'un dans une ville nouvelle (l'ensemble des villes nouvelles parisiennes paraissant dotées de comités d'usagers, il a paru intéressant d'en rencontrer).

Les comités que nous avons vus sont "actifs" (qualifiés ainsi par les fédérations ou connus parce que ayant fait parler d'eux). Ce choix s'explique par la volonté, à l'origine de la recherche, d'appréhender à travers les comités la base des usagers (groupes sociaux urbains - cf. les hypothèses de départ) ; un tel projet semblait plus réalisable avec des comités actifs qu'avec des comités ne déployant que peu d'activités.

Genèse, fonctionnement, revendications, etc... des comités différents selon qu'il s'agit de comités affiliés au G.E.D., de comités affiliés à la F.U.T. ou encore de comités "autonomes", c'est-à-dire non affiliés à une fédération. Nous envisagerons donc successivement trois types de comités d'usagers.



Comme dans le cas des fédérations, l'analyse se rapporte à un moment donné de leur évolution.

#### 1.21. Les comités et associations "autonomes"

Nous en avons rencontré deux : celui de la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines et celui regroupant trois communes de la banlieue Ouest.

Ces comités autonomes ne sont pas nés sous l'impulsion d'une fédération et se refusent à en devenir membres ; c'est en ce sens que nous les appelons autonomes. De tels comités se sont constitués à l'initiative directe de quelques usagers de transport habitant la même localité. Cette initiative a surgi face à une situation faisant apparaître, au niveau local, des problèmes immédiats de transport renvoyant à une carence des transports collectifs facilement spécifiable et à laquelle les pouvoirs locaux (instances municipales) peuvent remédier : manque de lignes d'autobus dans la localité (ou dans quelques localités voisines), notamment ralliant le réseau ferré. Le programme revendicatif, même s'il s'élargit par la suite à moyen et à long terme, pose prioritairement des objectifs immédiats, concrets et situés au niveau de la commune ou d'un groupe de communes connexes.

Formés initialement d'un petit groupe de personnes, les comités autonomes ont un premier souci, celui des rapports avec leur "base" et ceci dans une double perspective : assurer leur légitimité en se faisant très vite reconnaître et soutenir par au moins une partie de la base et étayer leur base au

maximum dans un désir de représentativité de l'ensemble des usagers de transport.

### Légitimité et efficacité

Ce souci d'affermir très vite leur base conduit ces comités à se vouloir perpétuellement "à l'écoute" des besoins de la population en pratiquant des enquêtes, des réunions fréquentes et aussi à informer rapidement leurs premiers adhérents de leurs actions, ces actions étant, dès que possible, définies de façon démocratique en assemblée générale.

Si les enquêtes, les actions d'information en même temps qu'elles permettent au comité d'assurer son action revendicative, favorisent, selon celui-ci, une sensibilisation élargie des gens, elles ne suffisent pas à susciter un véritable engagement, une mobilisation. Le comité pour se faire reconnaître de la population et élargir son assise doit donc très rapidement "faire la preuve de son efficacité" : il doit obtenir, sur les problèmes concrets et immédiats qui ont conduit à sa création, quelques résultats tangibles : l'absence de résultat entraîne la démobilisation ; un résultat trop limité par rapport aux revendications émises peut également couper les transportés du comité en démobilisant ceux pour lesquels un problème a été résolu et en mécontentant ceux qui n'ont pas obtenu satisfaction.

Il convient de souligner que ce souci d'efficacité rapide, pour mobiliser les transportés à partir d'un succès, est quelque peu contradictoire avec le souci d'être d'emblée légitimés par une large assise dans la population. De fait, le mécanisme semble être le suivant, face à cette contradiction : on engage l'action sur les problèmes immédiats qui ont suscité la création du comité, puis on essaie d'obtenir le soutien de la population sur ces revendications ; l'élargissement de la base est donc recherchée moins à travers l'élargissement des revendications

elles-mêmes qu'à travers des actions d'information du comité visant à faire prendre conscience à la population du bien fondé des revendications qu'il défend et à obtenir son appui, sa participation.

#### Élargissement de la base et "apolitisme"

La base potentielle, pour ces comités, est représentée par l'ensemble des habitants de la commune ou du groupe de communes définissant leur assise territoriale : tous subissent les effets de la carence d'offre de transports publics et tous donc sont concernés par les demandes de création - ou d'allongement - de lignes émanant du comité. L'appartenance à une même commune - ou à un groupe de communes - définie par une même offre (ou absence d'offre) de transport est, au moins implicitement, considérée comme critère unificateur suffisant des demandes et des besoins des transportés ; les revendications du comité, directement suscitées par cet état de fait, sont donc des revendications d'intérêt général, au niveau de la population de la (des) commune(s) concernée(s). L'élargissement doit donc être recherché en direction de tous, sans exclusive, et pour cela, le comité ne doit pas apparaître "marqué" politiquement. Si les responsables de ces comités définissent leur action comme politique (on reviendra plus loin par ce qu'ils entendent par là), ils minimisent volontairement cette dimension auprès des usagers : "il faut agir sous couverture apolitique vis-à-vis des gens", déclare un responsable. Cette volonté d'apolitisme, au moins extérieur, en même temps qu'elle s'explique par le désir de rassembler la base la plus large possible, est renforcée par une analyse qui pose les clivages politiques comme non pertinents par rapport aux

problèmes de transport : "que l'on soit de droite ou de gauche, on est tous concernés de la même manière par le manque de lignes de bus".

C'est cette volonté de non-marquage politique qui explique aussi le refus de ces comités d'adhérer à une fédération (F.U.T. ou G.E.D.), les fédérations étant, selon eux, trop marquées politiquement.

Il convient toutefois de souligner les limites d'une telle attitude. Dans les faits, on constate que ces associations travaillent - sans y être affiliées - avec la F.U.T., voire avec le S.N.U.T. Par contre, même s'il y a accord avec le G.E.D. sur certaines analyses, les divergences quant aux politiques pronées sont telles qu'elles rendent impossible toute collaboration. Ce "choix" des partenaires pour l'action est, en fait, politique. En outre, les associations ne peuvent empêcher que leur action soit jugée et interprétée en termes politiques, même si elles ne le souhaitent pas et que le fait d'inviter tel ou tel parti à une manifestation ait une signification politique, qui freine la participation d'un autre.

Le conflit latent qui oppose une de ces associations à une municipalité communiste voisine est fondamentalement politique : la municipalité reproche à l'association son assise territoriale trop large qui la conduit, en ne prenant en compte que les revendications susceptibles d'être communes à tous, à un "écrêtage par le bas" des revendications, les revendications spécifiques des classes défavorisées étant ainsi laissées de côté; elle lui reproche également sa trop grande ouverture politique - de Lutte Ouvrière aux Réformateurs - source d'ambiguïtés ; l'association, de son côté, analyse l'éloignement de la

municipalité par la crainte de se laisser prendre de vitesse et son refus de l'association qu'elle ne contrôle pas; elle lui reproche ses exclusives politiques et surtout elle lui reproche de ne pas assez informer les usagers, ce qui traduit à ses yeux, une conception non-participative du pouvoir municipal. Ce conflit renvoie à deux conceptions tant de la gestion municipale et du rapport élus/administrés qu'à deux façons de prendre en compte les problèmes des transports : volonté de généraliser pour l'association, volonté de spécifier socialement pour la municipalité (I). En outre, ce conflit, que l'association le veuille ou non, marque politiquement l'association même si elle-même se situe à gauche sans exclusive.

#### L'impossible élargissement du champ revendicatif

Soucieux d'élargir au maximum leur base, ces comités envisagent d'étendre leur champ revendicatif, ce qui peut se faire de deux façons : soit en élaborant d'autres revendications au niveau local que celles qui ont initié le mouvement soit en intégrant des revendications dépassant le niveau local. Dans les deux cas, l'extension paraît difficile.

La volonté d'être légitimé par l'ensemble de la population résidente considérée comme homogène face aux difficultés

---

(I) Sur le second point, cf. infra point I.23 : les comités affiliés au G.E.D.

de transport bloque une analyse réelle des différences sociales de situation, de demandes et de revendications transport. Ceci peut conduire à donner une portée générale à des revendications n'intéressant, en fait qu'une partie de la population, et notamment, le groupe social dominant dans ce comité (cadres, techniciens) : c'est le cas dans la banlieue Ouest où les liaisons avec la gare du R.E.R. (et donc avec Paris) sont envisagées de façon privilégiées comme intéressant tout le monde tandis que le problème des liaisons interbanlieues est en grande partie laissée de côté. Il y a là généralisation - définition d'une valeur générale - d'une revendication en fait socialement située et qui ne peut donc en fait, mobiliser l'ensemble de la population. Cette volonté de définir des revendications valables pour tous peut également conduire à une sorte "d'écrtage" des revendications, les revendications spécifiques aux classes les plus défavorisées (notamment celles sur le coût) étant laissées de côté au profit de revendications en termes de réseau ou de qualité des transports qui concernent aussi les couches résidentes plus favorisées, majoritaires dans le comité.

L'assise territoriale large de ces comités - trois communes dans la banlieue Ouest, onze à Saint-Quentin - l'hétérogénéité sociale et aussi, la diversité des situations et des difficultés de transport qu'elle implique supposerait un élargissement en champ revendicatif par spécification, c'est-à-dire par la prise en compte des revendications particulières correspondant aux diverses situations existantes ; mais cette

démarche parait incompatible avec la volonté d'unification et le postulat d'homogénéité des besoins et des revendications qui guident ces associations.

L'élargissement du champ revendicatif par prise en compte de revendications non propres à la localité est également difficile pour les comités : ils ne peuvent agir seuls face à de telles revendications qui ne se situent ni ne se décident au niveau local ; mais leur souci de rester autonomes les empêche d'agir à l'intérieur d'une association ayant une assise territoriale élargie (fédération), mieux armée de ce fait pour attaquer ces problèmes ; enfin, le souci d'efficacité de ces comités les conduit à se méfier des revendications trop larges qui ont peu de chances d'aboutir. Une telle optique exclut des préoccupations premières de ces comités tout un ensemble de revendications qui, pour n'être pas solubles au niveau local, n'en sont pas moins fondamentales pour certains usagers : problèmes de tarification à l'échelle de la région parisienne, création de grandes infrastructures de transport ou réouverture au trafic voyageurs d'infrastructures existantes, etc... C'est parce qu'elles étaient conscientes de l'importance de telles revendications et de leur incapacité à les soutenir seules que ces associations ont décidé d'agir parfois en commun avec les fédérations ou d'autres associations, (FUT, Droits du Piéton, SNUT, associations de défense de l'environnement) mais il ne s'agit là que d'actions de soutien qui ne doivent pas risquer de remettre en cause l'autonomie du comité, et qui ne sont pas prioritaires (les actions locales et autonomes restant prioritaires).

