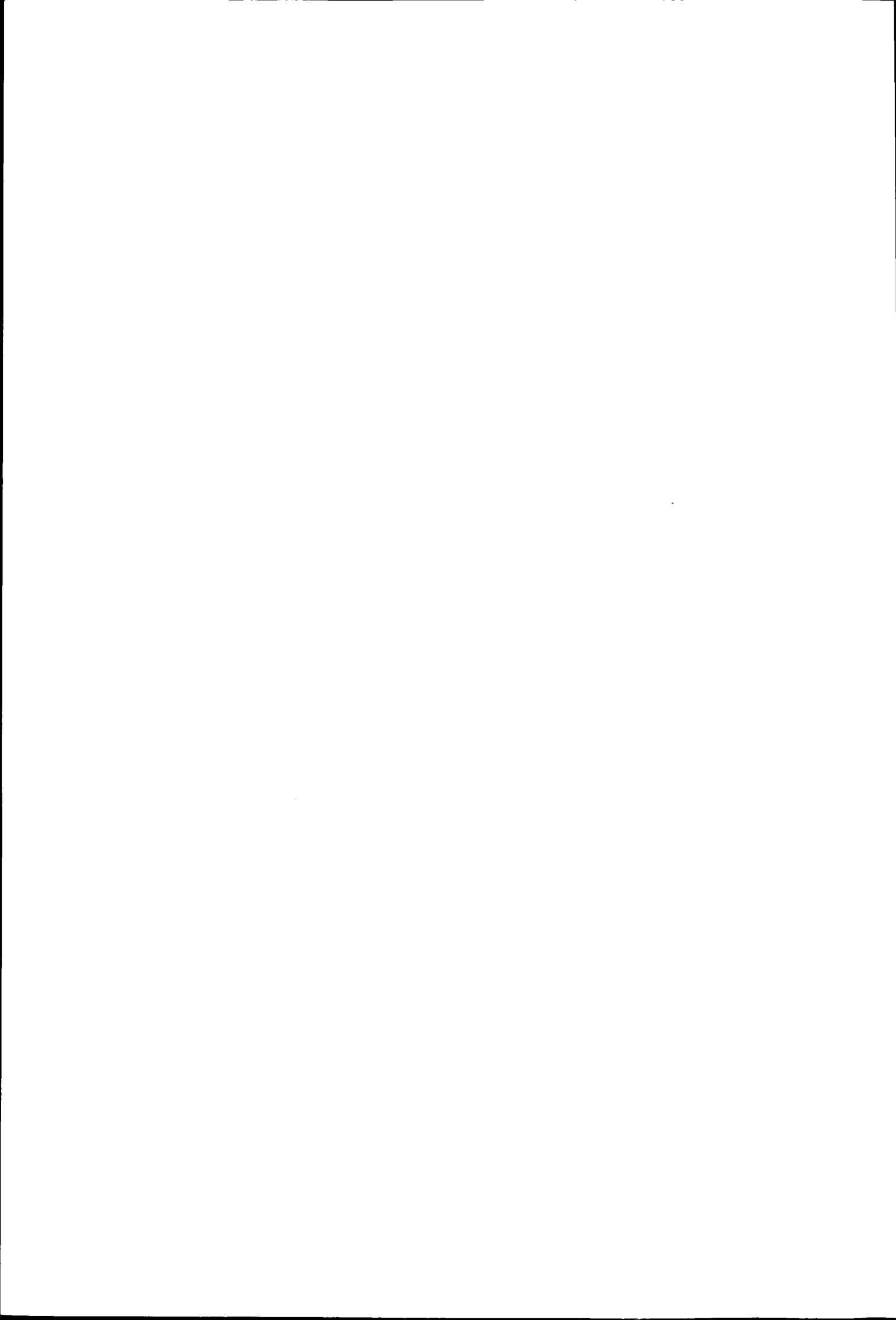


Chapitre 2

MODES DE VIE ET PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS



L'ensemble des pratiques propres à un groupe social donné se développe au sein d'une organisation de l'espace et du temps propre à ce groupe, construite à partir des contraintes matérielles et culturelles attachées à sa situation sociale et au sein desquelles les modalités d'exercice de la force de travail propres à ce groupe tiennent une place fondamentale. Les traces de ces pratiques dans l'espace-temps forment la structure des déplacements des individus composant ce groupe. La pression de la dimension « travail » au sein des modes de vie, si elle existe toujours, est variable selon les groupes. Ainsi, par exemple, dans le cas de la zone d'étude de Sisteron, l'analyse des données socio-économiques a mis en évidence l'importance dans la structure sociale, des agriculteurs et à un titre moindre des artisans BTP et des salariés (employés et ouvriers).

Pour chacun de ces groupes les modes de vie varient avec les conditions d'exercice du travail des individus. Les « traces » des pratiques dans l'espace-temps de ces groupes, c'est-à-dire l'ensemble des déplacements, sont fortement structurées par les déplacements occasionnés par le travail : soit la réalisation de la force de travail nécessite elle-même des déplacements (cas des agriculteurs et artisans BTP), soit ces déplacements sont nécessaires à la mobilisation de la force de travail (cas des salariés).

Ceci signifie que les déplacements d'ordre professionnel sont les déplacements essentiels à partir desquels on organise tous les autres et auxquels éventuellement on les réduit. C'est particulièrement sensible dans la zone de Sisteron où des contraintes liées au relief viennent s'ajouter à celles de la faible densité pour rendre les déplacements en général « difficiles » a priori, et donc dépendants des déplacements contraints les plus irréductibles, ceux liés au travail.

Le travail joue aussi le rôle structurant dans la zone de Bretagne. Toutefois, du fait du plus grand éclatement de l'espace et de la diversité des pôles d'attraction (structure multipolaire éclatée à l'opposée de celle de Sisteron, structure centrée) et des contraintes de relief moindres c'est souvent moins directement que s'exprime cette détermination, voire parfois moins fortement — ou de façon plus différenciée selon les groupes sociaux (le lieu des déplacements étant ici multiple et non unique).

Ce poids des conditions de travail, s'il se manifeste au niveau des comportements effectifs de déplacement, il se manifeste aussi au niveau des représentations, et donc du vécu. Ces représentations symboliques sont finalement des pratiques comme les autres, liées à des systèmes de valeurs, d'idées, etc., différenciées socialement.

En dépit de cette détermination générale, il nous a paru préférable d'exposer différemment, pour chacune des deux zones, les pratiques de déplacements dans leurs relations aux modes de vie des différents groupes sociaux.

Dans la zone de Sisteron — où les contraintes d'espace (relief, éloignement, état de certaines routes) s'ajoutent quelle que soit la profession

aux contraintes de temps liées au travail, où Sisteron représente, pour l'ensemble des groupes sociaux, le pôle d'attraction et la destination essentielle de tous les déplacements, où enfin, le poids de personnes non actives (notamment âgées) est minime, il nous a paru possible d'organiser l'exposé à partir de cette détermination essentielle que constitue le travail.

Pour la zone bretonne où les contraintes d'espace sont moins accentuées (relief), où en même temps, l'éclatement de la zone sur plusieurs pôles (bourg, chef-lieu de canton, ville moyenne, grande ville) permet des différenciations sociales dans la destination, dans les déplacements et, où, enfin, la population inactive (principalement mais non exclusivement âgée) sur laquelle pèse d'autres déterminations concrètes que celle liée à l'activité professionnelle, est importante, il nous a paru plus pertinent d'analyser successivement différents groupes sociaux (et socio-démographiques).

2.1. LES PRATIQUES DE DEPLACEMENTS DANS LA ZONE DE SISTERON

Si les déplacements de tous ordres apparaissent très dépendants dans les comportements de l'activité professionnelle (au point 2.1.1.), ils ont tendance, en quelques occasions, à se constituer dans le discours que les individus tiennent sur leur mode de vie, en problème autonome où se cristallise soudain toute une série de contraintes structurelles. Ce sont ces occasions, ces discours, ces problèmes constitués autour et à partir des déplacements que nous envisagerons dans un deuxième temps (point 2.1.2.).

2.1.1. Le travail, dimension structurante des pratiques de déplacement

• Les agriculteurs de la zone d'étude de Sisteron sont des exploitants propriétaires de leurs terres, qui n'emploient aucune main-d'œuvre d'appoint salariée hors les membres de leur famille restés sur place. Orientés principalement vers l'élevage ovin, ils ont un emploi du temps construit à partir de cette activité, qui ne connaît ni samedi, ni dimanche, ni vacances, dans la mesure où « il faut toujours soigner les bêtes » et où toutes les tentatives d'entraide au niveau de l'exploitation agricole sont jusqu'à présent restées très limitées (cf. infra) ; lorsqu'ils ajoutent à l'élevage, comme activité secondaire, l'arboriculture ou les plantes fourragères, ce sont des contraintes supplémentaires qui se mettent en place. Si un certain nombre de déplacements nécessités traditionnellement par la commercialisation des produits agricoles sont dans leurs cas peu nombreux (les chevillards viennent chercher les bêtes sur l'exploitation), les agriculteurs de la zone doivent se déplacer pour l'approvisionnement de leur exploitation (grains, etc.), éventuellement pour l'entretien du matériel (réparation de pièces, etc.) et de plus en plus pour des problèmes de gestion ou d'administration. Ils se déplacent donc quand un moment de leur journée se libère, ce qui est toujours imprévisible (pluie, etc.), quand leur travail tolère une pause. On aboutit ainsi à un éclatement, une dispersion totale des flux de déplacement, qui entraîne l'utilisation obligatoire de la voiture individuelle. C'est à l'occasion de ces déplacements individuels professionnels que les agriculteurs satisfont principalement du même coup aux obligations d'autres natures qui auraient nécessité d'autres déplacements.

○ Les artisans BTP se déplacent de fait chaque jour de chantier en approvisionnement. Sillonnant l'ensemble de la zone, c'est à partir de cette mobilité totalement obligée et totalement individualisée, qu'ils situent leurs activités non professionnelles. Leur rythme de vie est donc fonction des formes spécifiques que prend leur travail à un moment donné (chantier longue durée, plusieurs petites interventions quotidiennes, etc.). Le véhicule ne peut donc être qu'un véhicule individuel donc les caractéristiques utilitaires, nous y reviendrons, sont nettement marquées.

◦ Les salariés, ouvriers, employés qui habitent la zone, travaillent en presque totalité, hors de cette zone (Sisteron étant considérée comme hors zone d'étude, qui ne prend en compte que l'espace rural qui l'entoure). A priori, leurs déplacements professionnels qui s'apparentent aux déplacements domicile-travail des travailleurs urbains devraient se distinguer de tous les autres dans la mesure où l'on observe traditionnellement pour les travailleurs une coupure entre le temps et le lieu du travail, et le temps et le lieu du « reste ». Mais les caractéristiques locales des conditions de travail font ici qu'une partie de cette population (essentiellement travailleurs de l'hôpital et ouvriers) travaillent en 3 × 8 et que cette irrégularité programmée anéantit dès l'origine les tentatives d'organisation de la fraction hors travail de leur mode de vie. Quant aux autres qui travaillent quasi exclusivement à Sisteron, la réunion en ce même lieu de tous les supports matériels de satisfaction des divers besoins (consommation, loisirs, services, etc.), suffit à leur imposer le déplacement domicile-travail comme unique vecteur de mobilité, où tous les déplacements potentiels se superposent.

La dispersion générale dans l'espace de cette population ajoutée aux irrégularités d'horaires de travail, impose une fois encore le véhicule individuel et même son usage individuel comme mode de transport.

◦ Restent quelques catégories marginales de la population (cf. infra), dont les pratiques à chaque fois particulières et non coordonnées se traduisent en matière de déplacements en « traces » éclatées et irrationalisables.

◦ On doit aussi rappeler et garder à l'esprit que quelques personnes extérieures à la zone s'y déplacent plus ou moins régulièrement : le facteur, les commerçants ambulants, les transporteurs, les médecins, vétérinaires, assistantes sociales, conseillers agricoles.

Ce tableau général impose plusieurs remarques :

— plutôt que de considérer comme équivalents et interchangeable les causes diverses que peut avoir un déplacement, il est utile, dans le cas de cette zone, de distinguer les activités sociales fondamentales qui sont de fait l'occasion des déplacements, des divers objets que le déplacement put avoir ou se donner par ailleurs et secondairement à cette occasion. Ainsi l'occasion fondamentale à laquelle toutes les autres sont soumises est l'activité professionnelle ;

— les divers aspects des pratiques de déplacement, déterminés en dernière instance par le travail, sont fortement liés entre eux : occasion, mode, objets. Cette liaison structurelle apparaît tout au long de l'exposé descriptif des pratiques, que nous abordons maintenant.

2.1.1.1. Les occasions et les modes de déplacement

• *Le travail* : nous avons vu comment le travail se constitue en occasion fondamentale de déplacement.

— Pour les agriculteurs, le véhicule est un véhicule individuel familial résistant, généralement de milieu ou bas de gamme (R 4, 204, R 12, etc.), à caractère utilitaire secondaire ; il ne s'agit pas de transporter des marchandises de volume considérable, mais de pourvoir à l'approvisionnement ou de transporter une pièce mécanique par exemple : le hayon arrière ou le break suffit dans bien des cas. Perçu d'abord comme outil de travail au sens où il est indispensable au travail agricole dans le contexte local, ce véhicule doit pouvoir aussi transporter les membres de la famille, mais de fait il n'est pas vécu sur ce modèle. Ce sont souvent des véhicules d'occasion usagés, auxquels on demande surtout de « rouler ». La bimo-

torisation est encore problématique (coût). Même lorsque les femmes qui la plupart du temps travaillent aussi sur l'exploitation ont leur permis (cas de plus en plus fréquent chez les femmes jeunes), les ménages ont rarement deux voitures : cela reste réservé aux exploitations bien rentables, modèles de celles qui demain, en petit nombre, se partageront la vallée. Quant aux femmes d'agriculteurs captives (femmes âgées en général, exploitations pauvres), elles n'ont de toutes façons pas recours aux quelques transports collectifs qui existent sur la zone ; elles sont alors tributaires de l'utilisation à plusieurs de la voiture unique du ménage, leurs instants de disponibilité ou l'urgence des déplacements ne coïncidant que par hasard avec les horaires des rares transports collectifs, éventualité qui n'est finalement même pas prise en considération ; les jeunes ont dès que possible une voiture : soit qu'ils restent sur l'exploitation : c'est alors une bonne exploitation où il y a du travail pour plusieurs et le véhicule choisi est de même nature que la voiture d'agriculteur décrite plus haut ; soit qu'ils quittent la terre et le véhicule est alors vécu et choisi beaucoup plus selon les modèles urbains. La mobylette ou le Solex est jugé très inadapté à la zone de montagne en général, et au travail agricole en particulier. Chez les enfants d'agriculteurs on ne les rencontre que chez ceux dont les parents, ayant vendu une partie de leurs terres à l'EDF par exemple pour le barrage, ont été indemnisés et sont devenus plus « propriétaires terriens » (sic par leurs voisins) qu'« exploitants » adoptant et transmettant du même coup des modes et modèles de vie plus « urbains ».

— Pour les artisans BTP, le véhicule a un caractère utilitaire beaucoup plus marqué : il est fondamental et ce véhicule peut être une fourgonnette ou une camionnette, ce qui pose parfois des problèmes pour le transport de la famille. Cela rend la bimotorisation (achat d'un véhicule pour les usages hors travail) « naturelle » théoriquement ; d'autant que l'éloignement du véhicule du domicile pendant la journée rend absolument captifs les membres de la famille qui y demeurent ; pratiquement, il y a en effet assez souvent bimotorisation, les conditions économiques en étant satisfaites du fait du bon niveau d'activité du secteur BTP dans la zone. Ce n'est toutefois pas une règle générale, ce qui accentue d'autant les liens « tous déplacements-déplacements travail ».

— Pour les salariés, le véhicule individuel, indispensable lui aussi, est choisi et vécu sur un mode très voisin des salariés de l'espace urbain. Il y a bimotorisation lorsque l'homme et la femme travaillent ; lorsqu'un seul travaille, le niveau de revenu la rend impossible, en dépit de son caractère urgent. On observe par contre, et pas seulement pour les enfants, un recours beaucoup plus fréquent aux « deux-roues motorisés », que la longueur de la distance domicile-travail autorise souvent. De toutes façons, on reconnaît aux enfants le « droit à la mobylette » en raison de l'impossibilité où sont généralement les parents d'assurer leurs déplacements scolaires et du caractère très aléatoire du ramassage, s'il existe.

La scolarité des enfants

Le fait de conduire les enfants à l'école le matin et de les rechercher le soir est une seconde occasion fondamentale de déplacements. Cette pratique ne se développe pourtant que dans la mesure où les conditions de travail et de vie de façon générale en ménagent la possibilité (horaires, motorisation, etc.). Pour les agriculteurs, par exemple, on ne la rencontre que dans les grosses exploitations riches où un membre de la famille au moins, se libérant des contraintes de la production, peut assurer ce déplacement. C'est en fait encore très rare. Pour les salariés, c'est pratiquement toujours impossible. Il est également très difficile d'organiser des pratiques collectives, les familles ayant des enfants n'étant pas toujours voisines géographiquement, et les conditions de travail dans la zone ne

permettant pas l'établissement à l'avance d'un planning précis. La solution la plus courante est donc le placement des enfants en internat à Sisteron.

Pour ceux qui refusent encore cette solution, il reste le ramassage ; mais dans notre zone, les contraintes de relief et de dispersion des enfants sont telles que les circuits, lorsqu'ils existent, sont très longs et très éprouvants physiquement. Les familles en constatent les effets sur l'équilibre des enfants et de fait ne font appel au ramassage que comme dernier recours. Finalement, avec ses tares (éloignement de la famille, etc.) le pensionnat est encore mieux perçu.

Ajoutons que si le nombre des écoles primaires dans la zone est satisfaisant, leurs conditions de confort laissent à désirer (pas de cantine chaude à midi par exemple) ce qui incite les parents à envoyer leurs enfants au lycée de Sisteron plus tôt que l'équipement scolaire stricto sensu de la zone ne l'imposerait (1). Par contre, il n'y a aucune école maternelle ; mais le problème du déplacement scolaire des tout-petits existe tout de même, puisque les écoles primaires les acceptent au-dessous de la limite d'âge, répondant ainsi à une demande expresse des parents (problème de garde et aussi désir de ne pas instituer un décalage social et culturel avec les enfants des villes dès le début de la scolarité) et voyant là, d'autre part, un moyen de gonfler un peu artificiellement leurs effectifs. Dans ce dernier cas, les déplacements individuels des parents accompagnant leurs propres enfants est la règle générale.

Outre le travail et, dans les limites que nous avons rappelées, les enfants, il y a une troisième grande occasion de déplacements : *le marché de Sisteron*. Il y a deux jours de marchés : le mercredi et le samedi. Le plus important est celui du samedi ; débordant largement aujourd'hui la seule fonction commerciale qu'il remplissait à l'origine en liaison avec l'agriculture locale, il joue un rôle de lieu de rencontres et d'échanges très important.

Le samedi étant un jour férié pour grand nombre de salariés, c'est l'ensemble de la population de Sisteron et de ses environs qui se trouve rassemblé le samedi. C'est le seul pôle d'attraction collectif subsistant dans toute la zone. Si les personnes âgées par exemple ne doivent faire qu'un seul déplacement dans la semaine, elles le feront systématiquement ce jour-là. Il se constitue ainsi le samedi vers Sisteron les seuls véritables flux de déplacements observables dans toute la zone. Même s'il reste lié formellement à l'activité agricole, le marché en devient de plus en plus autonome, en raison de la part prise dans son fonctionnement et son organisation par l'aspect animation (exemple : les agriculteurs trouvent toujours un prétexte « travail » pour s'y rendre, mais reconnaissent volontiers qu'ils y vont surtout maintenant pour « voir des gens », « jouer aux cartes », et être présents au moment et à l'endroit où se fait la vie sociale, la vie publique du pays).

Le mode de transport est celui, bien sûr, imposé par ailleurs par le travail, mais l'existence des flux de déplacements qui se créent à cette occasion explique qu'on observe là les seules pratiques collectives qu'on ait effectivement rencontrées (usage collectif de la voiture individuelle).

(1) Le refus de la classe unique pour des raisons de finalité de l'enseignement, assez largement présent en milieu rural de façon générale devient ici secondaire par rapport aux autres éléments de non-utilisation des écoles primaires de la zone.