Les difficultés d'élargissement du champ revendicatif et la recherche difficile d'alliés pour pallier ces difficultés pèsent sur l'évolution de ces comités.

La recherche d'alliés pour des actions communes, souvent faite sur des bases non explicitées, peut conduire le comité à s'engager trop rapidement dans des actions qui se révèlent étrangères, voire non cohérentes avec ses objectifs propres. C'est un peu l'analyse que fait le comité de la banlieue Ouest de l'action collective engagée par diverses associations au moment de la dernière campagne présidentielle. Participant en tant que contribuable aux frais des meetings réalisés et ayant défini lui-même certaines questions posées, au cours de débats contradictoires, le comité constate avec regret que "l'optique environnement a prévalu sur l'optique transport" : les problèmes de transport n'ont été abordés que dans la mesure où ils se rattachaient à des problèmes de nuisances, de protection de site, etc. De fait, même si la lutte contre l'auto polluante constitue un terrain d'entente possible et pouvant donner lieu à des actions de grande amplitude, les intérêts qui poussent à ces actions peuvent être très divergents, voire même contradictoires entre les associations de défense de l'environnement et celles d'usagers de transport : il faut donc se méfier d'alliances trop rapides qui risquent de détourner le comité de sa véritable vocation de défense des usagers de transport.

Le second risque pour les comités axés sur le niveau local est de s'enfermer dans l'analyse technique, au niveau local, des bonnes solutions transport, du bon plan transport et d'engager, sur la base de telles analyses, un jeu de pouvoir avec les élus locaux qui conduise rapidement le comité à un mode de fonctionnement technocratique. Ce risque est favorisé



tant par le fait que les seuls interlocuteurs sont, aux yeux du comité, les pouvoirs locaux (cf. infra) que par le fait que certains responsables de ces comités ont des compétences professionnelles et des "goûts" qui les conduisent à privilégier des analyses techniques.

Le comité de Saint-Quentin reconnaît que c'est un risque auquel il a du mal à échapper : " on se plaint là dedans", dit un responsable de ce comité en parlant d'analyses techniques, même s'il ajoute : " il faut se défier de cette orientation qui consiste à ne voir les problèmes de transport que sous leur aspect technique". De fait, il semble que le comité ait beaucoup de mal à échapper à une fonction technique de "bureau d'étude des élus" auprès du syndicat communautaire d'aménagement, même s'il définit désormais son rôle comme "contre bureau d'étude des élus" (le bureau d'étude étant l'établissement public, le comité lui, doit apporter aux élus des contre-informations, celles que lui donne l'établissement public étant insuffisantes, voire orientées) et s'il envisage de mettre de côté ce rôle technique pour opérer un nécessaire "retour aux usagers".

#### Les rapports au pouvoir local

Ces comités définissent des revendications propres à leur zone d'implantation, c'est-à-dire pouvant être résolues en majeure partie au niveau local. C'est dire que leur interlocuteur privilégié est représenté par le pouvoir local : les trois municipalités sur lesquelles le comité est implanté pour la banlieue Ouest, syndicat communautaire et établissement public pour Saint-Quentin.

Les relations au pouvoir local sont essentiellement de négociation : le comité exprime ses revendications comme objectifs de négociation à la municipalité. Son succès dépend, en partie, des rapports de force comités/municipalités et le poids que peut avoir le comité face à la municipalité renvoie à sa représentativité et à la relation comité/base.

Les deux associations se refusent toutefois à être partie prenante dans les conflits politiques locaux et notamment se refusent à ce que leur action ne deviennent "prétexte à bataille municipale". Certes, il y a toutes chances pour que "concrètement, à la suite de ce qui se passe (notamment acceptation ou rejet par les municipalités des revendications du comité), les gens en arrivent à penser qu'ils doivent changer l'équipe en place" - et c'est notamment en ce sens que les comités estiment leur action "politique", aidant à la réflexion et à la prise de conscience de la population locale ; toutefois, le comité d'une part, ne tient pas, lui, un tel discours sur le remplacement nécessaire des édiles locaux et d'autre part, ne se pose pas en remplaçant éventuel. A cet égard, ces comités soulignent que leur assise multi-communale favorise cette attitude et qu'il leur serait difficile, limités à une seule commune, de ne pas être, malgré eux "politisés", c'est-à-dire perçus comme future équipe municipale possible, voire poussés à se considérer comme tels (I).

---

(I) Ceci est confirmé à propos des comités oppositionnels à l'autoroute A 10. Ainsi un responsable de l'un de ces comités reconnaît que si, en banlieue sud, il y a eu création systématique de comité c'est que la municipalité était favorable à l'autoroute, par contre, cela posait des problèmes auprès des gens concernés : les revendications, ou du moins les instruments de lutte deviennent politiques, ce qui, pour beaucoup d'entre eux, préoccupés par des problèmes immédiats, apparaît chose contestable : pour obtenir une ligne de bus, faut-il passer par un organe perçu comme visant plus ou moins directement "le soutien ou le renversement de la municipalité en place" ?

Au delà de cette caractéristique commune de groupe de négociation, il convient de souligner une particularité de l'association de Saint-Quentin qui renvoie au contexte particulier - ville nouvelle - dans laquelle elle s'insère. Dans la mesure où l'aménagement de la ville nouvelle est inachevé, l'association est presque "naturellement" conduite à définir des projets souhaitables capables de satisfaire les besoins des transportés (ou de certains d'entre eux). Pour augmenter sa crédibilité, elle est ensuite conduite à démontrer la faisabilité technique et économique de tels projets. Ainsi, la voie de la participation semble, pour elle, une voie assez naturelle d'autant que l'aménagement des services transports est inachevé et, donc, "ouvert". A l'inverse, un comité qui se bat pour la transformation du système de transport actuel, reste avant tout un groupe de contestation et de négociation. Le cas de l'association de Saint-Quentin en Yvelines est exemplaire, à cet égard, d'un "détournement" d'une vocation première : initialement porteuse d'un projet à moyen terme, en rupture avec la situation actuelle, elle se transforme en appareil participant à l'aménagement à court terme et marginal d'un état de fait, par ailleurs contesté dans sa globalité.

### 1.22. Les comités affiliés à la F.U.T.

Les trois comités affiliés à la F.U.T. que nous avons rencontrés procède d'une même genèse qui paraît être la plus fréquente pour ce type de comités. Leur affiliation est inséparable de leur mode de constitution.

Tous trois ont été patronnés dans leur constitution par la F.U.T. (et par les Droits du Piéton, en plus pour l'un d'entre eux) selon le processus suivant : des responsables de la F.U.T. organisent une réunion d'information dans des communes qui, selon eux, représentent des points chauds possibles : avec quelques personnes parmi les assistants présents (une ou deux personnes, sur une assistance de l'ordre de la dizaine ou de la vingtaine), un comité peut se constituer. C'est dire que l'accord se fait à partir des thèmes et des programmes revendicatifs de la F.U.T., le comité se constituant si ces thèmes trouvent un écho auprès de quelques personnes.

La F.U.T., cherchant à promouvoir une organisation des transports en région parisienne en discontinuité avec la situation actuelle (priorité aux transports collectifs et refus de la voiture individuelle) est particulièrement vigilante à tout projet d'aménagement ou d'infrastructure qui va à l'encontre de son propre projet. Tels sont les projets d'infrastructures autoroutières en région parisienne, refusés par la F.U.T. quelle que soit leur nature. Aussi est-ce sur ce thème prioritaire d'opposition aux autoroutes urbaines et péri-urbaines que la F.U.T. cherche à constituer des comités et est-ce dans les communes ou quartiers menacés potentiellement par ces projets qu'elle intervient. Ce n'est donc pas un hasard si les trois comités que nous avons vus sont situés sur des zones menacées potentiellement et se sont constitués d'abord autour de l'opposition aux projets autoroutiers (AIO pour deux d'entre eux, radiale Vercingétorix pour le troisième).

### Les relations avec la F.U.T.

L'affiliation à la F.U.T. signifie donc le partage de son programme revendicatif, de ses objectifs prioritaires, même si, nous y reviendrons, peuvent s'y ajouter certaines spécifications locales de ces revendications. Ce n'est pas, soulignons-le, que la F.U.T. impose son programme aux comités, c'est que ceux-ci sont constitués à partir de ce programme par des personnes qui en partagent les objectifs.

Le fait d'être en relation constante avec la F.U.T. permet à ces comités de participer à des actions d'une certaine ampleur et, aussi, de se coordonner entre eux. Le caractère non local des enjeux défendus ("non à l'autoroute") joue en faveur d'action d'une certaine envergure et la F.U.T. favorise les actions collectives. Celle-ci, en effet, outre son rôle d'initiateur et de porteur du programme revendicatif, permet d'instaurer une collaboration active et efficace entre des comités géographiquement voisins, concernés par un problème commun ; c'est le cas avec l'autoroute A10. Les comités informent la fédération de la situation locale, information synthétisée et rediffusée par la F.U.T. Les grandes actions, manifestations, enquêtes, conférences de presse, etc... sont lancées et coordonnées par la fédération et ont une ampleur qu'elles ne pourraient atteindre initiées par les seuls comités.

La F.U.T., enfin, par ses réflexions et les dossiers d'analyse et d'étude qu'elle constitue (par exemple, sur la possibilité de gratuité des transports collectifs) aide à la réflexion des comités. C'est cependant dans leurs analyses - points mis en avant pour expliquer l'opposition à l'autoroute - que les comités paraissent les plus autonomes face à la F.U.T. et se différencient le plus les uns des autres. Ces différences se retrouvent dans les différentes éditions locales du "Banlieusard", journal de la F.U.T. initialement rédigé par la fédération et maintenant éclaté en de nombreuses éditions locales rédigées directement par les comités.

### Les relations à la base

Constitués sur la base d'un programme revendicatif préexistant et non à partir d'une analyse des problèmes concrets des transportés dans la localité, les comités recherchent leur base de la façon suivante : il s'agit, pour eux, moins de répondre aux problèmes des usagers que de sensibiliser ceux-ci à des problèmes importants, qui les concernent mais dont ils ne sont, souvent, pas ou peu conscients. La structure est ici descendante : Fédération qui, sensibilisant certaines personnes à ses revendications, crée un comité lequel à son tour va s'élargir en sensibilisant la population locale.

Le vécu et les problèmes concrets des transportés restent donc inconnus pour ces comités. Aussi n'est-il pas surprenant de voir le poids de leurs interrogations quant au faible intérêt manifesté à leur égard par les gens susceptibles d'être concernés. Est-ce parce qu'ils sont favorables au véhicule individuel, "symbole de promotion sociale", parce qu'ils jugent les inconvénients liés à la voiture moindre que ses avantages ? "Sans doute existe-t-il des gens favorable à la AIO ; mais la plupart, on ne sait pas ce qu'ils pensent. Un silence ambigu" déclare, perplexe, un responsable. Serait-ce que les gens, même opposés à la voiture individuelle, ont un sentiment d'inutilité de l'action, d'incompétence technique et se retrouvent passifs et défaitistes devant des décisions qu'ils n'approuvent pas mais qu'ils ne voient pas comment modifier ? Cette dernière hypothèse est la plus communément partagée par les comités. Il s'agit donc de sensibiliser la population aux problèmes de transport et, à travers la pratique revendicative du comité, de lui faire opérer un apprentissage de la démocratie, de les conduire à prendre leurs affaires en mains.

Le projet de ces comités face à la population se définit comme à la fois politique et pédagogique.

Les comités veulent sensibiliser les résidents à une analyse globale et politique des transports en région parisienne, rattachant ceux-ci à la place des services publics en matière de transports, à l'aménagement du territoire et même pour l'un d'eux à la "société de profit et du capital". A travers l'opposition à l'autoroute, c'est une contestation assez globale de la politique de transport menée en région parisienne qui est recherchée.

Le caractère politique de l'action et des analyses n'est cependant pas affiché et les comités se refusent à se situer et à prendre position explicitement vis-à-vis des partis : au moment des élections (municipales, législatives, etc.), ils refusent de se prononcer en faveur de tel ou tel candidat : "c'est aux partis à faire leur propagande, non aux comités". L'effort porte sur l'information de la position des divers candidats face à l'autoroute et, plus globalement, face aux problèmes de transports. Si la politisation est inévitable, elle doit venir des usagers et des résidents eux-mêmes, par une prise de conscience des problèmes et de leurs possibilités d'action face à eux, prise de conscience que le comité cherche à faciliter et accélérer. D'ici là, les comités soucieux de sensibiliser la base la plus large possible, se veulent ouverts à tous - d'où le refus d'un marquage trop net en termes de partis politiques. L'un d'eux regrette l'absence en son sein d'une opposition à l'autoroute provenant des gens de droite : "s'il y a des gens de droite contre la voiture, il n'y en a pourtant pas dans le comité. On aimerait bien ; cela élargirait la discussion. Mais ils nous croient exclusifs et n'osent pas venir". De fait, ces comités perçoivent les limites d'une telle attitude face à la population : "la première question que les gens se posent, c'est : qu'est-ce qu'il y a derrière ? En fait, il n'y a rien".

Pour être pédagogue et progressif dans la sensibilisation, il faut partir d'un thème concret, précis et se garder de défendre des thèmes qui pourraient paraître "utopiques" aux yeux de la population et, donc, démobilisateurs. Ainsi, la gratuité des transports collectifs, si l'on en n'explique pas la possibilité matérielle, peut constituer une de ces revendications utopique et démobilisatrice ; ce n'est d'ailleurs que récemment que certains comités l'ont intégrée à leur programme revendicatif et sans en faire un réel axe de lutte. L'une des raisons de l'échec de la F.C.U.T.C.R.P., dit l'un de ses ex-reponsables, doit être recherchée dans le fait qu'elle proposait d'emblée un programme politique radical et surtout abstrait et à long terme. En outre, à l'époque la demande de transports collectifs n'était pas encore associée à la lutte contre les autoroutes. Or, dans les faits, les comités constatent que c'est essentiellement "contre" et non "pour" qu'ils peuvent mobiliser la population : c'est à partir d'une agression concrète, précise, que l'on mobilise ; le thème "non à l'autoroute" doit être prioritaire par rapport à ceux pronant le développement des transports collectifs parce que c'est un thème "contre", donc mobilisateur.

#### Spécificité locales des comités

Priorité à l'opposition à l'autoroute et participation aux manifestations organisées par la F.U.T. sont les deux "contraintes" imposées en quelque sorte par la genèse de ces comités et leur affiliation à la F.U.T. Au delà, tant en ce qui concerne l'argumentaire du refus de l'autoroute, que l'extension du champ revendicatif au niveau local et que le développement et l'organisation d'actions locales, les comités disposent d'un important degré de liberté que traduisent les différences que l'on peut noter entre eux. Notons que le programme de la F.U.T., axé sur le moyen terme plus que sur l'immédiat et axé sur les problèmes



d'ensemble - et non locaux - de la région parisienne favorise cette autonomie.

L'un des comités articule au niveau local sa lutte contre l'autoroute avec les problèmes de défense de l'environnement et du cadre de vie. Il a élargi son champ revendicatif à ce domaine en demandant des créations de voies piétonnières, d'aires de jeu pour enfants, en s'opposant à un élargissement de voie menaçant les espaces verts, à l'extension de parkings aériens, en réclamant une amélioration des mesures de sécurité aux abords des grandes routes, des mesures contre le bruit et les nuisances engendrées par le trafic de passage. Au delà des préoccupations des gens concernés par le tracé de l'autoroute, il s'agit de montrer que "le bien-être des habitants est prioritaire par rapport à de prétendus impératifs de circulation liés à la voiture individuelle". De fait, il semble bien que ce comité ait opéré un glissement et que de défense des usagers de transport, il devienne avant tout comité de défense des résidents. Le fait que l'éventuelle réouverture de la grande ceinture ou la non moins éventuelle création d'une voie ferrée qui assurerait la liaison opérée par l'autoroute signifie d'abord, pour l'un des responsables de ce comité, nuisances pour ceux qui habiteraient à proximité de la voie, traduit ce glissement.

Le second comité envisage également de lier lutte contre l'autoroute et défense du cadre de vie mais sans opérer un glissement aussi net : le fait que, même si l'autoroute était remplacée par une voie ferrée, on s'exposerait aussi à des problèmes de nuisances (bruit, pollution) et à la perte d'espaces verts déjà trop limités, conduit ce comité à poser que les infrastructures de transport - routières ou ferrées - doivent, en milieu urbain,

être enterrées afin de ne pas dégrader le cadre de vie. Conservant sa vocation transport, il élargit son programme par un ensemble de revendications sur l'amélioration, au niveau local, des transports collectifs : couloirs réservés d'autobus, allongement des lignes. Il n'envisage pas de revendications concernant les transports ferrés dans la mesure où ce qui existe actuellement et les projets d'ici 1980 (amélioration de la ligne de Sceaux, prolongement du métro au delà de la porte d'Orléans) lui paraissent suffisants. Son analyse des problèmes de transport est axée autour des problèmes d'urbanisme au niveau de la région parisienne : "les thèmes "priorité aux transports collectifs" et "mise en évidence du caractère absurde de la A 10" se rattachent à un problème général d'urbanisme en Région Parisienne : le point de départ est une critique en terme d'urbanisme et non de défense de riverains (...). Les transports constituent un chapitre de l'urbanisme. L'urbanisme c'est une science humaine, un art, ignorés en France, où il n'y a pas de politique d'urbanisme, mais seulement des opérations immobilières et foncières. Les élus et hauts fonctionnaires sont tenus dans l'ignorance. Tout dépend du Corps des Ponts et Chaussées qui est inapte mais a tout dans ses mains". Cette analyse est suivie de l'exposé d'un contre-projet spatial relatif à la région parisienne, inspiré de fonctionnalisme.

Le troisième comité fonctionne de façon assez différente. Tout en reconnaissant que ses adhérents se battent contre l'autoroute à divers titres - "défense de la ville musée", "défense d'un mode de vie de quartier", "lutte contre les nuisances et les pollutions induites par la voiture" - il ne veut pas s'enfermer dans une lutte type défense de l'environnement et devenir un comité de défense des résidents. Il faut donc partir de la "vision partielle, individualiste contre l'autoroute", de l'aspect

concret de ce thème de lutte qui alimente des points de vue variés, pour élargir l'analyse. Celle-ci est faite dans un souci de ne pas séparer problèmes des travailleurs et problèmes des résidents, en montrant que la radiale est inutile pour les travailleurs et nuisible pour les habitants ; en outre, elle vise à démontrer le pourquoi réel de l'autoroute et de la radiale, sources de profit et non moyen de résoudre réellement les problèmes de circulation et de transport. Enfin, et surtout, à travers ces analyses le comité veut poser "le problème de la prise en main par les gens de leurs propres affaires, de l'appropriation et du contrôle de la ville par ses habitants".

Pour ce comité le projet politique - amener les gens à exercer réellement la démocratie, à prendre eux-mêmes leurs affaires en mains - prime l'opposition à l'autoroute qui constitue essentiellement un thème d'entrée à ce projet. Ceci se traduit tant par une attitude critique vis-à-vis de la F.U.T. (1) et des Droits du Piéton (2) (auquel ce comité est affilié) que par la recherche

---

(1) .. La F.U.T. est jugée "pas assez politique", "trop réformiste" ; l'affiliation du comité exprime son accord avec son programme revendicatif et surtout la reconnaissance de sa capacité de coordination et de création d'une force collective, et ceci alors même qu'elle "doit souvent mener un jeu délicat et difficile entre des comités de défense de l'environnement souvent de droite et des comités plus politiques, proches de la gauche autogestionnaire".