2.1.1.2. Les objets du déplacement

A l'occasion des déplacements occasionnés par leur travail, et secondairement par la scolarité de leurs enfants et le marché de Sisteron, les habitants de la zone d'étude satisfont du même coup aux autres obligations qui auraient pu susciter d'autres déplacements ; ce sont ces autres objets dont nous allons rendre compte maintenant, en soulignant bien qu'ils ne sont pratiquement jamais (sauf cas très exceptionnels) sources en eux-mêmes de déplacements indépendants.

◦ *L'approvisionnement* : alimentaire, vestimentaire, etc.

Il se fait de façon privilégiée, et pour toutes les catégories de la population, à Sisteron. Paradoxalement, ce sont les agriculteurs qui pratiquent le moins volontiers l'autoproduction : à moins d'être très nombreux sur l'exploitation (ce qui est rare), ils n'ont plus le temps. Les salariés y ont un peu recours dans le cadre de leur temps libre ; cela reste limité. Rappelons que les commerçants ambulants qui subsistent font très peu d'affaires en hiver ; seule la période d'été, avec ses résidents secondaires, justifie le maintien global de cette activité ; en fait, tout le monde achète tout à Sisteron. La ville est d'ailleurs très bien équipée et fournie commercialement ; se déplacer plus loin ne vaut pratiquement jamais la peine ; quel que soit le lieu d'habitation et la catégorie professionnelle, Digne est dédaignée. On préfère Gap, ou carrément Marseille, si c'est indispensable (gros électroménager dans certains cas, par exemple). On note aussi l'attraction de Laragne sur les habitants de Mison. De fait, Sisteron est le centre d'achats pour tous (y compris le bout de la vallée du Jabron, de préférence à Séderon). Enfin, pour les isolés et les captifs, le facteur, officieusement déjà polyvalent, est un moyen de petit approvisionnement quotidien, beaucoup plus que le commerçant ambulant qui suit la route et reste dans la vallée.

◦ *La santé*

Elle n'est presque jamais en fait un motif de déplacement pour les habitants de la zone rurale, qui n'ont, pour des raisons différentes, mais toutes d'ordre professionnel, jamais le temps de consacrer une demi-journée à une consultation dans un cabinet médical de la ville. Les médecins de Séderon, Laragne et surtout Sisteron, joignent tout point de la zone en une demi-heure, au moindre coup de téléphone. C'est simplement très cher ; d'où l'existence d'un certain nombre de pratiques substitutives individuelles mais suivies par beaucoup : rôle des « recettes » locales, soutenu par la présence dans les montagnes sisteronnaises d'une quantité et qualité considérables de plantes à vertus médicinales (aux dires des spécialistes).

Les pharmaciens, quant à eux, expédient facilement des médicaments par colis postal, et plus souvent encore (plus rapide, plus sûr) grâce à la bonne volonté du facteur.

◦ *Services*

Tous les prestataires de services privés sont présents dans la zone (artisans, etc.) ; il n'y a donc aucun problème pour faire appel à eux à l'exception (de taille) de la question du prix (très élevé). Quant aux services publics, on a déjà noté le bon fonctionnement de la poste (bureau

central à Sisteron plus poste à Noyers plus permanence à Saint-Vincent plus facteur itinérant).

Le ramassage d'ordures est organisé dans la vallée du Jabron et jusqu'à Authon. Pour les autres, il faut aller jusqu'à une hypothétique décharge le plus souvent improvisée, à l'occasion d'autres déplacements. Les organismes agricoles sont présents à Sisteron, mais assez peu fréquentés en raison d'une insuffisance dans la diffusion de l'information au sein du milieu agricole.

En cas de formalités administratives en général (état civil, sécurité sociale, etc.), il est rare d'avoir à aller plus loin que Sisteron. L'éloignement de la sous-préfecture (Forcalquier) est compensé par l'effacement actuel de son rôle dans la vie politique et administrative française. Si besoin est, on saute cet échelon pour aller directement à la préfecture de Digne (1). D'une façon générale, les services ne font jamais l'objet de déplacements spécifiques : on remplit des formalités ou on s'assure d'un service au coup par coup et « à l'occasion ». D'une façon générale, on réduit au minimum la fréquentation des services publics.

° *Les loisirs*

Cette notion recouvre des réalités souvent très différentes en matière de comportements et de vécus, d'un groupe social à un autre. En l'occurrence, chez les agriculteurs il faut distinguer la grande majorité d'entre eux du petit nombre qui, ayant atteint au bon niveau d'activité, gère par ailleurs son exploitation comme une entreprise quelconque et se rapproche du mode de vie et des modèles urbains. Pour les premiers, le loisir est vécu comme quelque chose d'interdit globalement au monde agricole : ils se livrent à la chasse, la pêche et regardent la télévision (de toute façon des pratiques individuelles), mais sans que cela se situe dans le découpage classique « temps-travail - temps libre » des urbains ; l'ensemble de leur vie quotidienne est plus intégrée, par la soumission au travail. Pour la frange « avancée » des agriculteurs, les pratiques sont de fait pour le moment à peu près identiques ; mais les aspirations au « week-end » plus prononcées et de façon plus générale il y a chez eux une tendance à l'alignement sur ce fameux découpage du temps « urbain », pensé comme une libération.

Pour les autres habitants, les conditions de vie et de travail sont, nous l'avons vu, de toute façon difficiles. Si l'on tient compte de ce qu'il n'y a pratiquement plus de fête dans les villages (à l'exception de la fête annuelle du saint patron), plus de veillée, pas d'occasion de rencontre (et même à Sisteron à l'exception du marché du samedi), on comprend que les gens se voient peu (sauf les récents « immigrés » : marseillais ou écologistes), même les jeunes, et que l'ensemble des pratiques soit finalement homogène dans la zone : chasse et pêche individuellement, plus télévision en famille.

Rappelons que les cafés eux-mêmes ne sont pas fréquentés par les habitants, à l'exception du café des Omergues, seule commune « en mouvement » de la vallée du Jabron où les activités économiques plus variées et de bon niveau, ont suscité l'animation de la vie sociale.

2.1.1.3. Les cas particuliers

— Les « écologistes intégrés » et les « Marseillais » : ils sont différents des ruraux, mais leur présence est considérée par eux comme un état de

(1) Le seul problème réel se pose pour l'enclave de la Drôme dans la vallée du Jabron : Montfroc, qui dépend de Valence.

fait dont il faut tenir compte. Les « écologistes intégrés » multiplient les petites activités agricoles (thym, lavande, miel, un peu de mouton, etc.) ; mais ils ont pour vivre une part de leurs revenus assurée par ailleurs (indemnité chômage, activités culturelles, enseignement dans des centres universitaires voisins par exemple, etc.), ce qui les autorise à un plus grand « détachement » vis-à-vis des contraintes du travail agricole. Pas vraiment passe-temps, mais pas non plus moyen unique de subsistance, le travail agricole n'est qu'un moment de leur emploi du temps « travail ». De plus, ils adoptent souvent un mode de vie communautaire qui leur permet de se répartir travaux et contraintes. L'articulation de ces divers éléments constitue en fait une souplesse qui leur permet de pouvoir développer dans l'espace rural des pratiques « venues d'ailleurs » culturellement différentes de celles du milieu rural. Il en va de même pour les « Marseillais », qui ne sont venus dans la zone que pour « mieux vivre » qualitativement en continuant d'exercer une activité régulière, mais qui ont par ailleurs les moyens de ne pas en être strictement dépendants financièrement (rachat d'un petit café par exemple, pas vraiment rentable).

Ces deux catégories ont tendance de fait à reproduire dans l'espace rural les pratiques des milieux urbains dont ils sont issus : ce sont les seuls qui sortent de temps en temps de la zone (exemple : week-ends prolongés, etc.) qui ont tendance à se voir entre eux, qui dépassent Sisteron pour « un meilleur choix » (Manosque, Marseille pour « bon dentiste » ou « jolie robe », etc.).

— Les « hippies » : leur présence, assez importante relativement, est un caractère particulier de cette zone d'étude. Ils sont complètement coupés du reste du pays, avec lequel ils vivent dans une ignorance mutuelle remarquable, sauf à cristalliser sur eux un sentiment d'abandon de la communauté rurale par rapport à l'ensemble de la société française (exemples : quelques-uns sont des chômeurs qui viennent à la mairie toucher leur indemnité toujours jugée « scandaleuse »). Ils font leurs courses à Sisteron et s'essaient beaucoup à l'auto-subsistance. Qu'ils soient faits en véhicule particulier, ou par les moyens du bord (stop, marche, etc.), leurs déplacements, exclusivement à Sisteron, sont relativement fréquents : la difficulté de ces déplacements n'est pas problématique parce qu'elle est vécue comme une des conséquences de la marginalisation qu'ils ont choisie (1).

— Résidents secondaires : ceux qui séjournent dans la zone à l'occasion des vacances d'été font leurs courses à Sisteron et auprès des commerçants ambulants. Les résidents de week-end arrivent de la ville le coffre plein : ils ne font pratiquement pas vivre les commerces locaux. Ils exigent beaucoup des municipalités notamment sur le plan voirie, tout en revendiquant d'échapper aux contraintes de la vie quotidienne de l'espace rural qu'ils investissent précisément pour échapper à celles qui sont les leurs.

Ayant tous leur voiture, ils n'ont aucun problème de déplacement (pour les personnes très peu nombreuses qui viennent sans moyen de locomotion propre, le taxi, pour le trajet gare-lieu de résidence, est suffisant. Pour le reste c'est une population qui se satisfait du rythme de la vie des villages un mois par an et en acceptent fort bien les contraintes, comme garantie de leur tranquillité).

— Nous rappellerons qu'il ne nous apparaît pas opportun de considérer, dans le cas de notre zone, les personnes âgées comme des cas particuliers. En effet, on n'y trouve pratiquement pas de personnes âgées isolées. Celles qui vivent encore en zone rurale, vivent au sein de familles, à leur rythme et héritant de fait des contraintes attachées à leur mode de vie. Leurs situations sont donc différentes ; ce qui leur est commun c'est une plus grande difficulté physique pour se déplacer, pouvant aller jusqu'à

(1) Les voitures particulières sont peu nombreuses mais s'utilisent collectivement.

l'impotence. Les caractères propres à la vieillesse ne suffisent pas dans notre zone à effacer les conséquences de la différenciation sociale. Ils sont secondaires (1).

En définitive, si on est frappé dans cette zone par la difficulté de mise en place de solutions collectives dans ce secteur des déplacements, cette difficulté relève de l'ensemble des pratiques constituant les modes de vie des habitants de la zone. Cela tient certes à la dispersion dans l'espace mais autant à l'organisation sociale de l'ensemble des pratiques, structurée par le travail, qui individualise, isole chaque pratique. Cette situation, conséquence des conditions de travail sur l'ensemble de la zone, devrait d'ailleurs se renforcer en fonction de l'évolution de la population agricole (vers une zone partagée en quelques grosses exploitations).

L'usage de la voiture individuelle, tel qu'il apparaît ainsi, avec comme complément le recours au téléphone (médecin, pharmacien, mais aussi problèmes de gestion agricole, etc.) et le recours au facteur (aide quotidienne) paraît trop largement à la fois déterminé par cette situation d'ensemble et inséré dans elle pour que les transports collectifs puissent représenter — à quelques exceptions près — une solution substitutive pertinente. C'est plutôt, nous y reviendrons, vers l'amélioration de systèmes annexes de « recours » souples qu'il conviendrait de se diriger.

2.1.2. Le déplacement constitué en problème autonome

Il est apparu dans le cas de la zone d'étude de Sisteron que l'ensemble des pratiques propres aux différents groupes sociaux et leurs conséquences en termes de déplacement, étaient très fortement structurés par les pratiques liées au travail ; ce qui renvoie d'une part aux modalités de la production dans la zone et d'autre part aux caractères de la faible densité qui en accentuent les contraintes.

Cette détermination de l'ensemble des modes de vie par le travail produit dans le champ des représentations et des propos que les intéressés tiennent sur leur propre pratique une « périphérisation » des déplacements qui n'apparaissent que comme caractères marginaux de la constitution des pratiques, la possibilité, la raison, le sens, les modalités de ces pratiques étant recherchés dans la structuration de l'ensemble des modes de vie par le travail. Autrement dit, dans les discours des différents groupes sociaux, les pratiques de déplacement ne sont jamais isolées des conditions de leur production et donc jamais autonomisées par rapport à l'ensemble des modes de vie sous forme de « question transport » ou autres. Cela ne veut pas dire que les problèmes de transport ne soient pas évoqués mais qu'ils sont toujours seconds et « à propos de », sauf, et c'est sur ce point que nous allons insister maintenant dans deux cas particuliers.

En effet, dans les discours des différents groupes sociaux, et sans qu'on ait à la susciter par une question précise, il est constant qu'apparaisse, sous deux formes distinctes, la question des transports comme problème « en soi », soudain autonomisé : il s'agit des mauvaises conditions de fonctionnement du transport scolaire, et de l'inadaptation aux zones rurales des véhicules actuellement disponibles sur le marché. Mais, si ces deux

(1) Au contraire de la zone de Bretagne étudiée également dans le cadre de cette étude, dans laquelle les vieux isolés étant plus nombreux, on a pu dégager effectivement une problématique spécifique des pratiques de déplacement de cette population (cf. infra).

réactions sont unanimement partagées, elles ne renvoient pas aux mêmes réalités ni aux mêmes vécus selon les groupes sociaux, et cette unanimité n'est en rien le signe d'une homogénéité sociale face à ces problèmes.

2.1.2.1. Le transport scolaire

Bien qu'en évolution les modèles de la famille et de l'enfant restent très prégnants au sein des systèmes de valeur dominants dans la société française. La famille, réduite aujourd'hui à la famille restreinte, y représente toujours un point central, une valeur pivot, quoique régressive, comme elle reste la cellule de base des comportements économiques (consommation et même, pour beaucoup, dans le cas qui nous occupe — agriculteurs, artisans, etc. — production) même si les contradictions du système économique, créent au plan social des obstacles à sa reproduction pure et simple ; c'est notamment le cas à propos des enfants. Leur rôle dans la reproduction de la cellule familiale est d'autant plus important que la taille de celle-ci s'est réduite.

Si l'on ajoute que les modèles du rôle de la femme, de développement de la personnalité, etc. se transforment à côté et parfois contre les modèles traditionnels de la famille, on comprend la chute de la natalité en France, et certains efforts mal coordonnés faits dans les champs politiques et idéologiques pour rétablir les conditions économiques et sociales du maintien de la valeur famille, notamment à travers celui de la valeur enfant.

Cette mise en cause se développe toutefois beaucoup plus au sein de l'espace urbain ; dans le monde rural en effet, les dimensions du système de valeur dominant concernant la famille et les enfants évoluent moins vite, et surtout dans une zone comme la nôtre, déprimée économiquement, dans la mesure où l'existence et la présence sur place d'enfants sont le signe d'une continuité possible de la famille à laquelle ils appartiennent et, à travers elle, du « pays » qu'est le leur. L'attachement aux valeurs traditionnelles famille-enfant renvoie ici très précisément au refus de la mort socio-économique ; tout élément affectant les enfants est donc ressenti comme une atteinte à la famille, et de façon globale à la vie en milieu rural.

C'est un sentiment partagé par tous ses habitants qui refusent en bloc les conditions dans lesquelles les enfants sont « ramassés » pour se rendre à l'école. Les contraintes de la faible densité (dispersion, etc.) aggravées par les contraintes physiques locales (relief, etc.) font que les circuits de ramassage sont très longs et assurent à l'enfant le plus tôt ramassé le retour le plus tardif ; dans des conditions de confort très relatives, les enfants effectuent ainsi des trajets pénibles qui ne sont pas sans danger pour leur état physique, nerveux, etc. Face à cette situation, au-delà de réactions purement affectives qui sont bien entendu indiscutables ici, il y a dans la netteté et l'intensité des propos tenus sur l'état « lamentable » du ramassage scolaire (et parfois avec colère sur son inexistence) une part non négligeable de sentiment d'abandon et même de mort de l'espace rural profond.

Il en est ainsi bien sûr et a fortiori pour les agriculteurs de la zone. La présence des enfants joue en effet un rôle tout particulier dans le maintien d'une activité agricole locale. Les enfants qui restent sur l'exploitation ne sont pas seulement une aide pour le présent ; ils sont aussi la promesse d'une possibilité de survie de l'exploitation. Dans les propos des agriculteurs, c'est même toute l'agriculture qui se trouve compromise quand on n'assure pas aux enfants des conditions de vie satisfaisantes. En fait, on a vu qu'il n'y avait pas toujours du travail pour beaucoup d'enfants sur les exploitations du Sisteronnais et que le mouvement de concentration

s'y poursuivait inexorablement. A côté de cette réalité, les opinions sur le ramassage soulignent la sensibilité particulière des paysans à l'égard du problème des enfants (au milieu de conditions de vie globalement difficiles) ; et ce non seulement par référence aux conséquences néfastes du ramassage tel qu'il est organisé sur la santé, etc., mais aussi plus directement par référence à leur statut d'agriculteur.

Si le ramassage supplée théoriquement à l'impossibilité structurelle pour les agriculteurs vu les contraintes de la production, d'accompagner leurs enfants à l'école tous les jours, il se fait dans de telles conditions d'horaires que l'enfant est de fait absent de l'exploitation toute la journée et même parfois tard le soir. Pratiquement, cette solution équivaut au pensionnat qui a au moins l'avantage d'épargner de la fatigue à l'enfant. De fait, le pensionnat est la pratique la plus répandue et les agriculteurs reprochent ainsi au ramassage tel qu'il est de ne pouvoir empêcher l'exil spatial et peu à peu affectif et culturel de l'enfant, loin de sa famille et du travail de la terre. Il est sûr que le pensionnat n'est pas un redoutable instrument de séduction en faveur de la vie urbaine, mais il est sûr également que même si les enfants sont heureux de retourner chez eux en week-end, leur rapport à la terre change ; ce qu'ils abandonnent aussi bien en étant pensionnaire, qu'en étant soumis à un ramassage qui réserve le temps de séjour sur l'exploitation au sommeil, c'est un ensemble de dispositions et d'aptitudes à être agriculteurs. Ceci rend d'autant plus difficile le développement des aspirations au travail agricole qu'ils pouvaient avoir en eux.

Les agriculteurs soulignent également en le formulant de façon plus ou moins explicite, que l'état physique et nerveux résultant des conditions très difficiles du déplacement scolaire imposées aux enfants ruraux, aggrave le décalage social et culturel qui les séparent par ailleurs des enfants urbains, en multipliant les risques de « mauvaises performances », mesurées aux canons de la réussite scolaire.

2.1.2.2. L'inadaptation des véhicules actuels

L'examen des pratiques de déplacement des divers groupes sociaux présents dans la zone, dans la perspective tracée par les grandes lignes de son fonctionnement socio-économique, a mis en évidence la place de la voiture individuelle. A cette importance objective qu'on peut constater et expliquer, correspond un discours où les habitants se montrent insatisfaits des types de véhicules actuellement présentés sur le marché. Cette insatisfaction, si elle se rencontre chez tous les habitants, ne correspond cependant pas aux mêmes attentes.

Les agriculteurs jugent leur véhicule inadapté au travail agricole. Plus attentifs aux aspects utilitaires de ce qu'ils considèrent à juste titre comme un outil de travail (contenance du coffre, poids total, puissance, etc.), ils estiment superflu et signe de valeurs et d'aspirations d'habitants des villes, tout ce qui dans l'aménagement ou l'équipement du véhicule renvoie effectivement à des mythologies comme celles du « voyage » (exemple : tableau de bord sophistiqué, etc.). Pour eux, le déplacement n'est en aucun cas support de cette mythologie ; l'idée de voyage, dont l'élément fondamental est la « brisure du temps », le changement de rythme dans le découpage du quotidien, est reléguée pour eux dans l'utopie du maintien d'une activité agricole sans contraintes matérielles (temps, argent, etc.). En tout cas, les conditions de leurs déplacements sont pour eux beaucoup trop la conséquence de la structuration par le travail de l'ensemble de leur mode de vie, pour que les représentations attachées au véhicule parlent « d'autre part » et « d'ailleurs ». Il n'est pourtant pas question d'une voiture « au rabais », d'une « voiture-brouette ».

Ils revendiquent une voiture plus adaptée à l'usage qu'ils en ont : d'abord le travail.

Les salariés en général sont soumis à la contradiction de la volonté d'un moindre coût d'achat et d'entretien, et d'un désir de références aux mythologies comme celle du voyage, qu'ils vivent sur un mode très urbain. Autrement dit, le véhicule « qu'il leur faut », est une voiture « très équipée peu coûteuse » dans la mesure où nous avons vu que dans notre zone, la solution de la bi-motorisation reste très difficilement applicable pour ces couches sociales. On ne s'étonne pas dès lors qu'ils trouvent difficilement ce qu'ils cherchent, sinon sur le marché de l'occasion ancienne.

Les artisans BTP semblent en voie de résoudre cette contradiction précisément par la bi-motorisation — leur insatisfaction porte alors sur le véhicule « à usage professionnel ».

Ce qui est sûr c'est que ce sentiment critique vis-à-vis de leur voiture est finalement un moyen privilégié pour les habitants de la zone, sur des modes différents qui renvoient à leur différences pratiques, de prendre de la distance vis-à-vis de leur situation sociale et économique concrète et au bout du compte, de la juger.

2.2. LES PRATIQUES DE DEPLACEMENT DANS LA ZONE BRETONNE

Comme nous le précisons plus haut, il nous a paru préférable, pour cette zone, de traiter successivement les différents groupes sociaux présents dans la zone. Nous envisagerons de façon approfondie les agriculteurs et les ouvriers qui représentent les deux catégories sociales essentielles de la zone. Mention rapide sera faite des commerçants et artisans. Les personnes âgées inactives constituent, à notre sens, une catégorie séparée, soumise à des problèmes de transports spécifiques et seront donc envisagés à part. Par contre, les « jeunes » (qu'ils soient encore scolarisés, à la recherche d'un emploi ou déjà en activité) ne nous paraissent pas constituer une catégorie particulière, en dépit de certains aspects communs comme la situation (célibat et absence donc de contraintes liées aux enfants) ; ils seront analysés soit avec leurs parents (et donc le groupe social de ceux-ci) s'ils ne sont pas encore en activité, soit, s'ils le sont, avec le groupe professionnel auquel ils appartiennent.

2.2.1. Les agriculteurs

L'évolution des conditions d'exploitation et de gestion des exploitations, bref l'évolution du travail agricole, a conduit à une transformation des conditions de vie et des déplacements que l'on peut caractériser comme suit. C'est d'abord une *augmentation* du nombre des déplacements et une extension de l'espace concerné (non pas seulement la commune, le bourg, mais aussi le chef-lieu de canton, la ville moyenne voisine ou la grande ville) pour un ensemble d'activités liées au travail agricole (socialisation de certains aspects du travail entraînant diverses démarches : commande d'engrais, commande et réparation de matériel, démarche pour l'obtention d'un prêt, pour l'amélioration des installations, etc.). Cette évolution correspond en même temps à une *individualisation* des déplacements et à une suppression de ceux qui correspondaient à des flux : le marché, du fait de la transformation des conditions tant d'approvisionnement que de commercialisation (pour l'élevage, les acheteurs passent dans les fermes ; le lait est ramassé à la ferme, parfois même l'équipement étant fourni par l'entreprise laitière) n'assume plus ses anciennes fonctions liées à la production agricole. Il n'existe d'ailleurs plus de marché dans la zone d'étude ; seuls subsistent ceux de Bain-de-Bretagne et de Châteaubriant. Si l'on y va (notamment à Châteaubriant pour quatre communes — Mouais, Sion, Lusanger, Derval — du canton de Derval, le plus proche de Châteaubriant), ce n'est pas régulièrement et c'est plus en le considérant comme un lieu de rencontre (mais assez largement vidé de la signification qu'il avait autrefois ; « ce n'est pas la même chose », dit-on) et en en profitant pour effectuer des achats liés à la vie domestique et non productive (habillement, alimentation).

Ces déplacements multiples, nouveaux et individualisés liés au travail agricole s'effectuent en *voiture* (importance du taux de motorisation chez les exploitants), parfois à bicyclette ou Solex pour ceux (rares) qui n'en disposent pas. Cette utilisation de la voiture non seulement n'est pas mal vécue par les agriculteurs et ne leur pose pas de problème mais surtout paraît effectivement adaptée aux caractéristiques des déplacements en cause : ceux-ci loin de s'effectuer à des heures et moments fixes, se font de façon irrégulière quand on a « un trou », ou un moment — ce qui renvoie à l'organisation du travail agricole. En dépit d'une part des contraintes naturelles et de contraintes nouvelles introduites par la mécanisation et la modification des conditions de rentabilité du travail agricole (1), en dépit du caractère très contraignant temporellement de certains travaux, notamment la traite des vaches, qui doit se faire matin et soir (or, la zone tend à se spécialiser dans l'élevage laitier), l'agriculteur conserve encore une maîtrise relative de l'organisation temporelle de son travail dans la journée. Si ses contraintes sont réelles, elles n'ont pas la signification de celles du temps de travail salarié, temps totalement vendu à un employeur, et l'exploitant dispose d'une certaine souplesse dans l'organisation de « son » temps. Ainsi, les diverses démarches, au bourg ou ailleurs, se font non dans des plages horaires précises mais « quand on a un moment » ou encore quand il faut faire réparer une machine. Cette organisation du temps de travail et la façon dont les diverses démarches et déplacements qui y sont liés s'y insèrent confère au mode de transport individuel, par sa souplesse, une valeur d'usage incontestable et irremplaçable. Par ailleurs, la voiture par sa contenance permet le transport nécessaire de divers objets (sacs de plâtre, pièce de machine...), est nettement plus utile que les deux-roues (d'autant que, on y viendra, les déplacements servent aussi à d'autres activités d'achat).

Enfin, à un autre niveau, on ne peut que souligner le parallélisme entre l'individualisation du travail agricole — autre versant des transformations du travail agricole lui-même (la socialisation concerne l'approvisionnement, la commercialisation des produits et la gestion de l'exploitation mais non le travail productif lui-même) — ce qui se traduit par la forme d'exploitation familiale, sans salariés agricoles, et parfois même sans que le conjoint travaille sur l'exploitation — et le caractère individuel des déplacements et du mode de transport.

La voiture est considérée comme un *outil de travail* et utilisée ainsi, dès qu'on en dispose, pour tous les déplacements liés à l'exploitation, sans problème.

Les insatisfactions que l'on note ne concernent pas les déplacements et l'usage de la voiture mais renvoient aux conditions difficiles de travail et d'exploitation agricole : difficulté et instabilité du revenu, endettement et modernisation des exploitations, difficultés de la spécialisation, impossible modernisation et impossibilité de transmettre l'exploitation à ses enfants... Tout au plus peut-on constater que certains exploitants déplorent le nombre de démarches — donc de déplacements — « qu'on est aujourd'hui obligés de faire pour pouvoir travailler » et le temps perdu que cela occasionne. Ceci est essentiellement le fait des exploitants âgés, le plus souvent sans successeur (que les enfants soient déjà partis ou qu'on sache qu'ils ne pourront pas reprendre l'exploitation).

L'évolution des formes de *consommation* conduit, elle aussi, à une extension des déplacements :

— réduction de l'autoconsommation alimentaire, ou de certaines formes d'échanges comme l'achat du beurre auprès de la coopérative qui ramasse le lait,

(1) D'où un sentiment mitigé de la part des agriculteurs : si l'introduction de la mécanisation a rendu moins pénible physiquement le travail, pourtant « on travaille plus qu'avant », « un homme fait marcher à lui tout seul une exploitation qui exigeait avant 3 ou 4 personnes », et de fait « on a moins de temps ».

— réduction du recours aux commerçants ambulants à la fois parce que ceux-ci passent de moins en moins (sauf certains représentants, non locaux, de grandes sociétés qui apportent des produits non courants, comme par exemple des surgelés) et aussi parce que les exploitants eux-mêmes, plus mobiles, y ont moins recours,

— extension et *transformation* de la *consommation* (électroménager notamment, mais aussi habillement) conduisant à faire appel à des magasins et des services après-vente non situés au bourg,

— extension et transformation, enfin, de la demande et consommation de *services* (réparations diverses, santé, sécurité sociale, administration, etc.), services récents qui ne sont pas localisés au bourg mais au chef-lieu de canton et, pour certains d'entre eux, dans une ville voisine plus importante.

Tout ceci donne lieu à des pratiques diversifiées. Pour l'alimentation, le recours au bourg est surtout le fait des exploitants âgés sur de petites exploitations qui paraissent encore subir largement la domination des « gens du bourg ». Les chefs d'exploitations plus grandes, plus engagés dans la modernisation et la spécialisation, refusent le plus souvent d'aller au bourg pour diverses raisons : structures commerciales insuffisantes ou trop chères, contrôle social refusé (on connaît les commerçants et il est difficile si l'on est entré dans la boutique de ressortir les mains vides...). Le chef-lieu de canton est aussi refusé quand il est trop petit (à Grand-Fougeray, ainsi, on va plutôt à Derval). On va donc plutôt soit au marché (Châteaubriant, Bain), soit dans les centres commerciaux (Bain, Nozay). Toute une série d'achats ou de services anormaux sont effectués dans les plus grands centres, Rennes et Nantes surtout (où l'on va aussi pour voir du matériel agricole) et un peu Châteaubriant.

Toutes ces activités, dès lors qu'elles sont assurées par le chef d'exploitation ne posent pas de problèmes : elles sont effectuées en voiture, le plus souvent à l'occasion d'un déplacement lié au travail agricole (pour les achats courants).

Lorsque la femme de l'exploitant sait conduire, c'est elle qui assure ces déplacements (notamment approvisionnement), en voiture, celle-ci étant disponible.

Certaines questions surgissent quand la femme ne conduit pas (cas en diminution des femmes de 40-50 ans qui n'ont pas appris à conduire, cas aussi des exploitations les plus pauvres). Les solutions sont diverses : soit le mari ou un enfant (grand) conduit la femme au chef-lieu de canton, ou au bourg, soit ils rapportent eux-mêmes ce qui est nécessaire (ceci pour les achats courants, les autres achats se faisant, de toutes façons, le plus souvent en famille). Les femmes placées dans cette situation ressentent un sentiment d'isolement qui déborde largement la difficulté matérielle laquelle est assez facilement résolue. Notons aussi que, dans certains « villages », des solutions plus collectives existent : ainsi dans un « village » de Grand-Fougeray qui regroupe quatre fermes, la femme qui sait conduire conduit les autres au bourg ou à Derval ou leur rapporte certaines choses.

D'une façon générale, le recours fréquent au bourg, au chef-lieu de canton, aux bourgs voisins et aux villes proches, n'est ni mal perçu, ni mal vécu, et la voiture apparaît là aussi comme le moyen de transport de ces déplacements souvent irréguliers et liés à des déplacements occasionnés par le travail.

Un point particulier doit être souligné en ce qui concerne la santé : le recours au médecin, sauf en cas d'urgence où on le fait venir, est rare : la matinée perdue pour une visite paraît trop longue. Par ailleurs, les agriculteurs notent certaines carences en la matière :

- difficulté (surtout sur le canton de Grand-Fougeray) de joindre le médecin quand il est en visite ; celui-ci est moins équipé que le vétérinaire et « les bêtes sont mieux soignées que les hommes » ;
- insuffisante rapidité des services d'urgence en cas d'accidents (1) ;
- coût et temps pris pour consultation de spécialistes (Nantes ou Rennes) d'autant que le trajet risque de n'être plus remboursé, pour leur visite à un malade.

Si actuellement les exigences en termes de santé paraissent se poser plus en termes « d'urgence » que de services réguliers, il apparaît que cette seconde demande est émergente, qui se traduira par une augmentation de consommations médicales, des déplacements liés et des problèmes qu'ils posent. Notons par ailleurs que l'achat des médicaments (achetés à la pharmacie du chef lieu de canton ou du canton voisin) ne pose pas de problème particulier.

Deux aspects posent réellement problèmes qui sont liés à la question des déplacements ou des communications au sens large.

Ce sont d'abord certains points liés aux *enfants* et surtout à leur *scolarisation*. Si toutes les communes de la zone disposent d'une école primaire, la dispersion de l'habitat a conduit certaines communes à organiser un ramassage et, sinon, contraint souvent les parents à accompagner leurs enfants. Cet aspect ne pose guère de problèmes majeurs. Par contre, la demande émergente qui pose problème concerne les *maternelles* : celles-ci sont en nombre restreint, habituellement au chef-lieu de canton, et obligent donc à un plus long trajet, ceci pour de très jeunes enfants ; en outre, la maternelle n'étant pas obligatoire, le ramassage n'est ni prévu financièrement, ni organisé matériellement. Or, la volonté apparaît de plus en plus forte, notamment chez les jeunes agriculteurs, de préscolariser leurs enfants : la préscolarisation est, de plus en plus, considérée comme un élément important de formation et de développement de l'enfant ; le non-accès aux maternelles est vécu déjà par certains agriculteurs comme le début d'une discrimination entre fils d'agriculteurs et enfants des bourgs, ou, plus généralement, enfants urbains. A Derval, où l'on trouve les agriculteurs les plus dynamiques, l'association familiale rurale qui gère le ramassage scolaire (primaire et secondaire) sur Derval envisage les moyens d'étendre celui-ci aux enfants des maternelles.

Mais ce n'est pas sans soulever de nombreuses difficultés financières (absence de subvention et donc risque de coût élevé pour les parents), techniques (cars peu adaptés, circuits et longueur du ramassage) et de sécurité (accompagnement des enfants). Sur le canton de Grand-Fougeray certains agriculteurs essaient de trouver des solutions, mais sans grand succès. Dans une zone voisine de la nôtre, un système de ramassage à tour de rôle entre plusieurs familles a été organisé, faute d'autre chose.

La question du ramassage pour le secondaire est posée, surtout à Grand-Fougeray qui ne dispose pas d'établissements secondaires (jusqu'à la création du CES de Bain, les enfants allaient majoritairement à Redon, soit plus d'une heure de transport dans chaque sens ; les trajets vers Bain sont moins longs depuis La Dominelais ou Saint-Sulpice mais restent de l'ordre d'une heure à l'ouest de Grand-Fougeray, pour la commune de Sainte-Anne-sur-Vilaine). A Guéméné et Derval, les établissements ne proposent que des cycles courts et ne sont pas toujours fréquentés : les enfants ne vont pas obligatoirement au chef-lieu de canton (ce qui déjà implique un certain temps de ramassage) mais au-delà à Châteaubriant (Derval), à Redon (Guéméné-Penfao). La situation éloignée des établissements secondaires et l'organisation longue du ramassage (du fait de la

(1) Point qui risque de l'aggraver étant donné les difficultés des transporteurs qui font ambulance (difficultés qui seront accrues si effectivement le coût des trajets pour des visites à des spécialistes n'est plus remboursé).

longueur du circuit, des détours, des arrêts fréquents) amenant à de longs temps de ramassage pose un problème important mentionné par la quasi-totalité des agriculteurs que nous avons rencontrés.

Si les agriculteurs n'envisagent pas de solutions, ils expriment deux exigences : c'est d'abord que l'enseignement donné à leurs enfants soit le même que celui dispensé aux enfants des villes (il y a opposition à un « enseignement rural », méfiance vis-à-vis de petites structures scolaires secondaires diffusées au milieu rural car crainte que l'on y dispense un enseignement dégradé), mais c'est aussi que leurs enfants puissent suivre l'enseignement dans les mêmes conditions que les autres et qu'ils ne soient donc pas pénalisés par une fatigue liée à de longs temps de trajets. Il convient de souligner que des solutions individuelles (Solex, vélo) — parfois possibles pour les « grands » du primaire — sont le plus souvent exclues tant en raison de la longueur du trajet (20 à 40 km environ) que de l'insécurité de certaines grandes routes à grande circulation à emprunter (RN 137 vers Bain, notamment).

L'élève secondaire est presque toujours, pour toutes ces raisons, demi-pensionnaire. Par contre l'internat est beaucoup plus rare et refusé tant que c'est possible et que les enfants paraissent « tenir le coup ».

C'est, en fait, à plusieurs titres, que les agriculteurs jugent leurs enfants défavorisés : fatigués, ils ne peuvent travailler comme les autres et acquérir tout ce qui leur sera nécessaire, notamment s'ils veulent ou doivent quitter la terre (on constate la volonté, de la part des agriculteurs, de leur « laisser le choix ») mais aussi s'ils veulent y rester (car nécessité d'une formation agricole) ; d'un autre côté, absents toute la journée de la ferme, les enfants mènent très tôt une vie coupée de celle de leurs parents et de l'exploitation qui ne leur donne pas le goût de ce travail, mais les en éloigne plutôt.

A propos des loisirs des jeunes enfants, on voit apparaître une tendance à la fréquentation de certains équipements collectifs par les enfants et les parents eux-mêmes. Ainsi, la piscine de Guéméné est utilisée par certains agriculteurs, le plus souvent jeunes avec de jeunes enfants (plusieurs fois par an). Il semble bien que la présence d'enfants — non par leur demande explicite, mais par l'intégration de l'idée de loisirs pour les enfants, comme moment spécifique, avec utilisation de lieux spécifiques — aide à intégrer ces équipements dans son espace de vie et à les utiliser : le fait d'accompagner les enfants conduit à une fréquentation pour soi. Pour ce type de déplacement qui se fait en famille, c'est encore la voiture qui est utilisée. D'une façon générale, la question des loisirs des enfants (jusqu'à 13-14 ans, jusqu'à l'adolescence) ne pose pas de problèmes majeurs, notamment en termes de déplacements. Soit ceux-ci ont lieu à la ferme, soit ils se font en famille (équipements collectifs), soit enfin, les enfants (quand ils sont assez grands) se déplacent sur de courtes distances en deux-roues.

Les adolescents et les jeunes participent souvent à des associations sportives, club de football, foyer de jeunes au bourg (par contre certaines activités, club de théâtre par exemple, paraissent « réservées » aux fils du bourg). Les déplacements s'effectuent en deux-roues. Les jeunes apprennent à conduire et passent souvent leur permis dès 18 ans avec l'idée d'achat d'une voiture d'occasion dès que possible. Cette voiture est peu « outil de travail » comme celle de leurs parents et plus moyen de sortir avec les copains (on va aux bals de telle ou telle commune, même éloignée, le samedi soir par exemple). Les jeunes filles paraissent toutefois plus marginalisées dans ce système et se ressentent plus isolées (ce qui renvoie sans doute aussi au fait que, pour elles, les possibilités de maintien sur place avec un travail non agricole sont quasiment nulles et qu'elles envisagent encore plus concrètement que les hommes de partir, ressentant qu'elles ont peu d'autres choix).

Le dernier point à envisager concerne l'évolution des *relations sociales*, le sentiment d'absence de communications entre les gens qui, comme on le verra, ne renvoie pas à des difficultés de déplacements.

On retrouve exprimé dans la quasi-totalité des entretiens le même sentiment de désagrégation des relations autrefois denses : effritement des relations et solidarités anciennes, de l'entraide, disparition des veillées. L'image donnée est celle d'un isolement, d'une solitude croissante, d'un individualisme triomphant dont la télévision est souvent rendue responsable.

De fait, ce sentiment d'isolement, d'individualisme reflète les transformations du monde rural où de plus en plus chaque exploitant est seul sur son exploitation (sans salariés, mais aussi avec un rôle restreint des anciens, voire du conjoint) où la réalisation de certains grands travaux à faire rapidement (moisson) n'exige plus la même solidarité, ni le même travail en commun, même si une certaine entraide continue à se manifester (par exemple, on moissonne le champ de l'ouvrier-paysan de chez Citroën). L'individualisation du travail agricole — chacun sur son exploitation, avec ses machines (à chacun son tracteur) et faible développement des aspects collectifs institutionnels (CUMA par exemple) — répondent à la réalité de l'exploitant seul responsable sur son exploitation des emprunts des prêts qu'il doit obtenir pour se moderniser et survivre, du revenu qu'il doit essayer de réaliser pour sa famille. C'est l'individualisation effective des conditions de production (dans une situation implicite de concurrence puisque tous ne pourront pas rester et qu'il faudra que certaines exploitations disparaissent pour que d'autres s'agrandissent et vivent) qui explique d'abord ce sentiment d'isolement, de solitude.

Cet isolement est encore plus nettement ressenti par les femmes. En effet, les nouvelles formes de relations sociales (organisations professionnelles, syndicalisme agricole, coopératives) sont plutôt masculines et ont lieu hors de la ferme. Au contraire des veillées qui, elles, se passaient à la ferme, et associaient les femmes.

Il convient de souligner que cet isolement, cette difficulté de communication, cet individualisme à la fois impossibles à dépasser autrement que ponctuellement et pourtant très mal vécus ne sont pas à relier à une question de transports. Le repli forcé seul sur son exploitation pour tenter d'en vivre — souvent difficilement — la disparition des grands travaux en commun, la concurrence implicite entre exploitations sont autant d'éléments qui ne peuvent favoriser la recréation d'un langage commun — comment réunir celui qui va s'en sortir et celui dont le fils devra partir et qui louera ses terres s'il en possède ou les rendra et abandonnera l'exploitation...