(2) Les Droits du Piéton ont un champ trop "restreint" agissant uniquement "contre la voiture", alors que le comité lui est favorable "à une politique sociale des transports, c'est-à-dire pour le développement des transports collectifs". Ils représentent cependant eux aussi, un moyen de regroupement des forces qu'il ne faut pas négliger.

d'alliance avec des comités locaux voisins qui, sur d'autres thèmes, ont le même type d'objectif politique : c'est le cas avec un comité qui opère sur le même quartier à propos d'une opération de rénovation. Le comité opère également avec une association de locataires, mais se heurte jusqu'à présent à des difficultés que l'un des responsables du comité lie à la prépondérance de militants communistes au sein de cette association de locataires ; il regrette l'absence de militants communistes au sein du comité contre la radiale et analyse ainsi les divergences comité PC : outre les différences de positions sur les rapports voiture individuelle-transport collectifs "par rapport à la A 10, le P.C. nous a accusé de diviser les travailleurs en s'opposant au développement de l'automobile. Et puis, aussi, le P.C. est très légaliste : il a voté la radiale, démocratiquement, d'où son refus de s'y opposer... Mais, en fait, c'est en train d'évoluer".

D'une façon générale, ce comité préfère agir en collaboration avec d'autres associations locales plutôt que de constituer "un grand machin fourre tout" qui les regrouperait toutes : regrouper les thèmes de lutte risque de donner un caractère plus abstrait aux orientations de l'association ; ce serait aussi faire abstraction de la diversité des pratiques militantes existant au sein de chacune de ces associations.

Ainsi voit-on comment trois de ces comités revêtent des aspects spécifiques tant dans le domaine revendicatif qu'au niveau des analyses qui le sous-tendent et des pratiques qu'il induit. Les observations faites permettent d'avancer une hypothèse supplémentaire que nous ne faisons que formuler : plus le comité opère en milieu urbain (ou corrélativement, plus le comité est proche ou se situe à la limite dans Paris même), plus il réfère ses analyses à un niveau politique supérieur : ainsi les trois thèmes dominants qui les spécifient et n'en font pas des reflets

immédiats des orientations "transport" de la F.U.T. sont en allant vers Paris, "nuisances et cadre de vie", "urbanisme", "société capitaliste".

#### Les relations du pouvoir local

Les revendications prioritaires pour ces comités (opposition aux projets autoroutiers, voire demande d'extension du réseau ferré ou de réouverture de la grande ceinture) dépassent largement le cadre des pouvoirs municipaux.

De ce fait, la municipalité est plutôt considérée comme un appareil intermédiaire entre le comité et les instances supérieures (pouvoir central, administration centrale, directions SNCF et RATP, STP, ATRP ) tenues pour responsables de la situation actuelle et détentrices des solutions à mettre en oeuvre pour y remédier. Le comité cherche donc à faire pression auprès de la municipalité pour qu'elle prenne telle ou telle position et qu'elle défende ainsi, auprès des instances supérieures, les revendications du comité. Ceci suppose, dès l'origine, qu'il y ait désaccord entre le comité et la municipalité. De fait, c'est semble-t-il, le cas pour la majorité des comités initiés par la F.U.T. en banlieue contre la A10 : quand la municipalité est résolument pour l'autoroute (cas, semble-t-il, surtout des municipalités appartenant à la majorité ou proches), il s'agit pour le comité de réfuter ses arguments (arguments du type : l'intérêt municipal doit être subordonné à l'intérêt général et l'autoroute est d'intérêt général), d'inciter certains élus qui, individuellement, sont opposés à l'autoroute à prendre position publiquement sur ce point ; il s'agit en fin de compte soit d'amener la municipalité à changer son point de vue, soit, si ce n'est pas possible, de dénoncer ce point de vue, de marquer la responsabilité de la municipalité face au projet puisqu'elle ne s'y oppose pas. Lorsque la municipalité n'est pas favorable à l'autoroute (cas de certaines

municipalités de gauche - essentiellement PS (I)), il s'agit de l' amener à dépasser son "verbalisme" et de l'inciter à plus de vigueur dans ses actions contre l' autoroute, sans quoi la municipalité devra être tenue pour responsable si l' autoroute se fait.

Cette position critique vis-à-vis des municipalités - position qui souvent ne se fonde pas sur une analyse réelle des pouvoirs des municipalités parisiennes en termes d'infrastructures de transport - s'accompagne de jugements extrêmement sévères vis-à-vis des élus qui "agissent comme des caciques", "sont dénués de tout esprit critique vis-à-vis d'une situation dans laquelle ils se sentent bien", "sont dépassés", et au mieux, sont accusés de "verbalisme", tous éléments qui justifient le rôle de pression du comité.

Une telle attitude conduit, souvent même si c'est malgré eux, les comités à s'insérer dans la bataille politique municipale : leur action est perçue - eux-mêmes le reconnaissent - comme visant le remplacement de l'équipe en place - même si les membres des comités ne sont pas d'éventuels candidats - et, de fait, le caractère de leurs interventions, toujours oppositionnel à la municipalité en place, joue en ce sens.

A Paris, bien évidemment, le problème se pose en termes différents ; le comité ne s'oppose pas à une municipalité, ni même au conseil de Paris (encore que les interventions auprès de lui ne soient pas négligées) mais directement au pouvoir central : l'inexistence de cette structure relai sur laquelle faire pression que constitue la municipalité explique sans doute en partie le souci de regroupement des forces témoigné par le comité parisien, souci qui se traduit par la double affiliation à la F.U.T. et aux Droits du Piéton.

---

(I) Il n'y a pas semble-t-il de comités F.U.T. dans les municipalités communistes.

### I. 23. Les comités "municipaux" affiliés au G.E.D.

Ces comités sont très sensiblement différents de tous les autres tant par leur génèse que par leur mode de fonctionnement et de recrutement.

Ces comités sont issus des municipalités sur le territoire desquelles ils s'instaurent - municipalités communistes - et sont animés par des membres du conseil municipal. C'est donc la municipalité elle-même liée au G.E.D. qui décide de constituer un comité lequel entretien grâce aux membres de la municipalité animant le comité et liés au G.E.D. des relations avec lui.

Comprendre le fonctionnement de ce comité ne peut se faire sans le situer dans le contexte dans lequel il s'insère et, notamment, sans prendre en compte l'existence d'autres comités d'usagers de transport existant au niveau du quartier.

#### Une double structure

L'organisation de la revendication transport est, en effet, articulée sur deux niveaux.

Il y a le comité municipal, lié au G.E.D., dont nous venons de parler. Il est composé, outre les membres du conseil municipal évoqués plus haut, de représentants de divers groupements revendicatifs et associations existant sur la localité : union locale syndicale, cellules de partis politiques, union des femmes, de vieux, associations de locataires,...

A ce niveau, celui de l'ensemble de la commune la prise en compte des problèmes de transport n'est donc pas référée à

notion globale d'usager mais à la diversité d'usages qu'impliquent différentes appartenances ou différentes situations. Ce comité prend en charge les revendications transport qui concernent l'ensemble de la commune : création d'une nouvelle gare SNCF, ou encore demande de création de lignes d'autobus reliant la préfecture, problèmes tarifaires.

Ce comité, permanent, suscite la création de comités locaux (par quartier et non pour l'ensemble de la commune) face à un problème précis (desserte d'une nouvelle zone urbanisée par prolongement d'une ligne d'autobus, par exemple) ou intègre et soutient des revendications surgies dans un quartier et concernant spécifiquement ce quartier.

Ces comités transport de quartier, eux, tentent de regrouper directement - et non plus à travers diverses associations ou groupements - l'ensemble des résidents concernés par un problème. Mais ce regroupement sur la base du partage de la même résidence et, donc, de la communauté de certains problèmes transport, se fait sur une assise territoriale beaucoup plus restreinte que le territoire communal.

Ces comités locaux sont axés sur des revendications spécifiques au quartier : prolongement d'une ligne d'autobus pour desservir un nouveau groupe d'immeubles, notamment.

Ces comités locaux n'ont pas une existence permanente : leur durée de vie est fonction du (ou des) problème(s) précis qui ont suscité sa création : ou bien la revendication est obtenue et le comité, de ce fait, disparaît ; ou bien la revendication s'avère sans aucune chance d'être satisfaite (c'est le cas par exemple principalement en ce qui concerne la demande de substitution de lignes RATP à des lignes privées) et le comité se met en veilleuse, voire disparaît.



Il y a donc existence d'un double niveau revendicatif :

- des comités de quartiers, fluctuants, réunissant l'ensemble des résidents-transportés d'un même quartier ou d'un même groupe d'immeuble, c'est-à-dire fonctionnant sur une assise géographique restreinte : le partage d'une même revendication transport sur la base de la même résidence n'est envisagé qu'à travers une spécification locale très fine, une réduction (par rapport au niveau communal) de l'assise géographique ;

- un comité "municipal" qui opère à un niveau territorial élargi (la commune) mais qui spécifie la situation d'usagers de transport en prenant en compte ceux-ci non globalement en tant que transportés mais à travers différentes situations socio-démographiques qui déterminent différentes utilisations des transports et, donc, différents problèmes et revendications en la matière.

On voit donc qu'il s'agit ici d'une démarche différente de celle des autres comités : elle procède par spécification des revendications et non par généralisation (vouloir faire partager, par l'ensemble de la population communale, un même ensemble de revendication en partant d'une communauté d'intérêt et de revendications au niveau communal).

#### Les relations comités-municipalité

Les relations comités-municipalité sont, c'est évident vue la genèse même de ces comités, très différentes de ce que nous avons observé par ailleurs.

Pour l'essentiel ces comités - comité "municipal" et comités locaux - fonctionnent comme appui de la municipalité : ils soutiennent celle-ci dans les demandes qu'elle fait auprès du pouvoir central, du S.T.P., etc. par des campagnes de signatures, des envois de pétitions, des délégations dans les ministères.

Outre ce rôle d'appui, le comité "municipal" intervient dans l'analyse de la situation et des difficultés en matière de transport dans l'agglomération et fonctionne à ce titre comme une commission extra-municipale. La présence de deux élus en son sein favorise le passage de l'information vers le conseil municipal. Ce comité fonctionne donc aussi comme une structure relai entre les élus et les habitants.