Sans doute la diminution de la population et, donc, de densité, accélère-t-elle ce phénomène. Mais cet aspect physique paraît second : la voiture, tellement répandue et facilement utilisée, permettrait de franchir la distance physique, spatiale, si elle était seule en cause.

En même temps que se réduisent les solidarités anciennes, surgissent d'autres besoins, d'autres demandes : notamment celles de loisirs, de vacances.

S'il faut voir ici l'apparition d'un modèle « urbain » ou plutôt lié au salariat qui distingue fondamentalement temps de travail (temps vendu) et temps de non-travail (temps à soi) c'est aussi que cette diffusion de valeurs liées à une culture « urbaine » dominante vient rencontrer les transformations du monde rural : perte de solidarités anciennes et repli sur le noyau familial facilitent l'émergence d'une demande d'un « ailleurs ».

Si on constate l'émergence de demande d'un temps de loisir constitué (week-end, vacances), actuellement ceci ne donne lieu qu'à peu de chose :

assister à la rencontre sportive du dimanche, voire participer à certaines associations sportives, utiliser certains équipements collectifs avec les jeunes enfants sont quasiment les seules pratiques effectives rencontrées. Pour partir, que ce soit deux jours ou plus (et même dans le cas de l'élevage laitier, une journée), il faut trouver un remplaçant : cela coûte et représente un risque aussi : retrouvera-t-on tout en état ? De fait, il y a une contradiction entre la tendance contraignante temporellement et cette apparition d'une revendication d'un droit au loisir, aux vacances. De fait, c'est par le développement de certaines formes plus collectives d'exploitation permettant que le remplaçant soit quelqu'un de connu, avec qui on travaille déjà, en qui on a confiance et avec qui on peut échanger (ou se remplacer mutuellement, ce qui résoud la question du coût) que ce point pourrait se développer. C'est ce que pratique un groupe d'agriculteurs (quatre familles) à Derval, qui développent des pratiques de travail collectives, dépassant largement l'entraide, et institutionnalisées. Mais rien ne permet de penser que ces formes se développeront sensiblement dans les années qui viennent (1). Le départ est également possible dans le cas où l'un des enfants reprendra l'exploitation et peut déjà la garder seul un moment (forme, elle, plus répandue et souvent institutionnalisée par GAEC père-fils).

Il convient toutefois de préciser que si cette demande de loisirs — et notamment de loisirs « ailleurs » — peut se réaliser, elle aura des incidences en matière de transport : la voiture de « vacances » exigera, sans doute, d'autres caractéristiques que la voiture actuelle « outil de travail » (au maximum vers Rennes ou Nantes). Nous aurons à revenir sur ce point (cf. chapitre 3).

2.2.2. Les ouvriers

Les ouvriers représentent le second groupe professionnel important de notre zone. Mais sous cette apparente unité, en fait, se dégage une multiplicité de situations, de l'ouvrier-artisan qui travaille dans la zone, souvent jeune célibataire qui espère s'installer à son compte et intègre déjà certaines valeurs du petit producteur autonome, à l'ouvrier-paysan de chez Citroën, travaillant en 3 × 8 dont le rythme de travail conditionne celui de la vie quotidienne.

Même si dans tous les cas, la vie quotidienne dans son ensemble est marquée par la rupture temps de travail/temps de non-travail et structurée autour de cette rupture, certaines différences sont essentielles en fonction de quatre éléments : le type d'entreprise où ils travaillent ; les horaires de travail (posté ou non notamment) qui imposent leur rythme à la vie quotidienne ; le fait que le lieu de travail soit dans la zone ou en dehors (Rennes, Nantes, Châteaubriant) ; le statut familial (célibataire ou marié).

• *Les ouvriers-artisans*, le plus souvent jeunes célibataires, se rapprochent beaucoup, dans leur vie quotidienne, des artisans eux-mêmes. Habitant souvent le bourg même où ils travaillent, ils n'ont pas à proprement parler de trajet domicile-travail ; quant aux déplacements liés au travail lui-même, ils les effectuent avec leur patron, dans la voiture ou la fourgonnette de celui-ci. Les horaires de travail n'ont pas la rigidité du travail d'usine

(1) Même s'il semble qu'elles soient amenées à s'étendre un peu, notamment à Derval, de la part de jeunes agriculteurs ayant des exploitations suffisamment grandes et rentables, déjà spécialisées.

(même si la durée de travail est longue), et sont marqués par une certaine irrégularité et souplesse. La consommation se fait essentiellement par recours aux commerçants du bourg, selon un principe d'échange de services (je t'achète des produits, tu m'achètes mes services). Par ailleurs, l'absence de vie familiale restreint une part de cette consommation. Ces ouvriers artisans sont bien insérés dans la vie locale du bourg (chef-lieu de canton) : ils participent activement à certaines associations, manifestations locales diverses, d'autant que l'absence de vie familiale (célibataires) leur donne aussi une plus grande disponibilité en temps. Souvent dotés d'une certaine formation et qualification, ils envisagent de s'installer plus tard à leur compte (notamment pour le BTP, ou un certain artisanat de réparation). S'ils ne sont pas toujours dotés d'une voiture, leur ancrage sur la vie locale (consommation, loisirs) leur rend cette mobilité moindre plus supportable que dans d'autres situations. Par ailleurs, leurs relations sociales denses leur permettent d'utiliser celles d'amis (on va à Rennes avec un ami).

• *Les ouvriers de l'industrie* travaillant dans la zone ont une organisation, elle, marquée nettement par une double séparation temporelle (temps de travail fixé par des horaires rigides/temps de non-travail) et spatiale (domicile/lieu de travail).

Se pose d'emblée un problème, celui de la mobilisation de la force de travail. La dispersion de l'habitat jointe aux variations des horaires de travail (Négobeureuf en 3×8 , La Résine Armée en 2×8) fait que, même dans le cas de Derval qui représente un petit centre d'emploi industriel, cette mobilisation ne donne pas lieu à de véritables flux en termes quantitatifs. De fait, c'est par les moyens de transports individuels (voiture ou deux-roues) que s'effectue la mobilisation. Du fait des distances relativement faibles (à Grand-Fougeray, les ouvriers de l'entreprise Renault habitent presque tous la commune elle-même, même si c'est dans les écarts ; les ouvriers des deux établissements importants de Derval habitent sur le canton ou sur les cantons voisins, notamment à Guéméné-Penfao pour Négobeureuf), le coût lié à cette mobilisation et le fait qu'il soit à la charge du seul salarié ne semblent pas susciter d'insatisfactions importantes ; de même le temps de trajet, en tant que tel, ne semble pas susciter de problème. De fait, le moyen de transport individuel est — étant donné la dispersion de l'habitat et celle des horaires — le moyen le plus rapide (toutes solutions collectives ne pourraient se traduire que par un allongement du temps de transport). Par ailleurs, le coût paraissant supportable, il n'y a pas émergence de demande d'autres solutions, car on ne voit pas comment réduire le coût sans allonger le temps...

Cette coupure du temps et de l'espace liée au travail salarié influe sur l'ensemble de la vie quotidienne : elle détermine les plages de temps possibles pour d'autres activités, voire les lieux de celles-ci. Souvent le lieu de travail (qui est un chef-lieu de canton) devient aussi le lieu d'approvisionnement privilégié surtout pour les achats courants (notamment de la part des célibataires).

Dans le cas d'ouvriers mariés, utilisant la voiture pour aller travailler, la femme se retrouve isolée ce qui induit certaines pratiques : ou les achats courants sont faits par la femme en deux-roues, mais alors à proximité (bourg voisin) ou c'est l'homme lui-même qui les effectue à proximité de son lieu de travail.

Le recours à des centres urbains plus éloignés (Châteaubriant, magasins de Bains, Rennes ou Nantes) s'effectue obligatoirement les jours de non-travail. Il paraît dans l'ensemble plus rare que de la part des agriculteurs (qui, eux, rappelons-le, y ont recours non seulement pour la consommation, mais aussi pour leur travail).

Notons enfin, que ces ouvriers paraissent sensiblement moins intégrés à la vie locale que les ouvriers-artisans : souvent mariés, les loisirs se passent en famille (d'autant plus s'ils habitent non au bourg mais dans les écarts, avec parfois jardin et une certaine autoconsommation) (1) qui séparée en semaine se reconstitue en fin de semaine ; par ailleurs, ils n'ont pas par leur travail l'ancrage social sur le bourg qu'ont les ouvriers-artisans. Enfin, le fait que, pour beaucoup, il s'agisse de travail posté confère une anomalie au rythme de vie et une fatigue qui font du temps de non-travail d'abord et presque essentiellement un temps de récupération physiologique (repos, sommeil) plutôt qu'un temps libre pour d'autres activités.

○ Avec les ouvriers de l'industrie extérieure à la zone se rencontrent là, plus nettement, les difficultés liées à la mobilisation de la force de travail, renvoyant au temps, au coût et à la fatigue suscités par celle-ci. Ceci se note à travers l'ébauche de solutions autres qu'individuelles. Ainsi on observe une tendance à se grouper à plusieurs dans un même véhicule de la part de jeunes ouvriers de Derval ou Sion-les-Mines travaillant à Châteaubriant. Les travailleurs sur Nantes et Saint-Nazaire (surtout originaires du canton de Guéméné-Penfao) essaient d'utiliser les quelques lignes régulières existantes ; mais surtout on constate chez les jeunes une assez forte tendance à la migration hebdomadaire et non plus journalière, premier pas vers la migration définitive (installation à Nantes la semaine et retour au pays dans la famille en fin de semaine). Enfin, la part la plus importante, les ouvriers de Citroën (certes essentiellement à Grand-Fougeray, mais aussi sur les communes nord des cantons de Derval et de Guéméné-Penfao) utilisent tous le ramassage de l'entreprise.

Pour les ouvriers de Citroën, la conjonction du long temps de travail, de longs temps de transports, d'heures anormales et tournantes de travail (travail posté) et la fatigue qui découle de l'ensemble de cette situation obère l'ensemble de la vie quotidienne et conduit — en dépit de l'éloignement physique du lieu de travail — à une restriction de fait de l'espace de vie : le lieu de travail (l'usine, hors de l'agglomération de Rennes et de celle de Chartes-de-Bretagne) n'est pas un lieu possible de consommation puisque hors de la ville et puisque le moyen de transport utilisé ne permet pas la souplesse d'un détour et d'un arrêt pour effectuer les achats. Ce sont ces ouvriers qui, alors qu'ils sont tous les jours à Rennes — ou à proximité — utilisent en fait le moins les services divers de cette ville.

Souvent célibataires (mais âgés) les ouvriers de Citroën ont souvent gardé une toute petite exploitation qui leur assure une partie de leur consommation et leur prend largement tout le temps de « non-travail » non consacré au sommeil ou au repos. Ne disposant pas toujours de voiture, loin de là, la mobilité rare (aller au bourg et faire quelques achats) et de courte distance s'effectue en deux-roues (qui sert également à rallier le point de ramassage).

Pour ceux qui sont mariés, c'est la femme qui s'occupe de l'exploitation (c'est même souvent elle qui est juridiquement le chef d'exploitation). Là aussi la mobilité (autre que celle liée au travail) est très faible. Souvent, il s'agit de ménages qui ne disposent pas de voiture (motifs économiques) et dont la femme n'a pas le permis de conduire (1) ; celle-ci seule, et souvent sans moyen de transport autre que les deux-roues, effectue ses achats au plus près (bourg le plus proche), d'autant que la faible taille de l'exploitation (5 ha), la faible modernisation de celle-ci n'entraînent pas tous les déplacements (lesquels seraient d'ailleurs difficiles à réaliser) dont nous

(1) Le cas des ouvriers-paysans sera traité plus loin car il semble concerner essentiellement les ouvriers de Citroën.

(1) Dans certains cas, la voiture si elle existe est utilisée par le mari pour rallier le point de ramassage.

parlions pour les autres agriculteurs. Ces femmes se sentent isolées (surtout si l'exploitation est réduite à sa plus simple expression, voire même n'est plus qu'un potager servant à la consommation familiale, et si donc elles ne sont pas prises par le travail agricole), mais trop écrasées ou dominées dans leur situation pour exprimer des demandes...

° Comme dans le cas des agriculteurs, la scolarité des enfants et la question du *ramassage scolaire* sont ressenties comme le seul véritable problème de transports constitué en tant que tel (la mobilisation de la force de travail, même si elle pose, nous l'avons vu, dans certains cas problème, n'est pas vécue ou ressentie comme problème de transport à proprement parler) : on retrouve les mêmes critiques quant à la longueur du trajet et la fatigue consécutive qu'elle impose aux enfants. Toutefois, ceci est exprimé avec une moindre tonalité : pour les salariés cette situation, parce que vécue comme à la fois replication de ce qu'ils vivent eux-mêmes (longues journées hors du domicile, longs temps de trajets) et modèle de ce que vivront leurs enfants plus tard (quand ils seront salariés eux-mêmes), tout en étant contestée l'est moins nettement que de la part des agriculteurs.

2.2.3. Artisans et commerçants

Producteurs individuels, habitant à proximité de (voire la même maison que) leur boutique, commerçants et artisans ne vivent pas la rupture spatiale domicile-travail et n'ont pas de problèmes de mobilisation. Commerçants et artisans recouvrent toutefois là encore des situations diverses.

Une partie d'entre eux est très largement *sédentaire* : notamment les commerçants qui ne font pas de tournée. L'approvisionnement se fait à partir de centrales d'achats qui livrent (les nouveaux commerçants « travaillent avec le téléphone » qui évite des déplacements et facilite l'approvisionnement). Le temps se passe dans la boutique. Si la journée de travail est longue, elle est aussi l'occasion d'échanges, de discussions (c'est d'ailleurs ce type de relation à la clientèle, ce mode de travail où si la journée est longue, on a « pourtant son temps », on connaît ses clients et on a le temps de bavarder avec eux qui ont poussé certains des nouveaux commerçants à s'installer en zone rurale).

Pour commerçants (1) et artisans mobiles (BTP notamment), cette mobilité professionnelle se fait en voiture (break) en fourgonnette ou camionnette ou autre petit véhicule de marchandises.

D'une façon générale, pour les producteurs indépendants, la rupture temps de travail/temps de non-travail n'a pas la même signification que pour les salariés (même s'il existe des temps fixes de fermeture — notamment pour les commerçants) (2). La journée de travail est longue, mais avec des interruptions et une certaine latitude dans l'organisation de son temps.

Habitants au bourg, ce groupe paraît très fortement centré sur lui. L'ensemble des achats courants se fait au bourg selon un principe de réciprocité

(1) De plus en plus rare dans la zone : de plus en plus, les commerçants qui passent ne sont pas de la zone mais des représentants de sociétés importantes implantées à Rennes ou à Paris : surgelés, vêtements...

(2) Le temps est d'ailleurs utilisé, pour les nouveaux commerçants, en grande partie à des activités de gestion.

d'échanges les uns avec les autres. Certains achats exceptionnels se font dans les grandes villes (Rennes ou Nantes) et on y va en voiture : il s'agit toutefois, de quelque chose de rare, et dans l'ensemble, on prend au bourg tout ce qu'on peut y trouver pour le quotidien et l'occasionnel courant.

C'est parmi les commerçants et les petits entrepreneurs (plus que parmi les artisans) que l'on note certaines pratiques de loisirs plus « urbaines », jouant non seulement sur une rupture temporelle, mais aussi spatiale : journée de fermeture passée au bord de la mer, départ en vacances de huit à dix jours. Ce sont souvent les enfants de ces catégories qui pour leurs loisirs utilisent certains équipements collectifs (piscine de Guéméné, foyers) et participent ou animent des associations (club de théâtre à Grand-Fougeray, patronage).

Si la scolarité primaire — et même préscolaire — des enfants ne pose pas de problème du fait de l'habitat fréquent au chef-lieu de canton, et sinon dans un bourg, la question du ramassage pour le secondaire est posée. Il y a là encore plus nettement que chez les agriculteurs refus des petits CEG qui ne font que le premier cycle du secondaire. Par ailleurs, si les enfants parviennent au-delà du baccalauréat, ceci implique qu'ils quittent le domicile familial, des trajets quotidiens vers Rennes ou Nantes n'étant pas possibles. Ceci d'ailleurs est beaucoup moins mal vécu que la longueur du ramassage pour le secondaire : de toute façon, à ce moment-là, les enfants sont grands, autonomes, et, étant données les études poursuivies, les chances de trouver un travail au bourg même sont quasi nulles : le départ, l'éloignement des enfants est, en somme, déjà accepté quand on leur fait poursuivre des études supérieures.

Notons enfin que dès que possible les enfants de commerçants et d'artisans apprennent à conduire, et souvent achètent très jeunes (s'ils en ont les moyens) un véhicule d'occasion, notamment pour les loisirs (bal samedi soir, équipements collectifs...).

Il convient de noter la présence encore (surtout dans les bourgs non chefs-lieux de canton) de commerçants et artisans d'un autre type : âgés, vivant difficilement du fait de la réduction de leur clientèle (exode) et de sa pauvreté (cf. tendance à l'autoconsommation de certains ouvriers et ouvriers-paysans), sans successeur, ils tiennent de petits commerces, moins bien approvisionnés que ceux du chef-lieu de canton ou des petites villes voisines (approvisionnement deux fois par semaine, par exemple, au lieu d'une fois tous les deux jours, voire tous les jours pour les produits frais) et délaissés par les agriculteurs (sauf les plus âgés, cf. supra). Eux-mêmes vivent essentiellement avec une faible, voire sous-consommation, qui est en partie de l'autoconsommation. Plus encore que les autres commerçants et artisans non mobiles, des plus gros bourgs, ils sont sédentaires, ne disposant pas toujours d'un véhicule, n'envisageant ni d'aller « à la ville » pour un achat, ni de partir pour un week-end, encore moins en vacances. Population de plus en plus marginalisée, ils n'attendent plus grand-chose, sinon de pouvoir subsister jusqu'à la fin de leur vie.

2.2.4. Les personnes âgées

Les personnes âgées sont, nous l'avons vu, nombreuses dans la zone bretonne. Avant d'aborder concrètement leur mode de vie et leurs difficultés, il nous paraît utile de mentionner les principaux résultats d'une étude sur les personnes âgées menée par l'Association de rénovation rurale

des quatre communes de Mouais, Sion-les-Mines, Lusanger et Derval (1) : celle-ci, en effet, nous permet de mieux préciser, outre l'importance numérique du problème, certains éléments essentiels quant aux conditions de vie des personnes âgées. Bien que cette étude ait été réalisée sur seulement quatre communes d'un seul canton de la zone étudiée, celle-ci nous paraît suffisamment homogène en ce qui concerne des personnes âgées (importance numérique, origine essentiellement agricole, importance de l'habitat dispersé dans les écarts, etc.) pour que le tableau dressé nous paraisse s'appliquer à l'ensemble de la zone (si, sur l'ensemble de la zone, les chiffres en valeur absolue seraient différents, on a toutes les raisons de penser que les pourcentages seraient du même ordre).

C'est d'abord une appréciation numérique qui rappelle l'importance du problème : sur les 5 642 habitants que comptaient ces communes en 1975, 1 114 avaient plus de 60 ans, soit 20 %.

Population majoritairement féminine (438 hommes, 676 femmes) du fait notamment de la mortalité féminine plus tardive (de ce fait la population féminine est plus âgée, souvent au quatrième âge plutôt qu'au troisième), elle est essentiellement composée de personnes sans profession ou retraitées — principalement de l'agriculture :

SITUATION PROFESSIONNELLE DES PLUS DE 60 ANS

Situation	Sexe		Total
	Hommes	Femmes	
Actifs	70	47	117
Retraités ou sans profession	368	629	997
(dont anciens agriculteurs)	(218)	(324)	(542)
Total	438	676	1 114

Cette étude permet également de préciser, parmi cette population, l'importance de ceux qui vivent de façon isolée (seuls) ou avec leur conjoint, mais sans leurs enfants :

SITUATION FAMILIALE DES PLUS DE 60 ANS

Situation	Sexe		Total
	Hommes	Femmes	
Vivant avec conjoint et enfants	114	69 (1)	183
Vivant avec enfants sans conjoint	21	100	121
Vivant avec conjoint sans enfant	226	197	423
Isolés	45	235	280
Avec parents ou hospice	32	75	107

(1) La différence homme-femme tient du fait que 45 des épouses des 114 hommes n'ont pas encore atteint 60 ans.

Il existe donc 280 personnes âgées isolées (surtout des femmes) et 423 personnes âgées vivant en couple mais sans la présence de plus jeunes. Par ailleurs, l'habitat en campagne est sensiblement plus important que

(1) Cf. Quatre communes rurales et leur population âgée, in *Statistiques et Développement*. Pays de la Loire, INSEE, sept. 1976, pp. 31-37.

l'habitat en bourg : 743 contre 371 (encore faut-il noter, nous y reviendrons, que l'habitat dans certains petits bourgs, dénués de presque tous services et commerces pose presque autant de problèmes que l'habitat dans les écarts).

La disposition de moyens de communication — téléphone et automobile — paraît largement corrélée aux deux variables précédentes : ce sont les personnes âgées vivant avec leurs enfants et/ou vivant dans le bourg qui disposent le plus souvent de ces deux moyens de communication (1). Sur les 301 personnes vivant avec leurs enfants 38 ont le téléphone et 191 disposent d'une voiture (ou sont dans un foyer qui dispose d'une voiture) ; sur les 813 qui vivent sans leurs enfants, 46 seulement ont le téléphone et 149 une voiture. De même sur les 371 personnes habitant en bourg, 60 ont le téléphone et 115 une voiture ; sur les 743 habitants en campagne, 24 seulement ont le téléphone, et 225 une voiture. Quant aux 280 personnes vivant tout à fait seules, 20 seulement d'entre elles ont une voiture...

Face à ce tableau, il convient de rappeler que la zone « produira » encore des personnes âgées isolées et en couple (cf. chapitre I et les perspectives d'évolution agricole). Même si l'on peut penser que certains éléments de communication s'amélioreront — notamment l'extension du téléphone, extension de l'automobile, de plus en plus d'agriculteurs actuellement en activité, conservant l'automobile qu'ils ont actuellement — tout ne sera pas résolu loin de là : ainsi parmi les femmes de 40, 50 ans, actuellement dans une exploitation sans successeur, beaucoup ne conduisent pas et risquent de se retrouver plus tard, dans vingt ans, seules (mortalité différentielle masculine et féminine) et isolées. De plus, même pour ceux qui conduisent, la conduite n'est pas toujours possible au-delà d'un certain âge (problème de vue, etc.). Quant à l'extension de réseau téléphonique, au rythme actuel, il ne couvrira pas l'ensemble de la zone avant longtemps et commencera plutôt par le bourg.

D'une façon générale, face à l'élargissement de l'espace de vie induit par les transformations du monde rural, élargissement impliquant une mobilité spatiale, les personnes âgées se trouvent dans la situation la plus défavorisée : ce sont elles qui disposent le moins de mobilité spatiale, et de ce fait, ce sont elles qui subissent le plus tant la réduction de certains services à domicile (commerçants) que l'éloignement physique croissant résultant de la diminution de densité de population (rappelons que cette diminution joue plus encore dans les écarts que dans les bourgs). Par ailleurs, n'étant plus insérées dans une situation professionnelle dès qu'elles sont retraitées et, donc, n'ayant que peu d'occasions de relations sociales, ce sont elles qui ressentent le plus la perte des solidarités anciennes qui, transversales aux classes d'âge, les intégraient à la société locale. Toutefois, à l'intérieur de ce cadre général, l'organisation de la vie quotidienne des personnes âgées diffère sensiblement selon les diverses situations familiales et le type d'habitat, situations qui permettent différenciellement de résoudre les trois questions clefs pour les personnes âgées : l'approvisionnement et l'organisation matérielle du quotidien, la santé (suivi médical, médicaments), et enfin, les possibilités de vie relationnelle ou, au contraire, l'intensité de l'isolement : ce dernier est souvent à la fois physique (spatial) et social et pourrait — nous y reviendrons — trouver une amorce de solution par un système de transport permettant à ces personnes de retrouver une certaine autonomie — mobilité autonome — dans l'espace.

Le premier clivage concerne les personnes âgées vivant ou ne vivant pas avec leurs enfants. Celles qui vivent avec leurs enfants ont, dans l'ensemble, moins de difficultés. Sécurité et approvisionnement sont assurés. Une certaine mobilité dans le cas d'habitat dans les écarts est possible soit en utilisant la voiture familiale si on sait conduire, soit en se faisant

(1) La présence des enfants et l'habitat en bourg se traduisent aussi par un meilleur habitat, et la présence moins rare de trois éléments de confort minimum : eau courante, WC intérieurs et baignoire ou douche.

conduire au bourg. Certaines difficultés sont toutefois à souligner : la moindre importance dans l'exploitation des personnes âgées (leur participation à certains petits travaux se trouvent notablement réduite et quasiment nulle du fait même des transformations des conditions d'exploitation) les conduit à se vivre un peu comme une charge pour leurs enfants et à se sentir un peu en marge de la vie de l'exploitation. De ce fait, on hésite à demander — imposer — à ses enfants des déplacements non strictement utilitaires (comme par exemple, aller au club des anciens au chef-lieu de canton ou pour aller voir un ou une amie). De ce fait, dès lors qu'il n'y a pas habitat en bourg ou autonomie des déplacements (possibilité d'utiliser voiture ou deux-roues) un certain sentiment d'isolement persiste.

Pour les personnes âgées vivant sans leurs enfants mais habitant au bourg chef-lieu de canton, certains problèmes essentiels d'approvisionnement et de santé sont résolus, même s'il n'y a pas motorisation, mais non tous : ainsi en est-il du recours à des services médicaux spécialisés qui ne sont pas situés dans la zone mais dans les grandes villes ; ceci se résoud actuellement par le recours aux taxis-ambulances (mais il y a risque de non-remboursement de frais de transports par la sécurité sociale). L'habitat au chef-lieu de canton, outre qu'il permet de voir des amis, des connaissances, permet aussi de participer à certaines activités, comme le club des vieux (qui existe à Derval et à Grand-Fougeray). De fait, d'ailleurs, ce sont essentiellement les personnes âgées du bourg qui participent à ces activités : du fait de l'absence de transports, les personnes éloignées — souvent les plus isolées — ne peuvent s'y rendre... Les transports collectifs — lignes de cars permettant de rallier les grandes villes — sont parfois utilisés même parmi les personnes âgées motorisées : ainsi, l'animateur du club des anciens de Grand-Fougeray, âgé de 71 ans, habitant Grand-Fougeray et disposant d'une voiture, préfère, lorsqu'il va à Rennes, utiliser le car : la distance est trop longue pour qu'il conduise lui-même sans fatigue et par ailleurs il se sent peu habitué et adapté aux conditions de circulation et de stationnement urbains...

Les difficultés les plus fortes concernent les personnes âgées vivant sans leurs enfants soit dans les petites communes où il y a peu de services et de commerces — et surtout pas grand-chose en termes de services médicaux — soit, surtout, en campagne. Une faible partie seulement de cette population dispose d'une voiture ; d'autres circulent un peu en deux-roues — préfèrent ne pas envisager ce qui se passera quand cette utilisation sera physiquement impossible... Quant aux transports collectifs, dont les horaires sont surtout fonction des déplacements interurbains (Rennes-Nantes, Redon-Châteaubriant), même s'ils s'arrêtent à proximité du domicile (cas de certaines petites communes), ils sont peu utilisables (en témoigne cette femme habitant le bourg de Saint-Sulpice-des-Landes et qui a une amie au bourg voisin, La Dominelais : elle ne peut aller la voir car selon les horaires, elle ne peut faire l'aller-retour dans la même journée...).

Les solutions sont diverses pour l'approvisionnement et la santé, selon que l'on a ou non des enfants à proximité : dans ce dernier cas, ceux-ci rendent des services, apportant achats et médicaments et assurant le transport dans les cas indispensables. Sinon le recours aux commerçants qui passent encore est utilisé, en espérant qu'ils ne cesseront pas leur tournée... Si, dans certains cas, famille ou voisins assurent les déplacements indispensables, utilitaires, on ne demandera pas d'assurer les autres (ainsi la même habitante de Saint-Sulpice, si elle n'hésite pas à recourir à son fils, facteur à Derval, pour qu'il lui rapporte médicaments, provisions et la conduise voir le médecin à Châteaubriant, n'ose pas lui demander de la conduire le jeudi après-midi au club des vieux de Grand-Fougeray ; elle irait bien de temps en temps à Bain-de-Bretagne, pour faire elle-même quelques achats, mais surtout pour rien, pour passer le temps, mais comment demander — imposer — ce déplacement « non sérieux » à son fils qui en fait tant par ailleurs...). Les personnes qui vivent seules, sans conjoint, sans famille à proximité sont les plus isolées :

les enfants sont loin, partis, n'écrivent pas souvent et même le facteur donc n'a que rarement l'occasion de passer.

Dans ces situations où l'isolement physique renforce notablement l'isolement social et la tendance à la marginalisation des anciens dans le monde rural, le manque de moyens de communication à tous les niveaux se fait sentir : téléphone (mais il coûte cher et les lignes sont encore rares), voiture (mais elle coûte aussi, et puis on ne sait pas s'en servir — « et c'est pas à 70 ans qu'on apprend à conduire » — et puis aussi combien de temps serait-on apte, physiquement, réglementairement, à s'en servir), deux-roues (jusqu'à quel âge ?). Il y a là, plus encore que dans d'autres situations, un besoin — même s'il n'est pas toujours exprimé — d'un service de transport public qui aide à briser l'isolement physique dans lequel se trouve nombre de personnes âgées.

En guise de conclusion, un simple exemple concrétisera ces derniers propos (1) : une femme, 72 ans, retraitée salariée agricole, habitant un « village » de deux fermes, à mi-chemin entre Sainte-Anne-sur-Vilaine et Grand-Fougeray : 7 km de l'un, 7 km de l'autre. Une maison dont elle est propriétaire sans eau, sans électricité, un frigidaire à gaz comme seul équipement de confort. La vie quotidienne : un jardin, si possible de petits travaux chez un voisin à 2 km, « pour aider » et un peu de lecture, les livres étant prêtés par une connaissance à Grand-Fougeray. La télévision ? il n'y a pas d'électricité et à transistor, ce serait beaucoup trop cher. L'approvisionnement : les commerçants qui passent et un peu d'autoconsommation. La vie sociale ? une fille qui, mariée, habite Paris et ne peut venir la voir même en vacances, car avec son mari et ses quatre enfants, ils ne tiendraient pas dans la maison ; le voisin du « village » auquel elle n'a pas parlé depuis trois ans et le voisin qui habite à 2 km vu une fois de temps en temps ; le club des anciens, où elle se rend à bicyclette (elle s'y rendait en solex mais est tombée deux fois et n'ose plus le prendre) tous les jeudis, sauf s'il neige ou fait trop mauvais temps. Un désir : avoir une « maison sur roulettes » pour la rapprocher du bourg, car il lui est impossible de payer un loyer au bourg et de laisser sa maison. L'avenir : ne pas tomber malade, et ne pas penser à ce qui arrivera le jour où, après le solex, la bicyclette deviendra elle aussi, inutilisable...

2.3. Conclusions

En dépit de grandes différences entre les deux zones, trois éléments ressortent quant aux types de mobilité dans chacune des deux zones.

C'est d'abord, l'importance de la mobilité individuelle, individualisée, réalisée par la voiture : outre les agriculteurs, les ouvriers (en Bretagne), les artisans dont nous avons parlé, il ne faut pas oublier la présence dans ces zones d'autres prestataires de services mobiles (facteur, infirmière ambulante, conseillers agricoles, médecins, vétérinaires, etc.). S'il ne nous a pas paru pertinent, étant donné le faible poids (présent et à venir) de cette population d'analyser ici des modes de vie et pratiques de déplacement, il ne faut pas oublier que ces catégories existent, qu'elles rendent certains services à domicile, que leur mobilité s'effectue en voiture et que certaines d'entre elles pourraient éventuellement élargir leur fonction

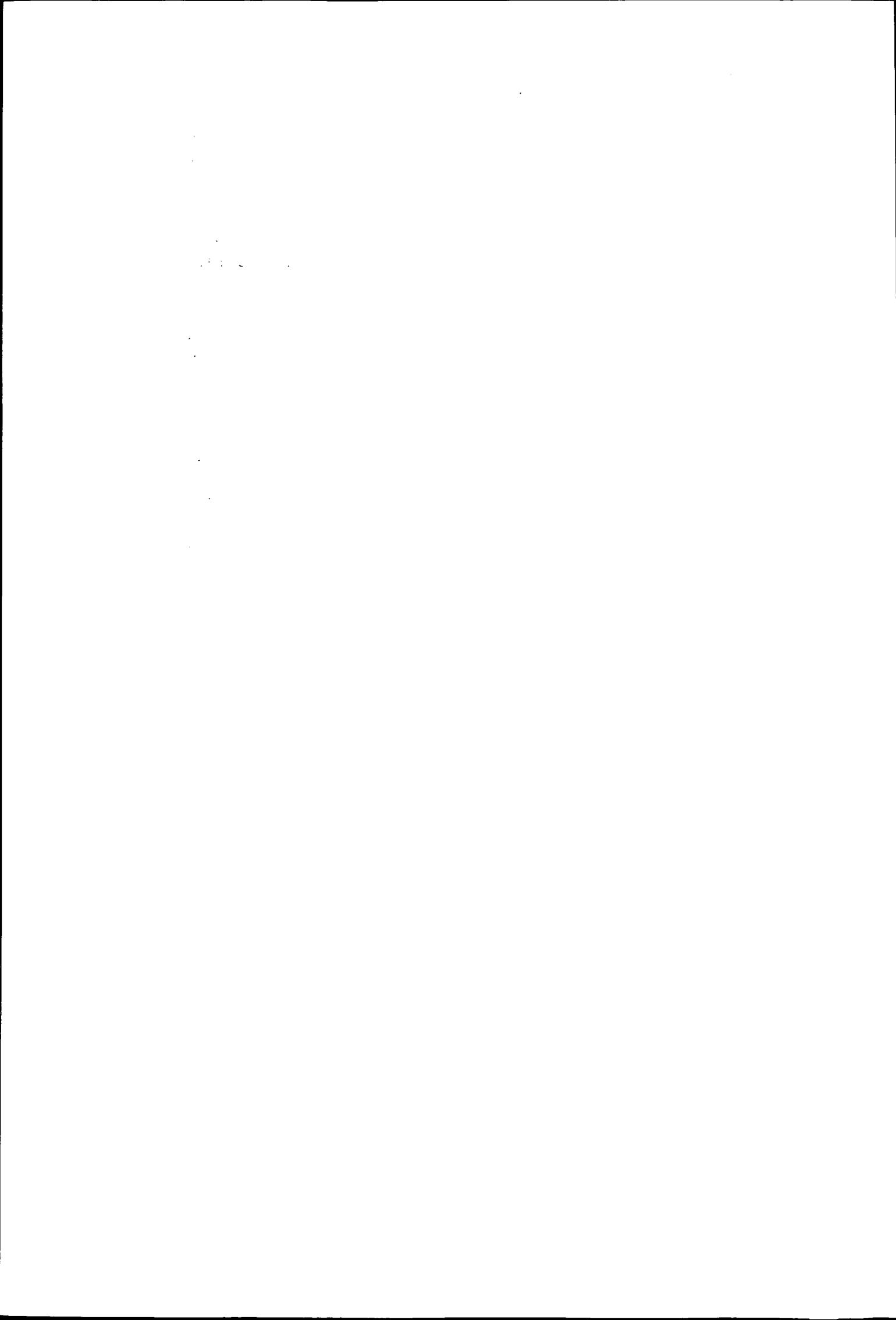
(1) Ce « cas » s'il ne doit, bien entendu, pas être pris comme modèle de situation des personnes âgées dans leur ensemble, nous paraît exemplaire dans la mesure où il révèle l'ensemble des contraintes qui pèsent sur les plus défavorisés.

et servir à la mise en place de nouveaux services de transports (cf. chapitre 3).

Le second point qui frappe est la relative faiblesse des déplacements correspondant à *des flux* : s'il existe des déplacements réguliers dans le temps et dans l'espace, répétitifs (scolaires, trajets domicile-travail), ceux-ci d'une part posent problèmes du fait de la dispersion de l'habitat dans l'espace (et donc dispersion au moins de l'un des pôles des déplacements). En outre, les déplacements ne concernent que rarement de grandes quantités de personnes : ce sont plutôt des « miniflux » que de véritables flux. Du fait de ces deux caractéristiques — dispersion de l'habitat et faiblesse quantitative des flux — ces déplacements posent des problèmes spécifiques, actuellement mal résolus, et source d'insatisfactions (surtout le ramassage scolaire).

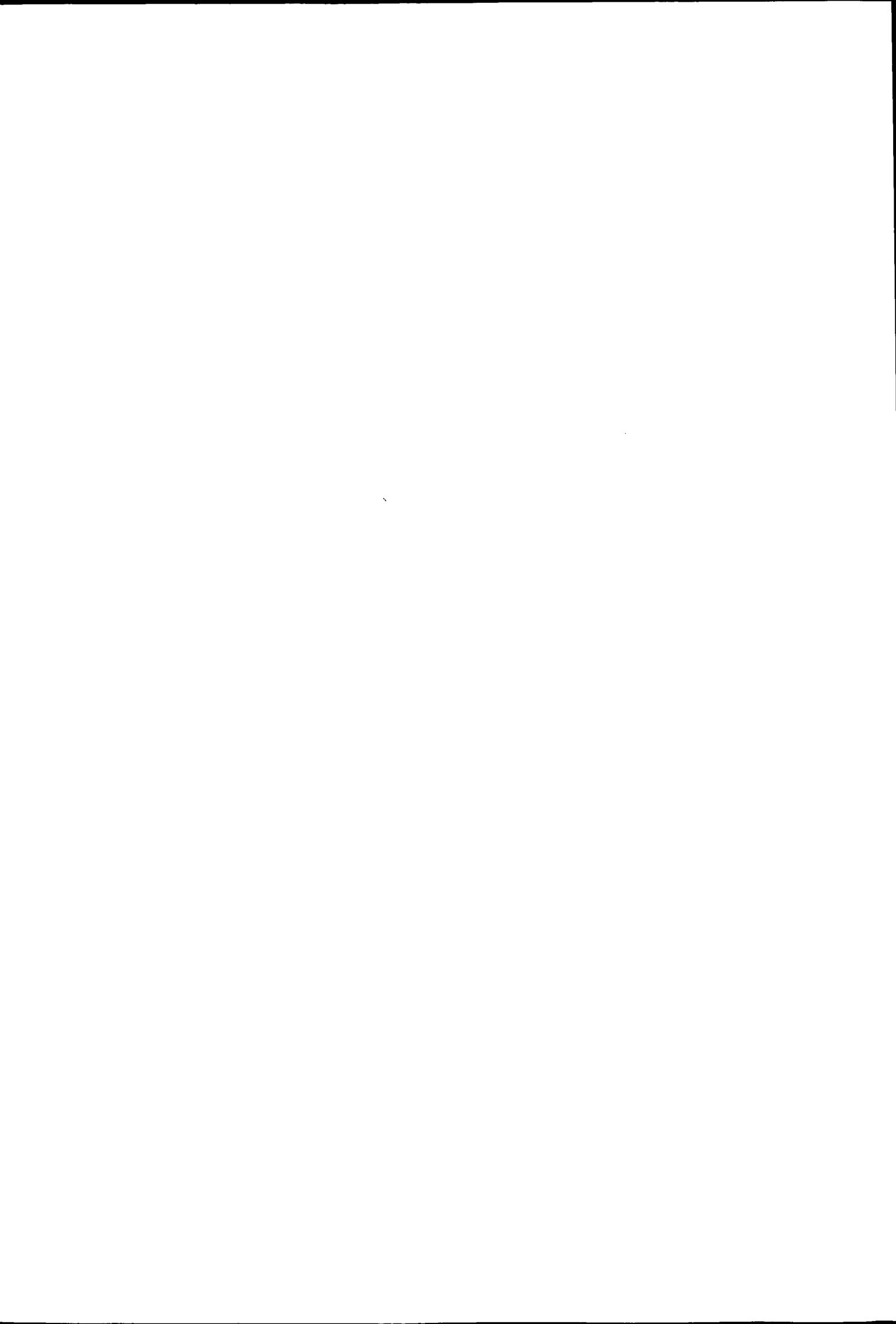
Enfin, il faut noter l'existence d'une *population* qui n'a que *peu accès à la mobilité individuelle* (voiture ou deux-roues) et dont la structure de déplacements potentiels — déplacements irréguliers dans le temps, peu fréquents, à destination variable (ce dernier point surtout en Bretagne) — ne paraît pas pouvoir être satisfaite par une organisation « classique », « pseudo-urbaine » de transports collectifs. Cette population, sous-mobile actuellement et parfois isolée, recouvre certes, les personnes âgées (Bretagne essentiellement) mais aussi certains jeunes (non motorisés) ou encore certaines femmes d'agriculteurs et, surtout, d'ouvriers (soit qu'elles ne sachent pas conduire, soit que le véhicule soit immobilisé toute la journée, loin du domicile).