Ce système implique une analyse et une conception tout à fait différente de celles des autres comités quant au rôle et aux pouvoirs de l'instance municipale en matière de transports urbains : la municipalité n'est plus une instance sinon toute puissante au moins très puissante vis-à-vis de laquelle il faut savoir peser - en créant le rapport de force nécessaire. C'est une instance dominée par le pouvoir central, cette domination bloquant ses possibilités d'intervention en faveur des habitants ; il s'agit donc, en l'appuyant, de lui apporter le soutien nécessaire et de montrer à travers ce soutien, que les revendications dont la municipalité se fait l'écho sont effectivement celles des habitants : l'action du comité joue comme légitimation de l'attitude revendicative de la municipalité et comme renforcement du pouvoir municipal.

Existe-t-il des revendications émanant d'habitants ou de groupes d'habitants que la municipalité n'a pas reprises à son compte ? Ce n'est que rarement le cas, semble-t-il, dans la banlieue Nord où seules quelques revendications considérées comme vraiment "trop particulières" (détournement de lignes d'autobus pour quelques maisons, par exemple) n'ont pas été reprises et soutenues par le comité "municipal" et la municipalité - et ceci sans, dit-on, que cela ait suscité de problèmes.

Cet accord population-municipalité qui transparait ici parait être le fruit de toute une organisation de la gestion municipale, quant à la participation des habitants, organisation qui dépasse largement le cadre des seuls problèmes de transports et qui passe par l'existence permanente de tout un réseau d'information, et de discussion permettant aux revendications de s'exprimer (sur ce point cf. le chapitre 3 point 3.2.).

#### Les relations avec le G.E.D.

Le rôle joué par le G.E.D. face aux comités qui lui sont liés n'est en rien comparable à celui que joue la F.U.T. par rapport aux siens.

Le G.E.D. - qui n'est pas rappelons-le, l'initiateur du comité - a d'abord un rôle d'aide technique aidant à une meilleure connaissance globale des problèmes sur la localité : étude précise des migrations alternantes dans la localité, par exemple, permettant au comité - et à la municipalité - de savoir précisément dans quelles communes (ou arrondissements parisiens) vont travailler ses actifs et d'où viennent les actifs travaillant sur le territoire communal.

Le G.E.D. apporte aussi au comité ses réflexions d'ensemble quant aux problèmes de circulation et de transport dans l'ensemble de la région parisienne, et aide ainsi le comité - et la municipalité - à réfléchir sur les problèmes dépassant le cadre communal.

Enfin, le G.E.D. offre un moyen d'engager ses actions d'une certaine envergure et peut articuler entre elles des actions revendicatives dépassant le cadre communal.

En aucun cas, cependant le G.E.D. n'intervient sur la définition des thèmes revendicatifs pris en charge au niveau communal, ni sur celle des moyens à mettre en oeuvre pour l'atteinte de ces objectifs revendicatifs.

CHAPITRE 2

LES INSTANCES REVENDICATIVES "GENERALES"

---

## 2.0. INTRODUCTION

Les institutions dont nous analysons les positions relatives aux transports dans ce chapitre groupent les principaux participants du cartel, ceux qui ont eu un rôle moteur tant dans sa constitution et l'élaboration des revendications que dans les actions qui ont eu lieu.

Pour les partis politiques d'opposition, nous avons retenu les Partis Communiste et Socialiste, qui ont chacun publié un programme spécifique et élaboré ensemble un programme commun de gouvernement au cours des années récentes. On peut donc suivre la formulation de leurs revendications en matière de transport dans le contexte de programmes d'ensemble. De plus, les plateformes revendicatives de ces partis, et la plateforme commune servent de bases de référence pour les autres organisations se situant dans l'opposition. C'est à elles que renvoient implicitement les autres opinions que nous avons collectées auprès d'instances revendicatives.

Pour les syndicats, nous avons retenu la C.G.T. et la C.F.D.T., ce qui est un choix évident, et la F.E.N. dont l'intérêt et la participation aux actions revendicatives concernant les transports en région parisienne se situent à un niveau élevé.

Les autres centrales syndicales et les partis n'appartenant pas à l'opposition, n'ont pas une position suffisamment élaborée sur la question ou suffisamment différenciée de celle du pouvoir politique, pour entrer dans le cadre de la présente analyse.

Nous commençons l'exposé par l'histoire du cartel transport, à laquelle se réfèrent constamment les autres organisations. Nous examinerons ensuite les positions des partis, puis des syndicats.

## 2.1. Le cartel-transport

### 2.11. Contexte de création -----

Créé le 1er Juin 1970, le cartel-transport regroupe les partis politiques de gauche (PC, PS, PSU, objectifs 72 et Jeune République) et les principaux syndicats (C.G.T., C.F.D.T. et F.E.N.).

Le cartel a une assise régionale - la région parisienne ; il réunit ses membres sur la base d'un programme revendicatif commun concernant les transports en région parisienne et engage des actions coordonnées entre ses différents membres pour la réalisation de celui-ci.

La création du cartel se situe dans une double perspective. C'est d'abord par rapport à la dynamique de l'union de la gauche et à la volonté correlative des partis de gauche (PC et PS) d'engager des actions communes qu'il faut comprendre la création du cartel. Antérieur tant au programme du PC et du PS qu'au programme commun, le cartel constitue l'une des étapes de la dynamique unitaire aboutissant au programme commun, en permettant aux partis de gauche et aux syndicats d'avoir, sur les problèmes liés aux transports, une plateforme revendicative commune et d'engager, sur cette base, une campagne d'actions coordonnées.

Par ailleurs, la création du cartel intervient à un moment où les transports constituent, à l'évidence, un "point chaud" ; sa création ne précède pas mais suit tant des manifestations sporadiques de mécontentements (cf. manifestations dans certaines gares parisiennes fin 1969) que des actions engagées par certains mouvements d'extrême gauche (PSU et L.O. notamment) et que des actions revendicatives engagées séparément par les futurs membres du cartel et notamment les syndicats (distribution de tacts par la C.G.T., création de comités par la C.F.D.T., etc.) : le cartel n'initie pas

un mouvement revendicatif en matière de transport mais le reprend et le coordonne en lui donnant une autre ampleur et en en précisant les revendications.

Ce mouvement de mécontentement et ces actions revendicatives repris et portés par le cartel se déclenchent à partir d'une question précise : celle de la hausse des tarifs ; fin 1969, est annoncée une hausse importante des tarifs SNCF et RATP (annonce qui n'est sans doute pas sans incidence sur les mouvements violents qui ont eu lieu dans les gares parisiennes) ; le 1er février 1970, la hausse est effective en ce qui concerne cartes et carnets (ceux-ci passent de 6 à 7 F.), tandis qu'une nouvelle hausse, devant intervenir dans les mois qui suivent est annoncée - ceci au nom de la "vérité des prix" qui doit désormais régir les tarifs de certains services publics (cf.VIè.Plan).

L'opposition à la hausse des tarifs et à la "vérité des prix" en matière de services publics constitue le point de départ d'actions qui se déroulent les six premiers mois de l'année 1970 (ainsi le 18 février, soit quelques jours après la mise en vigueur des augmentations, la C.F.D.T. organise une journée d'action avec distribution massive de tracts dans les gares parisiennes). Certes, les thèmes débordent ce seul problème des tarifs et posent le problème de la dégradation dans son ensemble des conditions de transport ; toutefois, la question des tarifs - reformulée en revendication ou la carte unique de transport payée par l'employeur - va rester la revendication essentielle du cartel.

#### 2.12. Revendication et actions du cartel : 1970-1972

Si la création du cartel a suivi un certain nombre de mouvements de mécontentement, la formulation des revendications a été le

fait des organisations et non la traduction directe des insatisfactions exprimées par les usagers : le mécontentement spontané contre l'augmentation des tarifs n'engendre pas plus la revendication carte unique payée par l'employeur que "métro-boulot-dodo" n'engendre un plan de développement des transports en commun.

La plateforme revendicative du cartel apparaît comme une base minimum en fonction des divergences existant entre ses différents membres ; ainsi, si la priorité aux transports en commun est demandée, elle ne constitue pas en tant que telle l'un des axes prioritaires autour desquels s'organise l'action du cartel, ceci en raison des divergences d'interprétation qu'elle suscite : la priorité aux transports collectifs passe-t-elle ou ne passe-t-elle pas par une limitation autoritaire de l'utilisation de la voiture individuelle ? Les divergences que l'on trouve exprimées plus tard dans les programmes PC et PS et, également, entre C.G.T. et F.E.N. d'un côté et C.F.D.T. de l'autre sont déjà présentes ; le cartel ne les résoud pas ; il propose des actions et des thèmes revendicatifs que tous partagent en dépit de ces divergences.

Trois revendications sont à la base de l'action du cartel :

- . la carte unique de transport, payée par l'employeur
- . l'achèvement du RER (tronçon central)
- . l'amélioration du réseau de transport en commun, notamment en banlieue par prolongation des lignes de métro et création de nouvelles lignes d'autobus.

Il s'agit là de revendications générales, concernant l'ensemble de la région parisienne mais qui peuvent intégrer des revendications plus localisées (création de telle ligne de bus sur telle commune, etc...) : il s'agit donc, dans leur définition, de revendications qui peuvent donner lieu, outre à des actions générales au niveau



régional, initiées par le cartel, à des actions plus ponctuelles et localisées prises en charge au niveau départemental ou communal par les instances membres du cartel. Toutefois, on y reviendra, les instances locales ne se sont que peu "emparées" de ce cadre revendicatif pour mener des actions ponctuelles.

Parmi les trois revendications de base du cartel, l'une a représenté le "fer de lance" de son action : la carte unique payée par l'employeur, ceci pour deux raisons : des raisons historiques liées au motif déclenchant le mécontentement des usagers à savoir les hausses de tarifs ; des raisons "tactiques", la carte unique représentant la revendication sur laquelle l'ensemble des membres se retrouvaient sans problème. Sur quatre des "grandes manifestations" organisées à Paris par le cartel, trois ont porté sur le double thème : opposition à la hausse des tarifs et demande de la carte unique payée par l'employeur.

Dans ses formes d'action, le cartel "n'innove" pas : distribution de tracts, pétitions auprès des ministères, délégations et manifestations. Ce qui frappe néanmoins, c'est l'importante participation aux manifestations organisées par le cartel :

- . 9 juillet 1970 Meeting à la Bourse du Travail contre l'augmentation des tarifs et pour la carte unique (I)
- . 18 novembre 1970 Manifestation des Halles à l'Opéra pour l'achèvement du tronçon central du RER avec pose symbolique d'une pierre du métro, manifestation qui réunit près de 50 000 personnes.