La prise en compte de ces caractéristiques offre trois axes d'analyse (le rôle de la voiture individuelle — la question des flux — les déplacements non traitables en termes de flux mais relevant aussi d'un service de transport) qui structureront, l'essentiel de notre réflexion, sur les systèmes de transport en zones rurales.



Chapitre 3

SYSTÈMES DE TRANSPORTS DANS LES ZONES RURALES A FAIBLE DENSITÉ DE POPULATION



L'objectif de l'étude n'était pas d'aboutir à des propositions détaillées de mise en place de solutions-expérimentations concrètes pour chacune des deux zones retenues, mais de développer, à partir des exemples que constituent ces zones, une réflexion sur les systèmes de transport et de communication dans les zones rurales à faible densité de population. De fait, il nous paraît possible de dégager certains éléments *généraux* qui dépassent le cadre des deux zones retenues et s'avèrent essentiels pour nombre de zones principalement agricoles (1). Par ailleurs, le choix de deux zones contrastées nous permet aussi d'aller plus loin et de dégager certains aspects plus *spécifiques*, liés à telle ou telle caractéristique d'une zone (relief, climat, type d'agriculture, de structure sociale, structuration de l'espace). C'est à ces deux niveaux que nous nous attacherons ici, en laissant volontairement de côté l'élaboration de solutions particulières pour chacune des deux zones étudiées (comme le serait par exemple une réflexion sur les horaires précis que doit adopter telle ou telle ligne de car).

Cette réflexion sera menée en deux temps. D'abord, en nous appuyant sur les analyses précédentes, nous dégagerons les fonctions actuelles, émergentes ou potentielles, des systèmes de transport et de communication dans les zones rurales à faible densité de population. Ensuite sur la base de ces réflexions, des analyses des pratiques actuelles de déplacements, de leurs déterminants et des évolutions possibles de ceux-ci, nous dégagerons quels peuvent (doivent ?) être les éléments constitutifs de ces systèmes de transports, leurs poids respectifs, leurs relations, pour que ces systèmes soient adéquats aux fonctions retenues.

(1) Au moins pour les zones qui, même si elles vont encore être soumises à une perte de population, s'appuient sur une agriculture viable, rentable ce qui est le cas de nos deux zones (à l'inverse de zones qui risquent d'être tout à fait marginalisées car n'ayant pas ce fondement).

3.1. FONCTIONS DES SYSTEMES DE TRANSPORT DE PERSONNES DANS LES ZONES RURALES A FAIBLE DENSITE DE POPULATION

3.1.1. La fonction vitale des transports pour la vie quotidienne sous tous aspects

Il faut d'abord souligner le caractère vital des déplacements dans ces zones, caractère qui renvoie à la nouvelle structuration, dans un espace élargi par rapport à l'ancienne communauté villageoise, des pratiques sociales, elles-mêmes transformées.

Que ce soit pour *travailler* (déplacements domicile-travail pour les salariés ; déplacements liés à la production pour l'exploitant agricole ; déplacements des travailleurs mobiles comme les prestataires de services, certains commerçants) (1), que ce soit pour *consommer* (disparition de l'auto-consommation, élargissement de la consommation), que ce soit pour avoir accès à certains *services* devenus nécessaires du fait de l'évolution générale (sécurité sociale, retraites, etc.), que ce soit, en fin, pour *scolariser* ses enfants (ceci du fait moins de la fermeture d'écoles primaires de village ou de hameau ne constitue pas, dans nos zones, le plus gros problème, mais surtout de l'allongement de la scolarité qui conduit les enfants à fréquenter des établissements d'enseignements secondaires, lesquels n'ont jamais existé au niveau communal en zone rurale), *l'ensemble de la vie quotidienne* implique, nécessite, contraint à des *déplacements* fréquents et variés.

Il convient tout de suite de souligner, quant à cette évolution, que celle-ci ne provient pas d'abord d'un dépérissement des petites communes, des petits bourgs qui seraient devenus incapables — du fait de la suppression de certains services — d'assumer comme avant leur rôle mais d'une *évolution des pratiques sociales* (de travail, de consommation, d'éducation) face à laquelle les possibilités offertes par les petites communes sont devenues insuffisantes (à l'exception dans certains cas et pour certaines pratiques, du bourg chef-lieu de canton). Certes, cette évolution a été accélérée par la fermeture de certains services, notamment publics (école primaire, regroupements de services sur le chef-lieu de canton), par l'affaiblissement de la structure commerciale (liée certes à la diminution globale de population, et donc, de clientèle, mais aussi à la transformation des pratiques de consommation et aux modifications de l'appareil commercial, conduisant à la fois à une marginalisation et désaffection relatives des commerces qui n'ont su ou pu se moderniser). Mais c'est d'abord l'incapacité des communes à répondre à l'ensemble des nouveaux besoins et non leur difficulté à répondre aux anciens besoins qui est en cause. De fait, et étant donné cet élargissement des besoins et des pratiques, il ne paraît pas possible que les communes puissent retrouver le rôle central qu'elles occupaient, que l'on puisse trouver « tout » (étant donné l'extension, la variété de celui-ci) dans la commune, ni même

(1) La seule catégorie de travailleurs qui n'a pas — ou peu — à se déplacer pour une activité professionnelle est constituée par les commerçants sédentaires qui ne font pas de tournée.

l'essentiel. Le retour à l'ancienne communauté villageoise, fermée sur elle-même, ne saurait s'opérer....

De tout ceci découle la nécessité d'existence, dans ces zones, d'un système de transport et de communication qui permette à tous de se déplacer ou qui pallie par le service à domicile la difficulté de certains déplacements (cf. cas des personnes âgées). Précisons tout de suite que par système de transport et de communication, nous n'entendons pas seulement l'organisation de seuls moyens de transports publics et collectifs, mais l'ensemble des moyens, privés et publics, collectifs et individuels, qui concourent à assurer la mobilité et la mise en relation des personnes entre elles, des personnes et des services, des personnes et des marchandises.

Si, comme on l'a vu précédemment, les mobilités sont socialement différenciées, se traduisant par des pratiques différentes dans le temps et dans l'espace, par l'utilisation différentielle des divers moyens de transports — ce qui conduit à envisager des solutions elles-mêmes différenciées (cf. point 3.2.) — tous les groupes sociaux sont mobiles et force est de constater que les groupes ou les catégories peu mobiles le sont moins par choix que par contrainte.

Ainsi, le premier objectif que l'on peut assigner à un système de transport et de communication en zone rurale est de permettre la *mobilité de toutes les catégories* de population résidente, mobilité sans laquelle l'organisation de la vie quotidienne est et sera de plus en plus difficile, voire même impossible. La possibilité de vivre en zone rurale peu dense, passe par là : un système de transport et de communication assurant la mobilité de tous, leur permettant l'accès au bourg et aux centres urbains (emplois, services, enseignement...), système qui doit être conçu en fonction des caractéristiques concrètes des zones, c'est-à-dire qui s'appuie sur la structuration spatiale effective des activités (dans le Sisteronnais, c'est d'abord et avant tout Sisteron, la zone étant, dans son ensemble, articulée sur ce centre ; en Bretagne, c'est à la fois la commune — pour l'école primaire — le chef-lieu de canton — pour certains services — les petites et grandes villes voisines — pour l'enseignement secondaire, les services plus rares, etc. : Nantes, Rennes, Châteaubriant, Nozay, Bain et Redon).

Dans ce système de mobilité, le téléphone joue déjà un certain rôle (cf. approvisionnement pour les commerçants par exemple), et, au fur et à mesure qu'il se développera, il peut en jouer un plus important. Le téléphone évite certains déplacements, permettant un échange d'informations à distance (cas, par exemple, d'enfants qui ont installé le téléphone chez leurs parents isolés et qui, de ce fait, vont moins souvent les voir). Il permet aussi une certaine organisation des déplacements (prendre un rendez-vous à l'avance), à cet égard le téléphone peut être un élément de facilitation de la mobilité (cf. transport à la demande, on y reviendra). Deux points sont toutefois à souligner : le téléphone ne saurait se substituer entièrement à la mobilité nécessaire (approvisionnements, services divers, enseignement, etc.), même s'il en permet une certaine organisation et peut, dans certains cas, éviter des déplacements. Par ailleurs, la faible diffusion actuelle (et pour les années à venir) du téléphone (surtout auprès des personnes déjà les moins mobiles) ne peut que laisser réservé sur une organisation des transports qui s'appuierait exclusivement sur ce moyen d'échange d'informations.

3.1.2. Transports et communications sociales

Les systèmes de transports dont dispose la population résidente représentent pour une zone rurale, une des clés de sa survie. Peut-on envisager, au-delà de ce premier aspect, que les systèmes de transports assument une fonction d'accroissement des échanges, des relations sociales qui renforce, recrée ou conforte des solidarités sociales (à travers des possibilités d'échanges d'informations et, surtout, de mise en relation physique de personnes entre elles) ?

Nous avons noté à plusieurs reprises le sentiment assez largement partagé, notamment par les agriculteurs, de relâchement des liens et des solidarités anciennes et d'isolement croissant dans un contexte où l'individualisme domine de plus en plus. Mais nous avons aussi souligné que les raisons des transformations des formes de « sociabilité », de relations sociales — lesquelles sont effectivement mal vécues — doivent être recherchées dans les transformations mêmes du travail agricole dans ces zones : repli sur l'exploitation familiale (laquelle ne suffit parfois même plus à assurer la survie de toute la famille), individualisation des conditions de travail, inégalités entre ceux qui n'auront pas de successeurs et ceux qui pourront s'agrandir, concurrence implicite, etc.

De fait, si pour certaines catégories de la population l'isolement est aussi une question d'isolement physique du fait du manque de transport et de mobilité dans l'espace (personnes âgées, femmes d'ouvriers, femmes d'agriculteurs sans permis de conduire), pour une grande partie de la population, notamment agricole, qui est motorisée et mobile, le sentiment d'isolement ne renvoie pas à une difficulté de déplacement dans l'espace, à un problème de transport. Il n'est d'ailleurs pas fortuit de constater que ceux, parmi les agriculteurs motorisés, qui se sentent les plus isolés, sont les plus âgés, sans successeurs, dont les enfants sont tous partis ou destinés à le faire. A l'inverse, le groupe d'agriculteurs dynamique de Derval, dans la zone bretonne, qui met en œuvre des formes plus collectives de travail qui servent de base à un tissu de relations sociales, ne ressent pas cet isolement.

Certes, comme nous le précisons plus haut, la question se pose pour les personnes isolées à la fois physiquement et socialement : dans ce cas, une amélioration des transports peut aider à rompre un certain isolement moral (permettre par exemple d'aller au club des anciens, ou d'aller voir un ami dans un autre village, ou simplement d'aller au bourg). En Bretagne, un tel système de transport (que nous envisagerons dans le détail plus loin) pourrait aussi permettre à ces personnes isolées de participer à certaines activités qui sont en train de se recréer (fête annuelle de Saint-Sulpice-des-Landes, fêtes sportives, etc.) et de faire que ces personnes ne soient plus totalement exclues de ces activités (encore faut-il souligner que du fait de leur nature, ces activités ne sont pas toujours toutes intéressantes, notamment pour les personnes âgées, et que, donc, la possibilité de transport ne réglerait pas tout).

Ainsi, d'une façon générale, s'il paraît possible qu'un système de transport puisse jouer un rôle de vecteur de relations sociales pour certaines catégories isolées physiquement (personnes âgées), il ne faut pas se leurrer sur les capacités d'un système de transport à recréer un tissu de relations sociales denses sur le « modèle d'autrefois ». La question de la forme, de la nature, de l'intensité des relations sociales n'est pas — ou très peu — une question de mise en relations physiques des individus, lesquels disposent, pour la plus grande majorité d'entre eux, des moyens physiques de cette mise en relation, sans que la question de l'isolement social soit résolue. C'est bien à travers le développement d'autres formes de solidarité

(syndicalisme agricole, coopératives diverses, etc., voire comme c'est le cas à Derval, émergence de pratiques plus collectives d'exploitation) que ce sentiment d'isolement pourrait s'atténuer. Toutefois la situation actuelle ne permet pas de penser que ces formes pourront contrebalancer, dans les années qui viennent, les forces qui déterminent le repli sur l'exploitation familiale et « l'individualisme ».

3.1.3. Fonction économique des systèmes de transport

La question posée ici est celle du rôle des systèmes de transport de personnes pour aider à la revitalisation économique de zones rurales.

De fait, cette question présente un double aspect.

Le premier concerne la façon dont un système de transport, en permettant des migrations alternantes de travailleurs, permet — en l'absence d'emplois sur place — le maintien d'une population qui, sinon aurait été contrainte d'émigrer définitivement et aide ainsi (par l'utilisation sur place de revenus produits ailleurs) au maintien d'une structure commerciale et de services dans la zone.

Sur ce point, il semble que les transports fonctionnent d'une façon ambiguë que l'on peut caractériser comme suit : si les transports permettent de rester, ils permettent aussi de partir.

Favoriser, par les transports, l'accès aux centres urbains où se trouve l'emploi, aide certainement, dans un premier temps, au maintien sur place de la population (cf. ouvriers de chez Citroën). Toutefois cette situation renforce l'attrait de l'extérieur (où les salaires sont souvent plus élevés que dans la zone, où le marché de l'emploi est plus important) et peut, en fait, conduire, à terme, à des migrations définitives. D'une façon générale, il faut souligner qu'au-delà d'une certaine distance (30 à 40 km, semble-t-il en Bretagne ; dans des zones à relief plus contraignant, le chiffre ne serait sans doute pas le même), travail quotidien à l'extérieur et maintien dans la zone ne sont possibles que si la mobilisation est assurée par des *transports collectifs* (publics, ou ramassage entreprise). La différence de comportements entre les migrants vers Rennes (Citroën, ramassage Citroën) et vers Nantes (peu de possibilités d'utiliser les transports collectifs, lesquels ne sont pas toujours adaptés pour les horaires et sont souvent longs) est révélatrice : les « migrants Citroën », qui sont ramassés restent plus dans la zone, tandis que les migrants vers Nantes-Saint-Nazaire, souvent contraints à se déplacer par leur propre moyen (voiture) tendent à quitter la zone pour se rapprocher de leur lieu de travail. Notons cependant que la formule de ramassage par l'entreprise, à l'inverse de ce que serait un système de transports collectifs publics, ne donne pas accès à l'ensemble du marché de l'emploi de Rennes (c'est au contraire, l'organisation d'une main-d'œuvre captive). Elle peut favoriser des migrations définitives, dès lors que le travailleur veut avoir accès à un marché du travail élargi.

Le second aspect de la fonction économique des transports en zone rurale concerne le rôle que peuvent jouer ceux-ci pour aider à la revitalisation économique, en favorisant l'implantation d'établissements créateurs d'emplois.

D'une façon générale, il faut noter que les coûts de transports importants ne concerne pas la mobilisation de la main-d'œuvre mais les *marchandises*

(approvisionnement et commercialisation). Ce sont ces coûts qui expliquent, au moins en partie, l'absence d'implantation autre qu'artisanale dans certains lieux reculés (vallée du Jabron par exemple). Il n'est pas aléatoire aussi de constater que les activités implantées dans les zones étudiées sont liées à des productions locales, ce qui diminue leur coût de transport de marchandises (à Derval, Négobeureuf collecte le lait sur place et la Résine Armée travaille pour les chantiers de Saint-Nazaire ; à Grand-Fougeray, l'usine Renaud de désossage de têtes de bœuf se fournit sur le département et les départements voisins, pays d'élevage).

Une autre difficulté concerne non plus les transports mais *les télécommunications* : téléphone, télex, dont le faible développement en zone rurale est aussi un frein à l'implantation d'établissements.

Les freins liés à la main-d'œuvre dans ces zones ne renvoient pas à la question de sa mobilisation mais à l'obstacle que constitue l'absence d'un marché du travail réel, et notamment l'absence d'un marché de main-d'œuvre qualifiée celle-ci étant plus exigeante que la main-d'œuvre locale d'origine rurale en termes de logements, d'équipements collectifs, d'établissements d'enseignement pour les enfants...

Ainsi si la question du développement des transports de marchandises, des communications et télécommunications est importante pour favoriser l'implantation d'activités sur place, elle ne constitue qu'un élément parmi d'autres d'une politique de rentabilisation économique dans ces zones. Par ailleurs, et surtout, ces questions ne relèvent pas du transport de personnes (mobilisation de la force de travail) qui ne paraît pas, à ce niveau, constituer le frein d'éventuelles implantations industrielles.

Ainsi, pour l'essentiel, la fonction économique des systèmes de transports et de communication, en ce qu'elle ne concerne pas les transports de personnes, se situe en dehors de notre problématique. Ceci explique que, pour importante qu'elle soit, nous n'y reviendrons pas.

3.1.4. Fonction touristique des systèmes de transport

Les zones rurales à faible densité sont aussi des zones de tourisme, investies par les citadins. Ceci est déjà le cas très fortement pour la zone de Sisteron, mais ceci apparaît aussi dans la zone bretonne (notamment sur le canton de Guéméné-Penfao).

Certes, il ne faut pas voir dans le tourisme la solution miracle qui revitaliserait ces zones (caractère saisonnier de l'activité notamment). De plus, un surdéveloppement du tourisme, de résidences secondaires, outre qu'il peut induire un certain « mitage » de la zone agricole (Sisteron) risque à terme de conduire à une élévation des prix fonciers, néfaste au maintien de l'agriculture elle-même. C'est dire que si l'on n'y prend pas garde, une certaine forme de tourisme, loin d'être favorable au développement équilibré de ces zones peut, à terme, l'entraver voire se révéler antagoniste à un tel développement.

C'est surtout dans cette perspective d'un développement touristique non antagoniste au maintien des exploitations agricoles, c'est-à-dire non fondé sur le développement anarchique et le mitage potentiel que représentent les résidences secondaires, que nous semble-t-il, les systèmes de transports peuvent jouer un rôle, accompagnant une politique d'hébergement collectif (hôtels, pensions, colonies, gîtes ruraux) et facilitant le non-recours obligé à la voiture individuelle.

Actuellement, le tourisme individuel (de passage ou de résidence — qu'il soit sous forme individuelle ou collective) implique le plus souvent l'utilisation d'une voiture individuelle. Encore faut-il noter que l'on voit, à Sisteron, se développer des pratiques mixtes : des touristes de passage qui, venus en voiture, s'installent quelques jours à Sisteron, laissent leur voiture et ont recours aux circuits touristiques existant en car pour se promener dans la zone. C'est dire qu'il y a là une demande potentielle (de l'avis même du transporteur qui organise les circuits) et une possibilité, par une meilleure organisation de ces circuits, de faciliter ce type de tourisme qui ne menace pas les activités agricoles.

Mais surtout, on peut penser qu'une politique de transports pourrait permettre et favoriser le développement d'un tourisme social, ouvert à ceux qui ne disposent pas de voiture ou en sont économes, et relié à des possibilités d'hébergement peu coûteuses (petites pensions, gîtes ruraux, hébergements collectifs divers, VVF, etc.) et n'entraînant pas le « mitage » des zones. De fait, pour qu'un tel développement soit possible, trois conditions doivent être résolues : c'est d'abord la possibilité d'accès au lieu de résidence. A cet égard, les zones qui disposent d'une gare SNCF (Sisteron et Beslé dans la zone bretonne) pourraient se servir de cet atout réel ; encore faut-il souligner que sa bonne utilisation implique une coordination rail-route et la mise en place de solutions souples pour le trajet terminal. Le second point concerne la possibilité de mobilité dans la zone : circuits touristiques, accès aux équipements ou aux bourgs importants. Enfin, dans les cas d'habitats non collectifs (gîtes par exemple) la question de l'approvisionnement devrait être résolue. Nous aurons à revenir sur ce point (cf. point 3.2.) ; notons simplement que les solutions mises en place pour un tel développement touristique ne doivent pas, dans la période d'été, saturer les transports organisés pour la population résidente de la zone (laquelle, rappelons-le, dans sa très grande majorité ne part pas en vacances et est, donc, tout autant présente l'été que le reste de l'année).

*
**

Au terme de cette analyse, il apparaît que l'on peut hiérarchiser comme suit les fonctions des systèmes de transport de personnes en zone rurale :

- Leur fonction essentielle et primordiale est de permettre la réalisation de la vie quotidienne dans tous ses aspects : ils sont l'un des éléments qui conditionnent la possibilité de vivre dans ces zones.