---

(I) L'ensemble de ces manifestations ont été organisé sur l'ensemble des thèmes du cartel ; mais certaines revendications y sont particulièrement mises en avant comme thème mobilisateur : c'est celles-là que nous avons mentionnées.

- 19 juin 1971      Manifestation de Drouot à la Gare St-Lazare  
contre les nouvelles hausses de tarif prévues  
et pour la carte unique : 25 à 30 000 personnes.
- 26 août 1971      Manifestation de la Gare St-Lazare à la rue  
Poissonnière en réponse à la hausse du carnet de  
métro (7 à 8 F.) intervenue le 15 août 1971,  
contre la hausse, pour la carte unique et pour la  
priorité aux T.C., manifestation qui réunit plus  
de 50 000 personnes (certains disent près de 100 000)

Ces quatre actions de masse, leur préparation (notamment distribution massive de tracts dans les journées précédentes: les manifestations, annonces publiques, etc.) ont constitué les points forts de l'action du cartel, appuyés, notamment au cours de l'hiver 1970-71 et au printemps 1971, par des actions plus ponctuelles (petites manifestations de cinq minutes dans les différentes gares parisiennes, par exemple).

### 2.13. Les "effets" de l'action du cartel

-----

Il serait certes abusif de lier certaines décisions gouvernementales en matière de transport pour la région parisienne aux seules actions du cartel et à la force qu'il représentait. Toutefois, le cartel et la mobilisation qu'il a permis sur les problèmes de transport ont indéniablement joué en faveur de certaines décisions :

- retard des nouvelles hausses de tarifs annoncées en janvier 1970, qui devaient suivre celle de février dans le courant du printemps ou de l'été 1970 : ces hausses ne sont intervenues qu'en août 1971 et n'ont concerné que le carnet RATP (le carnet passe de 7 à 8 F. mais la carte reste à 5,70 F). Il convient de souligner d'ailleurs, que la date de mise en application de ces hausses (15 Août) est en elle-même significative : le "choix" de la période de vacances

traduit bien la crainte d'une mobilisation contre les hausses et donc l'existence d'une force en la matière que le cartel structure ;

- pas de nouvelles hausses des tarifs depuis 1971, en dépit de certaines annonces en prévoyant ;
- vote en mai 1971, pour la région parisienne (I), de la taxe transport versée par les entreprises de plus de 10 salariés ;
- redémarrage de certains grands travaux d'infrastructure qui paraissaient en sommeil (tronçon central du RER sur sa partie Est, jonction des lignes I3 et I4 et prolongements prévus, études en vue de réaliser l'interconnexion des réseaux RATP-SNCF).

#### 2.14. Le cartel depuis 1972

-----

Depuis 1972, le cartel n'a plus eu d'actions d'envergure, ceci pour diverses raisons : d'une part, la mobilisation paraissait plus difficile sur les thèmes transport car :

- pas de hausses sérieuses en ce qui concerne les tarifs  
(thème essentiel de mobilisation)
- engagement de certains travaux

d'autre part, et surtout, d'autres priorités, d'autres luttes sont venues occuper le devant de la scène et mobiliser tant les partis de gauche que les syndicats (dynamique unitaire et programme commun, élections législatives en 1973, Présidentielles en 1974 ; priorité actuellement, dans les luttes, vue la situation, à la défense de l'emploi et du niveau de vie).

---

(I) La taxe est étendue, en 1973, aux communes de plus de 300 000 habitants ou intégrées à une agglomération de plus de 300 000 habitants.

La fin des actions d'envergure ne signifie pas la mort du cartel, même si à l'heure actuelle, il paraît un peu en sommeil. Le cartel continue à avoir des contacts avec le S.T.P., le District, la Préfecture de Région, contacts au cours desquels il continue à demander la satisfaction de ses revendications. Le cartel reste prêt, au cas où la situation se modifierait (nouvelles hausses par exemple) à engager de nouvelles actions.

En outre, des actions locales ont pris "le relai" : certaines actions locales initiées par les municipalités, les sections syndicales, les unions départementales, etc. se situent dans le cadre revendicatif du cartel, en sont des applications particulières. De tels mouvements sont soutenus par le fait que des actions générales ont eu lieu dans le passé et ont permis l'élaboration et la diffusion d'une plateforme revendicative d'ensemble. C'est d'ailleurs à cette époque - fin 1971, début 1972 - et n'est pas un hasard, que le F.U.T. et le G.E.D. se sont constitués.

Dans le contexte actuel, ces actions restent très ponctuelles et paraissent difficilement susceptibles de s'étendre pour engendrer des mouvements de grande ampleur ; la reprise de grandes actions ne paraît pouvoir être lancée que par les organisations (en tant que telles ou via le cartel) et non par la pression de la base.

## 2.2. Les partis politiques :

La place des revendications concernant les transports urbains dans les programmes des partis communiste et socialiste, et dans le programme commun.

Documents analysés :

- . programme socialiste
- . programme communiste
- . programme commun

On cherche à décrire l'insertion des revendications transport dans des projets d'ensemble, parfaitement représentatifs des options officielles des partis concernés à une époque donnée. Les éléments d'appréciation plus partiels ou conjoncturels (articles, prises de position événementielles) ont été volontairement écartés ici (bien que leur connaissance intervienne inévitablement dans l'interprétation que nous donnons des trois textes centraux).

#### 2.21. Le contexte historique

a) Les trois documents se situent dans le processus d'union de la gauche. Le programme communiste d'abord, socialiste ensuite, ont un double caractère, publiquement affirmé de part et d'autre :  
- servir de base à l'élaboration ultérieure d'une base commune d'action gouvernementale et en ce sens le programme commun est en filigrane dans chacun des deux,

- pour chacun des deux partis, exprimer et diffuser son programme spécifique, avant que l'action commune ne le relègue au second plan au profit du programme commun; en ce sens, les divergences y sont aussi clairement exprimées que les points d'accord futur.

b) Le programme socialiste paraît environ six mois après le programme communiste. Logiquement, on peut supposer que le premier document influe le second.

c) Le programme socialiste est en même temps le premier manifeste complet du nouveau parti socialiste, contemporain et produit de sa gestation. Il revendique l'héritage socialiste ancien, mais pour

bâtir quelque chose de nouveau -comprenant à la fois une vision spécifique et l'unité de la gauche comme moyen.

d) Le programme communiste, au contraire, se situe dans un continuum, tant sur le plan du contenu que de la stratégie d'union.

e) Le programme communiste décrit les objectifs et moyens d'une étape de transition historique, préalable à l'instauration du socialisme. Cette nuance n'est pas apparente dans le programme socialiste. Il en résulte que le second se présente plus comme un projet sociétal d'ensemble, le premier comme un programme de gouvernement. Ainsi, au chapitre "vivre mieux" du premier répond le chapitre "changer la vie" du second.

f) Le chapitre correspondant du programme commun s'intitule "vivre mieux, changer la vie". Addition plus que synthèse, mais au niveau du programme d'action précis, il y a aussi des soustractions par élimination des divergences. Cela donne néanmoins, au niveau des transports urbains, un programme cohérent.

g) Il faut enfin rappeler que dans les années précédant l'élaboration des trois programmes, les deux partis ont participé ensemble, au sein du cartel, à des actions concernant les transports urbains en région parisienne. Une plateforme revendicative commune existait donc préalablement à l'élaboration des programmes.

## 2.22. Les transports urbains dans le programme de gouvernement du parti communiste

Evoqués dès l'introduction du document, dans la critique de la politique actuelle et dans la nouvelle politique proposée (I), les

---

(I) "... une vraie politique d'équipements sociaux et culturels, depuis le logement jusqu'à l'éducation, en passant par les transports urbains".

transports urbains sont pris en compte en divers endroits du document, et font aussi l'objet d'un développement spécial (deux pages). Ce développement ne reprend pas tous les points évoqués ailleurs. Il est, d'autre part, intéressant d'exposer où et comment apparaissent les transports urbains dans la structure générale du programme. Il faut également citer, dans des domaines connexes (urbanisme, industrie, démocratisation...), ce qui influe directement sur la politique de transports urbains.

Le programme comporte, outre une introduction substantielle, quatre parties :

- Première partie : vivre mieux
- 2è. partie : participation, libertés et souveraineté du peuple
- 3è. partie : une politique économique nouvelle
- 4è. partie : la France démocratique dans le monde.

Seule, la 4è. partie ne contient rien qui intéresse les transports urbains.

#### Première partie : vivre mieux

C'est dans ce chapitre qu'est développée la politique des transports, dans le contexte plus général du développement des équipements collectifs et de l'amélioration du cadre de vie.

La crise des transports urbains est définie comme "une des formes caractéristiques de l'aggravation de l'exploitation des travailleurs". Les réorganiser en fonction des lieux de logement et de travail est donc l'option centrale. Améliorer la rapidité et le confort, diminuer le coût (pour l'usager), sont aussi des propositions évidentes.

L'effort principal porte sur les transports collectifs. Mais la

complémentarité entre transports collectifs et individuels est également affirmée. La gratuité du stationnement et de la circulation automobile, sur l'ensemble du réseau routier, sont revendiquées. Les principales mesures proposées concernent les transports en commun, avec une attention particulière pour les déplacements domicile-travail. Ceux-ci doivent être payés par les employeurs.

En région parisienne, on prévoit un réseau rapide grande distance couvrant toute l'agglomération, et un réseau courte distance desservant les concentrations de logements et d'emplois. C'est le droit au transport en commun qui est ici affirmé implicitement, mais sans que ce droit s'oppose au transport individuel, sauf nécessité concrète : le transport en commun est "prioritaire". Plus généralement - et cela ressort d'autres documents - c'est le droit au choix qui est affirmé. Il y a d'autre part refus d'utiliser les moyens habituels de "dissuasion économique" de l'usage de l'automobile, refus clairement indiqué par l'exigence de la gratuité du stationnement et de la circulation.

Les dépenses d'investissements et d'équipements doivent être supportées par les collectivités publiques, principalement par l'Etat. La carte hebdomadaire doit être payée par les employeurs. Pour le reste, les tarifs seront "limités à un niveau modeste". Des réductions et exonérations sont, par ailleurs prévues, dans d'autres chapitres : 50 % pour les retraités et personnes âgées, gratuité pour les transports scolaires, les soldats du contingent...

Pour l'organisation des transports urbains, il est prévu dans chaque grande agglomération un "établissement public composé d'élus, de représentants des usagers, et des personnels", ayant également autorité sur les concessions au secteur privé.



Tout ceci se situe, bien entendu, dans le cadre de la politique d'aménagement d'urbanisation, etc..., et suppose le concours actif des collectivités locales, de la population et de ses organisations représentatives à l'élaboration de cette politique.

### 2è. partie : participation, libertés et souveraineté du peuple

Le quatrième chapitre, consacré aux collectivités territoriales, prévoit une extension des pouvoirs des communes, de leur autonomie et de leurs ressources financières, ainsi que leur groupement (volontaire) pour réaliser des équipements et les "plans d'avenir". Paris devra être doté "d'un statut démocratique lui assurant les mêmes droits que les autres communes".

### 3è. partie : une politique économique nouvelle

Un certain nombre de propositions concernant directement ou indirectement les transports urbains :

- au chapitre des nationalisations, on trouve dans les secteurs clés dont l'Etat devra prendre progressivement le contrôle, le pétrole, l'industrie automobile, les autoroutes. Il est prévu par ailleurs que la gestion des entreprises nationalisées admette des représentants de "certaines catégories d'usagers".

- au chapitre de l'aménagement du territoire, on retrouve les transports urbains comme composante de l'aménagement. Les options principales sont ici le développement général et mesuré des villes, la priorité aux villes moyennes, l'enrayement du processus d'asphyxie de la région parisienne. La résolution des problèmes de transport est à la fois le produit à long terme de cette nouvelle politique d'aménagement, et le produit d'un effort spécifique plus immédiat.

- au chapitre de la politique financière, les transports sont situés dans la liste des "consommations essentielles" (telles que logement, santé, alimentation courante, etc...) nécessitant un contrôle immédiat des prix par l'Etat.

### 2.23. Les transports urbains dans le programme de gouvernement ----- du parti socialiste -----

Comme les deux autres, le programme socialiste comporte un sous-chapitre consacré aux transports. Mais le problème est évoqué en d'autres endroits. La partie introductive comporte une "présentation" et un chapitre détaillant une série de "mesures immédiates ou irréversibles".

- Dans la présentation, qui est une analyse critique du fonctionnement du système actuel, le temps de transport est présenté comme s'ajoutant au temps de travail pour priver les travailleurs du "temps de vivre". Il est évoqué dans le même cadre que le caractère néfaste de la "vie en ville" et de la pollution.

- Dans le chapitre 2, détaillant les "mesures immédiates et irréversibles" projetées, les transports urbains sont évoqués dans la série "la vie quotidienne" (et non dans la série "réduction des inégalités sociales"). On y trouve :

- . la priorité aux transports en commun
- . la création d'un service national de promotion des transports urbains
- . la carte unique payée par les employeurs en Région Parisienne
- . l'extension des pouvoirs des collectivités locales et la démocratisation du statut de la capitale.

La suite du document, qui constitue le programme de gouvernement, comporte cinq parties et une conclusion :

- 1ère partie : la démocratie économique
- 2è. partie : le pouvoir aux citoyens
- 3è. partie : changer la vie
- 4è. partie : un nouvel internationalisme
- 5è. partie : maîtriser l'économie
- conclusion : un nouveau modèle de croissance

Nous commencerons par la 3è. partie, où se trouve développée la politique des transports urbains en deux pages (p. 142 et 143). A la différence du programme communiste, le programme socialiste contient une analyse de la situation des transports urbains mettant en cause la "tyrannie de l'automobile". L'accent est mis aussi sur la nécessité d'expliquer la politique de développement des transports en commun au public, "actuellement très influencé par la propagande des milieux de l'automobile". Autre différence notable, on ne parle pas ici de l'amélioration du réseau routier en région parisienne, mais d'une "révision" qui ressemble fort à un freinage.

Pour le reste, les propositions socialistes pour développer les transports en commun ressemblent beaucoup aux propositions communistes, avec une option plus nette pour les lignes en "site propre" et en plus le projet de création, au niveau national, d'un "service de la promotion des transports urbains".

En dehors de ce sous-chapitre, les transports urbains se trouvent évoqués, ou concernés indirectement, dans d'autres parties du programme.

#### 1ère partie : la démocratie économique

On y trouve le projet de création par les collectivités locales d'entreprises publiques adaptées à leurs besoins spécifiques : voirie, transports, distribution des eaux, etc...

### 2è. partie : le pouvoir aux citoyens

L'extension des pouvoirs des communes, l'opposition aux fusions autoritaires, la conjonction volontaire des efforts au niveau intercommunal, rejoignent en gros les propositions communistes. L'accent est mis aussi sur la nécessité de développer la consultation des "associations" locales, incluant les associations d'usagers des transports en commun.

### 3è. partie : changer la vie

Outre le développement spécifique aux transports que nous avons analysé ci-dessus, on trouve dans cette partie l'explication de l'aggravation du problème, en termes d'urbanisme : éloignement croissant entre domicile et travail, la division du travail, et plus généralement la division sociale se reproduit, se projette dans l'espace urbanisé.

On y trouve également l'explication de la notion de temps de transport ébauchée dans l'introduction, au chapitre "politique des loisirs". On y distingue le "temps de travail", le "temps contraint" et le "temps de loisir". Le "temps contraint" inclut avec les temps de transport, les formalités bureaucratiques et autres obligations du même genre. Le temps contraint a tendance à confisquer actuellement tout ce qui est gagné par réduction du temps de travail.

### 5è. partie : maîtriser l'économie

Plusieurs propositions intéressent les transports :

- . faire prendre en compte les "coûts sociaux" par les entreprises (transports, pollution...)
- . faire des expériences pour tester la possibilité de rendre gratuits, pour les usagers, les transports en commun
- . réformer la fiscalité locale et augmenter les ressources des communes.

### Conclusion : un nouveau modèle de croissance

Deux thèmes de la conclusion méritent d'être cités, car ils éclairent d'une certaine manière la différence de point de vue des programmes socialiste et communiste sur les transports urbains :

. au rang des objectifs généraux, on trouve: "renverser le rapport de force entre le producteur organisé et tout puissant et le consommateur isolé et asservi", et plus loin, cette proposition : "dans chaque commune, il sera créé une association de consommateurs ouverte à tous, électeurs, syndicats et associations présentes dans la commune".

### 2.24. Conclusions : comparaison des programmes et du programme commun

C'est au travers de la comparaison de l'insertion des revendications de transport dans les programmes socialiste et communiste que l'on peut le mieux montrer comment elles sont le produit d'une analyse d'ensemble des mécanismes sociétaux autant que de la prise en compte directe des besoins et revendications des couches sociales que représentent les partis.

En effet, la satisfaction des besoins de transport n'a pas une signification aussi évidente que celle des besoins tels que nourriture, logement, santé, etc... Le programme communiste classe explicitement le transport parmi ces besoins fondamentaux. Le programme socialiste a tendance à le considérer souvent comme une activité négative ou nulle, un "temps mort" : le temps de travail plus le temps de transport diminuent le temps restant, qui est le seul valorisé, le temps de vivre.

S'il y a communauté de vue au niveau de l'énoncé des défauts des transports urbains actuels, les analyses causales divergent.

L'analyse communiste est centrée sur l'exploitation des travailleurs par les grandes sociétés capitalistes, appuyées sur l'Etat. La crise des transports est une "forme caractéristique de l'aggravation" de cette exploitation.

L'analyse socialiste, sans négliger cette dimension, passe souvent sur un autre plan : celui de l'exploitation des consommateurs par les producteurs. C'est là qu'apparaît le rôle néfaste du "lobby de l'automobile", groupe de pression des producteurs d'essence, de voitures, d'autoroutes, bénéficiant de complicités étendues au niveau du pouvoir central. Ce groupe impose son idéologie, son modèle de consommation...

Au niveau de la terminologie, on remarque que dans le vocabulaire communiste les "producteurs" sont d'abord les ouvriers, les paysans, ceux qui produisent effectivement - et que leurs patrons sont plutôt des "sur-consommateurs" que des producteurs - L'opposition production-consommation est donc l'inverse de la précédente.

La divergence se situe au niveau de l'analyse fondamentale, mais exprime aussi la différence des "bases sociales" des deux partis. Bien qu'il y ait un assez large recouvrement, on peut considérer que les bases sociales du parti communiste sont beaucoup plus "productrices" (au sens ouvrier) et "sous consommatrices" que celles du parti socialiste. Ces dernières contiennent plus de gens aptent à contester le "modèle de consommation" qu'on leur impose, parce que pouvant accéder ou ayant déjà accédé à ce modèle.

Au stade de la critique du système actuel, comme au stade de la première formulation des solutions, ces divergences d'analyse aboutissent d'abord à deux formulations contradictoires : lutter, au nom de l'intérêt général, contre l'automobile, d'une part ; lutter, dans l'intérêt des travailleurs, pour la libre disposition de tous les moyens de déplacement, d'autre part.

Il faudrait une analyse beaucoup plus complète des fondements idéologiques des deux programmes pour montrer comment les problèmes de transports urbains s'insèrent dans leurs logiques respectives. Une telle analyse n'a pas sa place ici. Nous cherchons simplement à mettre en évidence la manière dont sont "produites" deux visions différentes du système de transport, à partir d'une logique interne beaucoup plus que d'une reformulation des revendications des usagers. Ce décalage est d'ailleurs clairement exprimé dans le programme socialiste, dans les termes suivants :

"il ne faut pas se dissimuler que le public est actuellement très "influencé par la propagande des milieux de l'automobile. Une "politique de développement des transports en commun devra donc "lui être expliquée pour être admise, puis adoptée par lui, ce "qui est la condition nécessaire de sa réussite".

Les divergences que nous venons de relater reflètent des différences de fond, tant sur l'analyse critique de la société actuelle que sur la vision de la société future souhaitable.