Ils peuvent jouer un rôle d'appui dans le développement d'une politique touristique.

Enfin, ils peuvent aider à rompre l'isolement à la fois physique et social de certaines catégories de population résidente.

Par contre, l'organisation des transports de personnes paraît de peu de poids, face à d'autres problèmes (et pas seulement de transports ou de communication), pour aider à l'implantation d'activité industrielle créatrice d'emplois qui seraient susceptibles d'absorber la main-d'œuvre dégagée de l'agriculture (et qui continuera à se dégager).

Enfin, il nous paraît nécessaire de rappeler le point suivant : si les transports peuvent aider à rompre l'isolement physique de certaines catégories, on ne peut espérer qu'un système de transport, si bien conçu soit-il, saura assurer à lui seul la recreation de relations sociales, de communications denses entre les habitants (et notamment entre les agriculteurs qui sont ceux qui ressentent, beaucoup plus que les gens du bourg, un certain isolement).

3.2. LES ELEMENTS CONSTITUTIFS DU SYSTEME DE TRANSPORT

Parmi les fonctions dégagées dans l'analyse précédente, la plus importante — et de loin — concerne l'organisation de la vie quotidienne, sous tous ses aspects, pour la population résidente. Aussi est-ce essentiellement à ce point que nous nous attacherons (la question de la politique touristique sera envisagée à la fin et principalement dans ses relations de compatibilité ou non avec les propositions dégagées pour la population résidente).

L'analyse des modes de vie et des pratiques (cf. chapitre 2) nous a permis de mettre à jour trois types essentiels de déplacements dans nos zones : les déplacements individualisés et irréguliers, actuellement effectués en voiture ; des déplacements de type flux par leur régularité mais qui posent des problèmes spécifiques (dispersion de l'habitat et faible niveau quantitatif) ; enfin toute une série de déplacements souvent plus potentiels que réels, irréguliers eux aussi mais qui, pour un certain nombre de raisons, ne peuvent être, actuellement, effectués par l'utilisation d'un véhicule individuel. Chacun de ces types de déplacements exige le recours à un certain type de transport et d'organisation des transports, et en ce sens, renvoie à trois composantes différentes du système de transport pris dans son ensemble.

3.2.1. La place de la voiture particulière

Nous avons à plusieurs reprises souligné le rôle *essentiel* et *irremplaçable* tenu par la voiture particulière dans les pratiques de mobilité des différents groupes sociaux des zones — et notamment des agriculteurs.

Pour le présent comme dans l'avenir, la *voiture individuelle* représente le mode de transport *le plus approprié* à la structure et aux caractéristiques spatio-temporelles des déplacements ruraux, ce qui lui confère une valeur d'usage supérieure aux autres moyens de transports et non substituable par une organisation plus collective des transports.

• *Les agriculteurs : la voiture agricole*

Revenons rapidement sur la *population agricole* : nous avons noté (cf. chapitre 2) à son propos les caractéristiques des déplacements, notamment ceux liés à la production, qui confèrent à la voiture son incontestable valeur d'usage : non régularité et non prévisibilité, dans le temps et l'espace, des déplacements, nécessité de transports d'objets, de matériau (d'où nécessité de contenance d'une part et de « porte à porte » de l'autre), contrainte de limiter la perte de temps (ce qui implique moins la rapidité du déplacement lui-même que la possibilité de l'effectuer au bon moment, quand on a un « trou », sans attendre).

Tous ces éléments font de la voiture particulière un outil de travail irremplaçable (à moins d'une révolution technologique) et dont le caractère individuel est, par ailleurs, cohérent avec la situation de producteur individuel. La motorisation individuelle des exploitants agricoles va aller croissant (disparition des couches d'exploitants âgés antérieures à la motorisation). Même si, surtout en Bretagne, se maintiendront encore des couches de petits agriculteurs, dont les exploitations sont à la limite du seuil de rentabilité et qui connaîtront de grosses difficultés économiques (avant la non-reprise de l'exploitation), on peut penser que le recours au marché d'occasion (déjà fréquent) permettra, quand même, le recours à la voiture particulière.

Il paraît donc pertinent, d'autant que certains agriculteurs émettent des réserves quant aux voitures actuelles, de réfléchir sur une *voiture agricole*, de mieux répondre aux qualités requises par les agriculteurs.

Il faut souligner, à ce propos, que, outre son aspect « outil de travail » lié à la production agricole, la voiture particulière a aussi tout un ensemble d'usages familiaux, liés à la consommation : approvisionnement que ce soit dans des lieux divers (Bretagne) ou dans un lieu unique (Sisteron), visite à la famille, assistance à des rencontres sportives, etc.

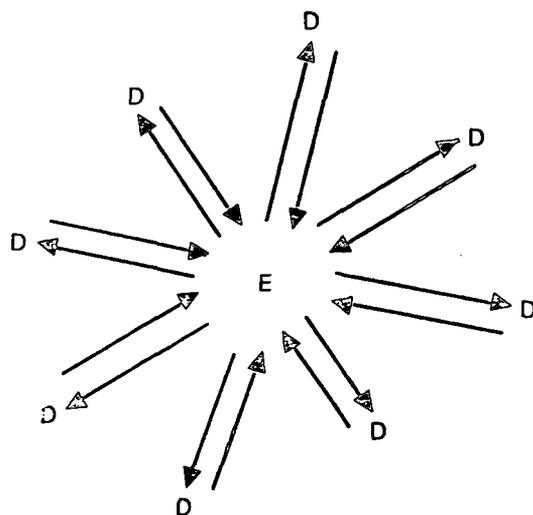
On doit tout d'abord noter que, du fait de son utilisation occasionnelle pour le travail (cas différent du salarié qui, s'il utilise sa voiture pour aller travailler, l'immobilise toute la journée au lieu de travail), la même voiture particulière est disponible dans la journée au domicile pour d'autres usages que le travail : possibilité, par exemple, pour la femme, si elle conduit, d'aller au bourg, de conduire les enfants à la piscine de Guéméné, d'aller à Sisteron. De ce fait le double usage production-consommation de la voiture n'implique pas la bimotorisation.

On constate toutefois l'apparition, chez les exploitants les plus aisés, d'une tendance à la bimotorisation qui conduit alors à une différenciation des véhicules selon les usages, à partir de la séparation production-consommation-famille. Cependant, il ne faut pas oublier que si l'évolution agricole va vers un accroissement de la taille des exploitations et la disparition des petites exploitations non rentables (évolution qui sera sans doute moins rapide en Bretagne qu'à Sisteron), et donc, à terme, vers une élimination des petits exploitants au bénéfice d'exploitants moins nombreux et plus aisés, cette évolution sera lente, surtout en Bretagne. Ainsi, il y aura encore dans les années qui viennent, nombre d'exploitants modestes pour lesquels la bimotorisation ne paraît guère envisageable.

Cette émergence d'une bimotorisation chez les exploitants les plus aisés nous paraît cependant importante à relever, notamment en liaison avec l'apparition d'un autre aspect : la revendication de vacances et de week-ends « ailleurs », bref de moments de loisirs, distincts temporellement et spatialement du travail. Ces revendications, si elles donnent lieu à des pratiques, impliqueront des déplacements familiaux de plus longues distances (hors de la zone et même à plusieurs centaines de kilomètres d'elle) que les déplacements actuels, et requerront un véhicule dont les caractéristiques paraissent peu compatibles avec la voiture « outil de travail ».

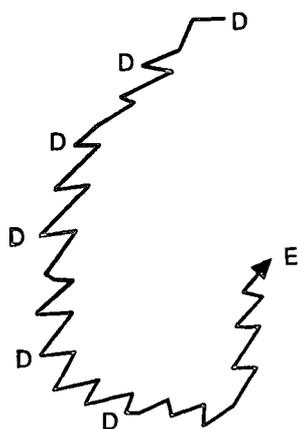
3.2.2. Les déplacements de type « flux »

Pour les catégories de déplacements que nous allons aborder maintenant (cf. 3.2.2. et 3.2.2.) et pour lesquelles il apparaît pertinent d'envisager, sous des modes divers, la mise en œuvre de solutions plus collectives, il faut

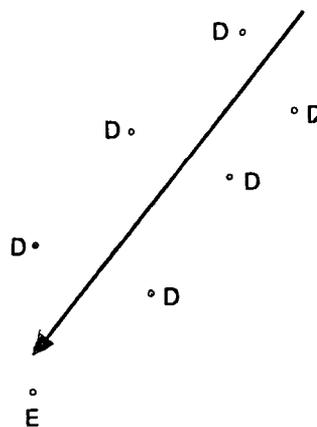


flux en étoile

Or, du fait de la dispersion de l'habitat, de la faible densité de population, chaque branche de l'étoile correspond à un « micro-flux », tout à fait insuffisant quantitativement pour être traité, par des transports collectifs, de façon autonome. D'où les solutions suivantes, longues :



Bretagne
(ramassage)



Sisteron
(ligne régulière + ramassage mais qui ne « ramasse » pas vraiment et pose le problème du ralliement de l'arrêt)

3.2.2.1. Les déplacements scolaires

A travers l'apparition de la demande de *maternelles*, la question du ramassage se pose, assortie de contraintes spécifiques : financières (actuellement, la préscolarité n'étant pas obligatoire, aucune subvention aux parents n'est prévue), de sécurité et d'accompagnement (il s'agit de jeunes enfants), de type de véhicules adaptés à des petits. Toutefois, il nous semble que c'est d'abord par une augmentation du nombre de maternelles rurales (au

moins au chef-lieu de canton, ce qui n'est pas toujours le cas : ainsi Noyers-sur-Jabron n'en dispose pas) qu'une amorce de solutions peut être trouvée.

Quant aux solutions, elles paraissent être de deux ordres :

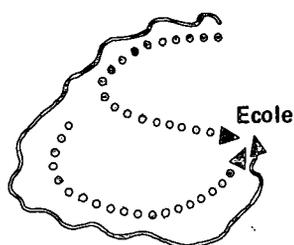
◦ Aide et institutionnalisation (avec subvention) des formules « d'entraide » mises en œuvre déjà actuellement (parents conduisant plusieurs enfants : agriculteur ou femme d'agriculteur par exemple) ; cette solution a le mérite d'être souple, de jouer sur des véhicules existants, de jouer avec les disponibilités en temps de certains habitants et de faire des circuits courts (chaque « parent » ramassant 4 à 5 enfants).

En outre, cette solution paraît adaptée et à la dispersion de l'habitat et au faible nombre des enfants (rappelons que si ces zones ne s'acheminent pas vers la désertification, elles vont encore se dédensifier) ;

◦ le couplage avec le ramassage pour l'école primaire quand celui-ci est organisé au niveau communal (ce qui suppose que la maternelle existe, elle aussi, au niveau communal).

La question du ramassage scolaire, primaire et, surtout secondaire, est celle du *temps* des trajets imposé par la longueur des circuits de ramassage. A cet égard, il faut souligner la *contrainte suivante* : quoiqu'on fasse, si on veut réduire ce temps (qui est un important sujet d'insatisfaction, notamment de la part des agriculteurs), il n'y a *pas d'autres solutions* que de *multiplier les circuits* pour que ceux-ci soient plus courts. Ce qui implique de multiplier les chauffeurs et les véhicules, quitte à ce que ces derniers soient moins gros.

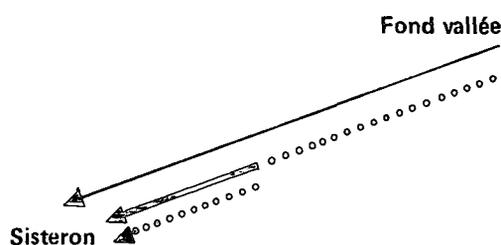
Exemples : Bretagne



——— Ancien trajet

oooooo Nouveaux trajets

Sisteron



——— Partie directe du nouveau trajet.

oooooo Partie ramassage - omnibus

Pour le *primaire*, en Bretagne où chaque commune dispose encore de son école, on peut envisager aussi des couplages de ramassage sur deux communes qui joueraient sur une différence d'horaires et permettraient ainsi de ne pas augmenter le nombre de véhicules pour chacune des communes tout en réduisant le temps : l'école de la commune A, commençant à 8 h 30, ses élèves seraient ramassés par le car (ou petit bus) de la commune A et celui de la commune B, les circuits communaux étant réduits de moitié ; puis ensuite, les deux véhicules seraient affectés au ramassage de la commune B, laquelle commencerait à 9 h 30. Une telle solution toutefois suppose que les communes se couplent, qu'elles disposent chacune d'une école primaire et, déjà, d'une formule de ramassage.

Par ailleurs, une telle solution ne résoud ni le problème du secondaire (le plus important de très loin), ni celui du primaire dans des zones comme celle de Sisteron (primaire situé, comme le secondaire, essentiellement à Sisteron).

Nous en revenons donc à notre contrainte ; si l'on veut réduire le temps des trajets, il faut une multiplication (dédoulement) des circuits.

Pour envisager plus concrètement le problème nous le ferons par la question essentielle du *chauffeur* (les coûts salariaux étant les plus lourds pour les entreprises de transports, la question du statut du chauffeur est essentielle).

1° Ou bien, il s'agit de *chauffeurs occasionnels* (soit quelqu'un qui a une activité mais peut se dégager le temps nécessaire par jour : garde champêtre, certains agriculteurs ou femmes d'agriculteurs qui travaillent sur l'exploitation, femme de commerçant, etc. ; soit, quelqu'un — salarié par exemple — qui se rend lui aussi régulièrement à la ville où est l'établissement scolaire). Cette solution implique que les véhicules qui servent au ramassage ne sont pas utilisés le reste de la journée (puisque'il n'y a plus personne pour les conduire). Ce type de solution conduit à jouer sur les véhicules existants (inutilité d'un investissement qui ne tourne que peu ; possibilité si on joue sur le véhicule du « chauffeur occasionnel » de ne pas alourdir la procédure par la nécessité de passation d'un autre permis ; possibilité de rémunérer ce chauffeur par une partie de la subvention attribuée au ramassage) ;

— jouer sur les véhicules existants, appartenant aux chauffeurs occasionnels, fait que cette solution n'est possible que s'il y a peu d'usagers ;

— de fait, la solution paraît surtout possible au niveau communal (ou de quelques communes proches) et, donc essentiellement pour le primaire (ou les maternelles si elles existent). Elle peut se retrouver (sur la base de véhicule type break) encore plus adaptée d'ici quelques années du fait de la perte de population prévisible (et donc de la diminution du nombre d'enfants).

2° Ou bien le chauffeur est à *plein temps* : ceci signifie que les véhicules utilisés puissent servir à d'autres usages (d'autres types de déplacements pendant la journée) et qu'ils soient conçus de façon également adaptée à ces autres usages (cf. *infra*).

Ici se posent les problèmes des coûts d'exploitation et des coûts d'investissement (achat des véhicules). Ce dernier aspect est renforcé par le fait que les flux de transports scolaires sont, pour une commune donnée, variables d'une année sur l'autre. Ainsi, la commune qui se dote d'un véhicule de ramassage risque de voir celui-ci trop lourd certaines années et insuffisant pour d'autres. A cet égard, on peut penser à la mise en place d'une sorte de « bourse d'échange » permettant l'échange des véhicules entre communes. Ce « pool de véhicules » aurait les caractéristiques suivantes :

— niveau départemental (le niveau cantonal paraît trop restreint) ;

— le pool achète en leasing les véhicules (problème du volume des investissements) et les reloue à l'année scolaire aux communes (ils peuvent ainsi servir à d'autres usages en été) ;

— l'organisme est géré au niveau départemental par le Conseil général, en liaison avec les communes, les associations (cf. associations familiales rurales) et la DDA ;

— le pool est réservé aux communes rurales (pour éviter que les véhicules ne soient affectés prioritairement aux villes et soient détournés de leur fonction initiale) ;

— une partie des fonds du ramassage scolaire y est affectée (mais nécessité de fonds supplémentaires) ;

— les communes ou associations (comme l'association de Derval par exemple) qui possèdent des véhicules peuvent s'intégrer (véhicules remis au pool mais en échange disposition gratuite du même nombre de véhicules pendant quelques années, par exemple) ;

— les véhicules du pool sont variés, allant du gros car au minibus de 12 places et même aux simples breaks.

3.2.2.2. Les mobilisations des salariés

Cette question paraît d'autant plus difficile à résoudre qu'à la dispersion fréquente de l'habitat s'ajoutent d'importantes différences d'horaires (ouvriers/employés ; travail posté - 3 × 8 ou 2 × 8 / travail non posté) qui réduisent encore l'importance quantitative des flux et les possibilités de mise en œuvre de solutions collectives.

— L'utilisation de la *voiture particulière* (ou du deux-roues) paraît (surtout en cas d'assez courtes distances) difficilement substituable par des TC dans nombre de cas. On peut simplement penser à ce propos que la non-disposition, pour les salariés, de transports publics devrait conduire à une revalorisation des indemnités transport afin qu'ils n'aient pas à leur charge la quasi-totalité du coût du déplacement.

— On peut aussi, toujours en jouant sur la *voiture particulière*, aider à la mise en place de *solutions plus collectives* (regroupement à 3 ou 4, sur un même véhicule, avec aide financière à celui qui fait office de chauffeur). Dans le cas d'entreprises plus importantes, on peut même envisager que le véhicule (éventuellement plus important et contenant) soit acheté par l'entreprise qui le met à la disposition d'un salarié qui sert de chauffeur (le lui laisse, par exemple, le week-end (1), et le dédomme financièrement de son travail de chauffeur). Ce type de solution suppose qu'il existe déjà des entreprises d'une certaine taille (possible à Châteaubriant et peut-être à Derval, certainement pas pour l'entreprise Renaud à Grand-Fougeray, ni pour les salariés du Jabron qui travaillent à Sisteron, car ils sont peu nombreux et répartis sur plusieurs entreprises).

— Les *lignes régulières*, pour rallier les pôles d'emplois importants (Rennes, Nantes, Châteaubriant en Bretagne) peuvent constituer une solution dans le cas où le travail n'a pas d'horaires anormaux, à condition aussi que les horaires des cars soient adaptés à ceux des principales entreprises et que le trajet ne soit pas sensiblement allongé par le détour par tous les petits bourgs. A cet égard, plutôt que d'envisager des lignes régulières qui tout en s'arrêtant souvent ne vont, de toutes façons, jamais dans les écarts, il paraîtrait préférable d'envisager une *solution mixte* : recours (qui est déjà souvent le cas) à un moyen individuel (voiture particulière, deux-roues) pour atteindre l'arrêt (possibilités de stationnement à proximité), arrêts limités et espaces (chef-lieu de canton par exemple en Bretagne). De fait, de toute façon, étant donné la dispersion de l'habitat, toute solution par transports collectifs ne saurait être exclusive et éviter le recours à un moyen individuel pour atteindre un point d'arrêt (même si ceux-ci étaient multipliés, ce qui, en outre, aboutirait à un allongement sensible des temps de trajet).

— *Le ramassage par l'entreprise* ne paraît possible que dans le cas d'entreprises, importantes et en liaison avec une certaine politique de main-d'œuvre (captivité de la main-d'œuvre organisée par le ramassage ; pression possible sur les salaires car en laissant les ouvriers vivre en campagne, dans un logement dont ils sont propriétaires ou qui coûte peu, on abaisse les coûts de reproduction, etc.). Ainsi de toutes façons, il ne peut s'agir que d'une solution *partielle* : elle n'est possible que dans les zones considérées et utilisées comme bassin de main-d'œuvre par de grandes entreprises implantées à proximité (de telles entreprises n'existent pas à proximité dans beaucoup de zones rurales, notamment dans celles éloi-

(1) Solution existant aux USA (Van-pool).

gnées des centres urbains importants, près desquels s'implantent généralement ces entreprises : c'est le cas par exemple de la zone sisteronnaise). Même dans ces cas, elles ne concernent pas l'ensemble des salariés de la zone.

— Certains éléments de *couplage* peuvent être possibles, notamment entre le ramassage du secondaire et la mobilisation des salariés, mais ceci suppose un certain nombre de conditions, notamment que la ville où est situé l'établissement secondaire soit également un pôle d'emplois suffisamment important pour qu'un certain nombre de salariés (à horaires « normaux ») s'y rendent.