Mais au delà, le fait majeur est la convergence des deux documents sur les mesures immédiates et le moyen terme. Ils se situent, rappelons-le, dans la double dynamique des actions revendicatives du cartel et de la gestation du programme commun de la gauche. Ce sont donc les points d'accord qui dominent pour aboutir au sous-chapitre "transports" du programme commun :

"Une politique des transports radicalement nouvelle aura pour objectif d'implanter, de développer et d'aménager les transports en fonction des lieux de logement et de travail, d'améliorer leur rapidité et leur confort, de les rendre moins coûteux. Elle s'inscrira dans le cadre d'ensemble de la politique urbaine et d'aménagement du territoire. Elle sera définie et appliquée en liaison avec les collectivités locales et avec le concours de la population et des organisations représentatives.

Une priorité sera donnée au développement des transports en commun.

Les investissements pour les infrastructures nécessaires aux transports et à la circulation seront financés principalement par le budget de l'Etat ; les collectivités locales contribueront au financement, sans se substituer à l'Etat ; elles percevront pour le financement des transports urbains collectifs, là où ceux-ci existent, une taxe progressive sur les entreprises en fonction de la taille de ces dernières.

Les tarifs des transports en commun seront limités à un niveau modeste. Une carte de transport payée par les employeurs sera délivrée aux travailleurs dans toutes les agglomérations où existent des transports urbains collectifs.

Dans les agglomérations urbaines, la gestion des transports en commun sera assurée par un organisme public démocratique composé d'élus, de représentants des usagers et des personnels. Les concessions accordées au secteur privé fonctionneront sous son autorité."



## 2.3. Les syndicats

### 2.31. La CGT

Pour la CGT, l'état des transports urbains, en Région Parisienne, est le résultat d'une politique d'aménagement. Il ne découle ni d'une fatalité, ni d'un manque de politique, mais d'une politique précise :

- . priorité aux sources de profit
- . urbanisation sélective
- . priorité à l'automobile, dans l'intérêt des pétroliers et constructeurs
- . exigence de rentabilité des services publics
- . domination des grandes sociétés foncières et des monopoles.

#### - Les transports en commun

La plateforme revendicative est centrée sur un principe majeur : le droit de tous d'être desservis en transports collectifs, pour tous les besoins (travail, démarches administratives, achats), sans être obligés d'acquérir un véhicule individuel.

Les propositions concrètes s'en déduisent : prolonger le métro, finir le RER, étendre le réseau d'autobus en grande couronne et petite couronne, créer les liaisons nécessaires de banlieue à banlieue.

Un deuxième principe concerne le prix du transport, qui doit être supporté par l'employeur dans le cas des déplacements domicile-travail, modéré dans les autres cas.

Au niveau des décisions d'investissement et d'organisation générale, on affirme la nécessité d'un organisme unique de direction, échappant à la pression des intérêts privés. Les collectivités locales, les syndicats, les organisations représentatives des usagers, doivent y participer.

Les transports urbains en région parisienne doivent être confiés en priorité à la SNCF et à la RATP (à l'inverse de la politique actuelle, qui favorise les lignes privées).

- L'automobile

La priorité aux transports en commun peut entraîner des mesures de "dissuasion relative" à l'égard des déplacements en voiture individuelle, dans le cadre du schéma directeur général à élaborer. Les travaux routiers défigurant ou mutilant les villes (de banlieue aussi bien que Paris), le superpériphérique, les voies sur berge, la prolifération des parkings dans Paris, seront évités ou stoppés. Mais le réseau routier de la région parisienne doit néanmoins être modernisé, notamment par :

- . l'amélioration du réseau existant
- . un réseau de rocade à 15/20 km autour de Paris
- . des liaisons inter-villes de banlieues, notamment pour l'accès aux préfectures
- . des parkings près des gares et des portes de la capitale (gratuits ou à faible prix)

Le transport individuel ne doit pas être opposé au transport collectif, qu'il complète. Il fait partie du droit au déplacement, à la mobilité, affirmé par le syndicat. Il conditionne en partie, dans la structure urbaine actuelle, l'accès du travailleur à un marché de l'emploi assez large pour qu'il vende sa "force de travail" dans de meilleures conditions. Enfin les moyens de dissuasion financière joueraient surtout à l'encontre des travailleurs, renforçant la ségrégation par l'argent de l'usage de l'automobile. La dissuasion ne peut donc être générale, mais appliquée seulement lorsque la priorité aux transports en commun l'exige.

La position de la CGT vis à vis de l'automobile est le principal point de divergence avec la CFDT.

- L'action revendicative

La CGT participe activement à l'action du cartel, créé en 1969-70 à l'initiative des Partis de gauche. La plateforme revendicative, pour les transports en commun et contre l'augmentation des tarifs, s'est précisée et complétée depuis. La population s'est familiarisée avec ces revendications, la "base" dispose maintenant d'un cadre revendicatif permettant des actions locales efficaces, ainsi que des actions dans les entreprises (remboursement du transport par les employeurs).

Après la période d'actions générales (1970-71), il y aurait donc poursuite du mouvement sur deux plans :

- . à la base, grâce aux revendications et à l'organisation mises sur pied en 1970-71,
- . au "sommet", par une action continue des organisations du cartel en direction de la population d'une part (information, aide aux mouvements locaux), des pouvoirs publics d'autre part (revendications).

L'absence d'actions de grande ampleur depuis 1971 s'explique par les autres évènements qui ont mobilisé l'opinion et les organisations : élections, crise, inflation, emploi... (nous retrouverons cette explication à la CFDT et à la FEN).

Les actions recensées à la "base" ne sortent pas d'un cadre local.

2.32. La CFDT  
-----

Avec la CFDT, nous entrons dans un système d'explication différent. Le responsable de la situation désastreuse des transports urbains est le "lobby" automobile, constitué des deux groupes de pression, les pétroliers et les constructeurs d'automobiles.

Les autres acteurs, gouvernement, administration, en sont les comparses. La dégradation progressive des transports collectifs est la résultante du développement de l'automobile, qui a au passage imprimé sa loi à l'urbanisation nouvelle.

Or l'automobile est un "bien" éminemment suspect, hypocritement déguisé en facteur de progrès, "redoutable facteur d'intégration à la société industrielle capitaliste"<sup>(1)</sup>. Et cela amène à poser les questions de fond "quelle ville voulons-nous" et "quel type d'homme voulons-nous ?".

Bien qu'il ne s'agisse pas de supprimer l'automobile, mais de "maîtriser le phénomène", et surtout dans l'espace urbanisé, on voit ici paraître le point majeur de divergence entre la CGT et la CFDT. Divergence sur le fond, puisqu'elle se situe sur les deux plans de l'analyse critique de la société actuelle, et de la vision de la société "souhaitable". Divergence tactique aussi, car lorsque la CFDT parle de lutter contre l'automobile, la CGT entend "lutte contre l'automobiliste", et les automobilistes sont aussi (en partie) des "travailleurs".

Les propositions qui en découlent, rejetées par la CGT, sont notamment les mesures de dissuasion financières, taxe de circulation, stationnement payant...

L'analyse de la CFDT met aussi l'accent sur la mauvaise organisation des transports et des structures administratives. C'est un facteur secondaire, mais très important en Région Parisienne, qui favorise la domination des groupes de pression de l'automobile.

(1) citadin de Baran et Sweezy, "les transports urbains en Région Parisienne... et ailleurs" - document de l'Union Régionale Parisienne CFDT - 1970.

La "balkanisation" des transports en commun (SNCF + RATP + multiple Sociétés) en Région Parisienne est mise en avant - ce qui entraîne l'exigence d'une réunification, et de l'accroissement des pouvoirs du Syndicat des Transports, lui donnant aussi compétence sur le réseau routier. Rappelons que pour la CGT, ce n'est pas la "balkanisation" qu'il faut combattre, mais l'extension des sociétés de transport privé aux dépens de la RATP et de la SNCF - et que le Syndicat des Transports doit être avant tout "démocratisé".

Au delà de ces divergences, on aperçoit vite la convergence des principales autres revendications, sur la base de la plateforme du Cartel. Se diviser sur la nature du "phénomène automobile", sur le modèle de consommation à préconiser, sur les causes de la situation actuelle, n'empêche pas forcément d'élaborer une plateforme commune, sur la base de la situation actuelle et des besoins concrets des travailleurs, que représentent les syndicats. Le renforcement des transports en commun, la desserte des banlieues, la carte unique payée par les employeurs, la modération des tarifs, les "tarifs sociaux", forment l'essentiel de cette plateforme.

Sur l'exposé des actions passées menées par le Cartel, et des suites (depuis 1971), le point de vue est proche de celui de la CGT.

### 2.33. La FEN

-----

Pour éviter des répétitions, nous dirons pour commencer que la FEN se situe dans le même cadre revendicatif que la CGT, et adopte le programme du Cartel, aux actions duquel elle a fortement participé. L'interprétation de l'histoire des actions passées et actuelles confirme d'autre part celle recueillie auprès des autres syndicats.

Les explications données se situent sur un autre plan que les précédentes : au lieu d'un discours général, de l'exposé de positions fondamentales, nous avons recueilli l'explication par rapport aux syndiqués, et à l'ensemble du personnel de l'éducation nationale (région parisienne).

La FEN groupant plusieurs syndicats, aussi bien d'enseignants que d'autres personnels, doit tenir compte des différences entre eux sur le plan de l'usage de la voiture. Des différences existent aussi suivant l'implantation géographique alors que l'on constate que les personnels de Paris prennent de moins en moins leur voiture, la situation est inverse en banlieue (il faut aussi noter que beaucoup d'établissements comportent des cours où l'on peut se garer).

Compte tenu de l'hétérogénéité des situations, il est remarquable que l'ensemble des syndicats de la FEN ait participé assez massivement aux actions du cartel. Cela illustre à la fois une certaine sensibilisation des personnels concernés, et le caractère unificateur de la plateforme revendicative du cartel.

#### 2.34. Conclusion : genèse des revendications et genèse des actions

---

L'histoire du Cartel et des actions revendicatives concernant les transports en région parisienne, et l'exposé de la situation revendicative actuelle, sont peu différentes suivant celui des 3 syndicats qui la raconte. Les divergences portent surtout, comme il est de règle en pareil cas, sur la "paternité" de l'action ou de tel ou tel thème revendicatif. Mais certains points communs retiennent ici notre attention :

- bien que la création du Cartel ait suivi (et non précédé) un certain nombre de mouvements et manifestations sporadiques de mécontentement des usagers, la formulation des revendications a été le fait des organisations, et non la traduction de revendications émises à la base, ou reprises par la base.