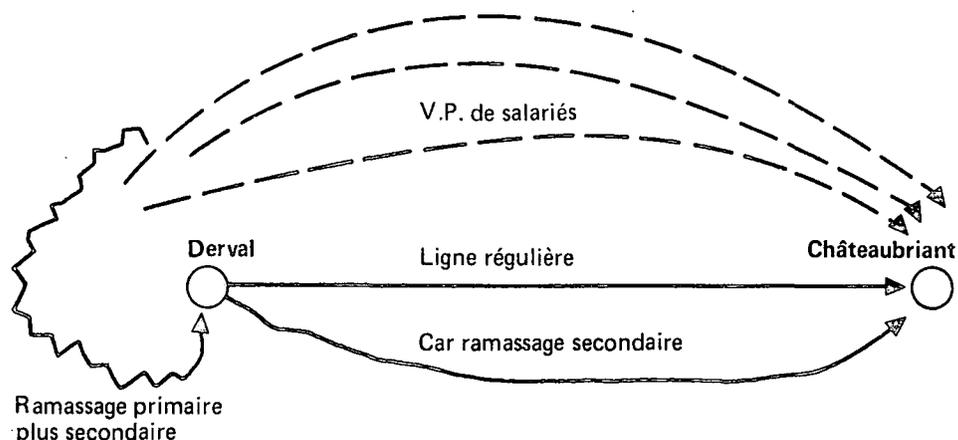
Derval, dans ses relations avec Châteaubriant est un exemple de ce type de situation. Actuellement, il y a :

— le ramassage scolaire (primaire et secondaire) pris en charge par l'association familiale rurale qui ramasse les enfants des écarts et des communes voisines sur Derval,

— le ramassage secondaire qui part de Derval pour les enfants qui vont au CES de Châteaubriant et qui pose un problème : si le matin, les élèves sont ramassés dans les écarts par le ramassage de l'Association (horaires possibles), le soir ce ramassage est déjà reparti (horaire du primaire) et les élèves revenant de Châteaubriant sont obligés de retourner chez eux par leurs propres moyens (deux-roues) ou de se faire prendre par leurs parents,

— passage d'une ligne régulière, peu utilisée par les salariés,

— utilisation de la voiture particulière par les salariés (notamment habitant dans les écarts ou les petits bourgs). (Rappelons que Châteaubriant est un des pôles d'emplois important.)



Situation actuelle

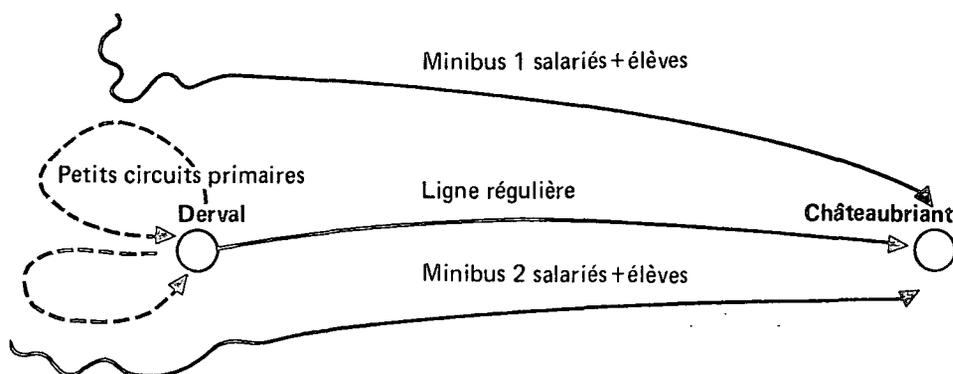
On pourrait envisager le schéma suivant :

— ramassage primaire (+ maternelle éventuellement) sur Derval opéré par *break* (+ de circuits) ou petits minibus,

— deux circuits de ramassage partant des écarts et ne passant pas par Derval, ramassant sur Châteaubriant salariés + élèves du secondaire (des véhicules type minibus, ou petits cars de 20 personnes paraissent suffisants),

— amélioration des horaires de la ligne régulière (et aménagement juridique) (1) pour qu'elle serve aux élèves et salariés de Derval (ou des environs proches) allant à Châteaubriant :

(1) Celui-ci est possible : c'est le cas, rappelons-le, à Sisteron où la ligne régulière fait aussi le ramassage scolaire.



Proposition future

En ce qui concerne les minibus 1 et 2 on peut envisager plusieurs possibilités : par exemple intégration pendant la journée au système de transport de Châteaubriant (suppose un accord entre les collectivités locales, ou de confier l'ensemble à un transporteur privé, mais en lui accordant certaines subventions) ; ils peuvent également servir à certaines formes de transport à la demande dans la zone (cf. infra). Enfin, on peut envisager que le minibus soit conduit par un salarié habitant dans la zone et travaillant à Châteaubriant (avec subventions, dédommagements).

Il faut bien souligner que ce type de couplage n'est possible que s'il existe certains flux. Ainsi cette solution est inadéquate dans la zone de Sisteron (faible flux de salariés, longueur de la vallée qui impose de longs trajets ou qui nécessite déjà — si l'on veut améliorer les choses, de « couper en deux » le ramassage scolaire, indépendamment de la question des salariés).

3.2.3. Les déplacements « non-flux » et ne pouvant être effectués actuellement par la voiture particulière

Il existe, en zone rurale, diverses couches de population qui à la fois :
— d'une part n'ont pas accès à la voiture particulière pour des raisons diverses : économiques (coût trop élevé), technique (pas de permis ou véhicule immobilisé loin dans la journée), d'âge (jeunes avant 18 ans, personnes âgées qui ne peuvent plus conduire un véhicule sophistiqué) ;
— et, d'autre part ont des déplacements (ou des besoins de déplacements) *variables et irréguliers* dans le temps et dans l'espace, *individualisés*, bref des déplacements qui apparaissent peu susceptibles d'être traités par des formules classiques de transports collectifs (lignes régulières, rares, à horaires fixes, n'allant pas dans les écarts) : il s'agit des déplacements pour achats, démarches diverses, santé, etc.

Loin d'être marginale cette situation concerne nombre de personnes âgées (nombreuses et qui le resteront en Bretagne), de jeunes avant 18 ans (qui resteront nombreux, l'exode se produisant après 18 ans, même s'ils doivent diminuer du fait de la diminution globale de la population), des femmes sans permis de conduire (en diminution lente), de femmes (d'ouvriers notamment) dont la voiture n'est pas disponible, et enfin tous ceux

(surtout ouvriers en Bretagne et exploitants les plus pauvres) qui n'ont pas accès pour des raisons économiques à la voiture particulière.

Certes le deux-roues peut dans certains cas pallier cette absence ; mais il n'est pas toujours utilisable (âge, climat et relief, routes dangereuses), ni toujours adapté (transports de colis).

3.2.3.1. L'extension de la motorisation des « non-motorisables » actuellement

Dans la mesure où la voiture particulière, nous l'avons vu, représente un mode de transport très adapté aux caractéristiques de ces déplacements (irrégularité, individualisation), on peut envisager une *extension des conditions de motorisation pour un véhicule spécifique* qui permettrait l'accès à la motorisation d'au moins une partie de ces couches qui en sont actuellement exclues (jeunes et vieux surtout).

Ce véhicule de courtes distances (aller au chef-lieu de canton), devrait présenter des caractéristiques de maniabilité et de simplification extrêmes par rapport à un véhicule « classique », et correspondre à un prix d'achat relativement bas dans la mesure où il s'adresserait en priorité à des cibles de clientèle disposant de faibles revenus.

Une analyse plus approfondie s'avère ici indispensable, afin de voir si ce type de véhicule est susceptible de trouver des débouchés dans d'autres configurations spatiales (petites villes, villes moyennes, grandes agglomérations).

3.2.3.2. Les transports publics collectifs

1. — *Fonction*

De fait, il y a non seulement place mais besoin (principalement pour les personnes âgées, mais non exclusivement pour elles) d'une organisation d'un *service public collectif de transport*.

Transports conçus comme *service*, cela signifie que ce n'est pas l'utilisateur qui conduit : il est déplacé par un autre qui lui rend ce service. Transports conçus comme *service public*, cela signifie que ce transport ne saurait être payé à son coût par les utilisateurs — et qu'il s'agit en somme d'actualiser un droit aux transports (car la mobilité est devenue nécessaire) en zone rurale ; s'adressant, en outre, de façon privilégiée à des couches défavorisées économiquement, il paraît pertinent d'envisager la *gratuité* (ou alors des tarifs sociaux, particulièrement peu élevés pour toute une partie de la population).

Transport comme *service collectif*, cela ne signifie pas nécessairement que le véhicule doit transporter plusieurs personnes simultanément : il peut le faire *successivement*, mais le service est à la disposition de la collectivité dans son ensemble (même s'il est conçu, de façon privilégiée pour certaines couches de celle-ci et qu'on peut penser qu'elles seront prioritaires).

Ce service de transport doit permettre :

— l'accès à la consommation et aux services (bourg, chef-lieu de canton en Bretagne, Sisteron) ;

- l'accès aux activités collectives existantes (fonction de la localisation de celles-ci) ;
- l'accès à d'autres personnes individuelles — famille, amis — (relations écart → écart) ;
- par ailleurs, il paraît pertinent aussi qu'il puisse rendre certains services à domicile, en évitant une mobilité (colis, médicaments, approvisionnement).

C'est donc un service qui doit à la fois favoriser la mobilité spatiale des non-mobiles et, en même temps, permettre d'éviter, dans certains cas, la mobilité.

Etant donné les caractéristiques des déplacements concernés (irrégularité dans le temps et dans l'espace, individualisation), c'est autour de la notion de transport à la demande que se situent les solutions.

2. — Critères

Pour préciser plus avant les modalités diverses que peuvent prendre celui-ci selon les zones, trois critères s'avèrent centraux :

— c'est d'abord l'évaluation de l'importance quantitative de la demande : ainsi on note une très grande différence entre la zone sisteronnaise où la demande est faible numériquement (peu de personnes âgées isolées notamment, peu d'ouvriers dont les femmes se retrouvent isolées) et la zone bretonne (cf. l'étude rappelée plus haut sur les personnes âgées dans le canton de Derval et les perspectives d'évolution de la zone qui « produira » encore des personnes âgées en couple et isolées) ;

— c'est ensuite l'importance de la structure de l'espace et des activités dans l'espace (analyse qui doit permettre aussi d'évaluer le niveau le meilleur — communal, multicommunal, cantonal — pour mettre en place le système). Dans la zone de Sisteron, il y a à la fois unité de lieu de la plupart des déplacements (vers Sisteron) mais un relief contraignant, sous forme de vallées qui ne permet pas d'envisager de façon unitaire la zone d'attraction de Sisteron : pour la vallée du Jabron, qui constitue une unité géographique, le niveau cantonal — qui recouvre cette unité — paraît pertinent ; pour le canton de Sisteron, plus morcelé, c'est plutôt le niveau communal (Mison) ou de deux communes (Authon, Saint-Geniez, par exemple) qui paraît pertinent. Pour la zone bretonne, il faut noter d'abord la diversité des lieux auxquels on a recours, et notamment l'utilisation de grandes villes hors de la zone : ceci signifie que le transport à la demande dans la zone doit pouvoir s'articuler sur des lignes régulières permettant l'accès à ces grandes villes. Par ailleurs, le rôle du chef-lieu de canton (petit bourg disposant de commerces, services et équipements, même s'ils ne sont pas toujours très étoffés) paraît justifier une organisation au niveau cantonal plus que communal (1). Enfin, il faut prendre en compte l'importance de la population située dans les écarts (mode d'habitat traditionnel et densité encore assez importante pour ce type de zones) ;

— le troisième élément à prendre en compte est l'existence et la localisation d'activités collectives qui peuvent engendrer — de façon certes irrégulière et non quotidienne — de flux et exiger là, spécifiquement, un transport de type ramassage. On pense tout de suite au marché (par exemple le samedi à Sisteron, le mercredi à Châteaubriant, encore que celui-ci représente moins que celui de Sisteron une occasion de rencontre et qu'on y aille moins régulièrement). Mais d'autres activités sont à prendre en compte, soit des activités spécifiques à certaines catégories

(1) Ceci globalement. Dans certains cas, toutefois, le chef-lieu de canton est concurrencé, pour quelques communes, par un autre : ainsi dans le canton de Derval, il serait sans doute pertinent d'envisager un système commun pour les quatre communes liées au chef-lieu de canton (Mouais, Derval, Lusanger, Sion) et de traiter à part le cas de Jans (tourné vers Nozay) et de Saint-Vincent (tourné vers Châteaubriant).

de population non motorisées (club des anciens de Grand-Fougeray et de Derval ; foyer de jeunes de Derval), soit aussi des activités plus *générales* fête locale, manifestations sportives, folkloriques, ayant lieu dans une commune ou un bourg), activités dont sont exclues actuellement les couches non mobiles et isolées de la population (vieux, notamment) : c'est sans doute à travers ce dernier point que les transports pourraient jouer contre l'isolement social de certaines catégories et assumer un rôle social à ce niveau.

3. — *Éléments de choix*

Outre la prise en compte de ces trois critères qui conduit à envisager des solutions très différentes selon les zones (et, dans le cas précis, on voit bien comment la zone bretonne où la demande potentielle est forte, où il y a des activités collectives, ne peut être traitée de la même façon que la zone sisteronnaise, où la population concernée est peu nombreuse, où, mis à part le marché de Sisteron, les activités collectives concernant les ruraux sont inexistantes, etc.), quatre problèmes doivent être traités pour la mise en place d'un système de transport à la demande :

- les formes d'expression de la demande
- la nature des services rendus
- le statut du chauffeur
- le type de véhicule.

Si les réponses concrètes à apporter à ces quatre points sont à resituer en fonction de chaque zone, ils appellent néanmoins quelques réflexions plus générales.

En ce qui concerne les *formes d'expression* de la demande plusieurs points sont à souligner. Le recours au téléphone paraît peu pertinent (cf. supra. le faible équipement téléphonique des couches sociales concernées) ; il faut souligner que si certaines expérimentations se sont faites en accord avec les PTT qui ont installé partout le téléphone, il ne s'agit justement pas d'expériences généralisables actuellement. Le *facteur* qui passe de toutes façons (1) peut représenter une solution, en récoltant les demandes et en les transmettant au chauffeur-transporteur mais ceci ne permet pas le contact direct, ni une bonne gestion dans l'organisation des déplacements (si par exemple, il est demandé par le facteur au chauffeur de passer et que celui-ci est déjà engagé, comment le dire à la personne ?). Il s'agit là, sans doute, plutôt d'un appoint possible que du moyen essentiel. Le *chauffeur* fait lui-même certaines tournées fixes certains jours (par exemple les jours de club des vieux où il « ramasse ») et en profite pour organiser les transports totalement à la demande pour les autres jours.

Cette dernière solution suppose une organisation mixte (tournée + demande) et exige une certaine insertion dans le milieu local (sinon comment peut-il « passer » chez les gens) et renvoie à la nature des services rendus.

La question de la *nature des services rendus* est la suivante : outre les aspects transport de personnes (individuels, accès aux activités collectives, accès aux services et équipements) et apports de certaines marchandises (petits colis, approvisionnement), aspects qui requièrent des solutions différentes selon les zones, et selon le mode choisi d'expression de la demande (tournée ou demande seulement), on peut se demander si l'homme-chauffeur ne pourrait pas rendre d'autres services, qui exigeraient

(1) Encore faudrait-il pour cela sans doute trouver une solution pour qu'il passe effectivement régulièrement chez tous, même les plus isolés qui ne reçoivent que peu de lettres (par exemple, abonner les plus isolés à la presse locale quotidienne).

de sa part une qualification et une formation particulière : aide médicale, aide administrative par exemple.

Toutefois, il nous paraît, quant à nous, préférable, si l'on veut qu'il s'agisse de quelqu'un d'accepté, de connu et de reconnu localement, de ne pas envisager une telle perspective, de ne pas jouer sur la spécialisation (qui risquerait d'écartier ceux « du coin » au profit de personnes s'étant spécialisées en zone urbaine).

La question du statut du *chauffeur*, et notamment de son temps d'occupation doit être traitée en fonction de l'importance de la demande, du type de services rendus (demande, demande et tournée, nécessité ou non d'un certain ramassage pour les activités collectives, etc.). Dans certains cas, comme le Jabron, il semble bien qu'un temps partiel suffise : celui-ci peut éventuellement être assuré par quelqu'un ayant d'autres activités : c'est le cas de l'agriculteur d'Authon, c'est ce qu'envisage de faire le maire de Mison, l'hiver, avec son garde champêtre. Certaines femmes d'artisans, de commerçants ou d'agriculteurs peuvent éventuellement (avec, bien entendu, rémunération) occuper cet emploi partiel. Dans le cas où la demande est plus importante on peut envisager soit quelqu'un totalement à plein temps, soit un couplage avec le ramassage scolaire (le transport à la demande étant réalisé hors du ramassage, par le même chauffeur, voire avec le même véhicule).

On peut envisager l'utilisation du *facteur* pour déposer certains colis et faire au bourg les achats correspondants (1) et transporter le cas échéant quelqu'un (sous réserve d'une modification juridique le permettant : rappelons que, à l'heure actuelle, le facteur n'a toujours pas le droit d'utiliser le second siège de sa camionnette pour un passager). Encore faut-il noter que son sens de tournée ne correspond pas — et s'oppose même — aux orientations des déplacements des habitants de la zone (il va de Sisteron vers le fond de la vallée et retour, alors qu'il s'agit de transporter des personnes qui veulent aller de la vallée vers Sisteron ; il en est un peu de même en Bretagne). De toute façon, une utilisation plus importante du facteur pour le transport à la demande supposerait : une modification de son véhicule (possibilité de transporter plus d'une personne) ; une réorganisation de son travail, passant par la réduction du temps consacré à ses activités de facteur proprement dites (par exemple, réduction de la zone de desserte, mais à l'intérieur de laquelle il rendrait des services élargis). Ce dernier point impliquerait donc, sur une zone donnée, une augmentation du nombre de facteurs. Notons enfin, que parmi les prestataires de services, artisans et commerçants mobiles, le facteur semble être le seul dont on puisse utiliser la mobilité pour des déplacements de personnes et de petits services à domicile (tournée de commerçants peu adaptée ; difficulté de se servir des prestataires de service de santé qui doivent pouvoir intervenir en urgence et ne pas faire de détour).

La question du *type de véhicule* est à envisager en fonction de la nature des services rendus (petits ramassages pour activités collectives, tournées, transports à la demande), le volume de la demande et le type de statut du chauffeur (véhicule servant ou non à d'autres usages, comme le ramassage scolaire par exemple).

Dans les cas où le transport sert à de petits ramassages (club des vieux, par exemple) ou peut être utilisé pour le ramassage scolaire, un véhicule type minibus est possible. Dans les cas où la demande est faible numériquement, où il y a peu d'activités collectives (souvent s'il n'y a que le marché, celui-ci est déjà desservi par les lignes régulières), et où, de ce fait, un chauffeur à temps partiel peut suffire, un véhicule type *break* paraît plus adapté.

(1) Dans ce cas il s'agirait d'une simple institutionnalisation puisque de fait dans certaines zones (ex. Sisteron) le facteur rend déjà ce service.

Les solutions à apporter aux quatre problèmes liés aux transports à la demande, en dépit de leurs aspects globaux et de leurs liens entre eux, diffèrent selon les types de zones et selon les trois caractéristiques que nous avons mentionnées plus haut. Sur cette base, il est possible, à titre d'exemple, d'envisager des esquisses de solutions pour chacune des deux zones étudiées.

4. — Application aux zones étudiées

Dans la zone de Sisteron on constate plusieurs éléments : la faiblesse numérique de la population concernée par un transport à la demande ; l'organisation des déplacements structurés essentiellement vers Sisteron (sauf pour les relations interindividuelles) ; la faiblesse des activités collectives (à l'exception du marché de Sisteron) ; une structure morcelée géographiquement amenant à des découpages (vallée du Jabron, commune de Mison, commune de Saint-Géniez, Authon, etc.). Dans ce cas, le transport à la demande paraît d'une part, devoir être organisé sur des bases géographiques restreintes (sauf pour le canton de Jabron, mais qui ne rassemble même pas 800 habitants) et, d'autre part, ne pas exiger un service à plein temps : les solutions adaptées relèvent du type *break* et *chauffeur occasionnel* (cf. ce qui se fait déjà). La possibilité pour le facteur de transporter des personnes, à l'occasion, peut compléter ce système. Le faible nombre de personnes concernées ne pose pas de problèmes énormes de gestion de la demande (organisation de circuits), d'autant que la structure de vallée et la présence d'un pôle unique d'attraction (Sisteron) permettent, en partant du fond de la vallée vers Sisteron, une bonne organisation des déplacements. Dans ce cas, la solution est distincte de celles envisagées pour les flux (ramassage scolaire essentiellement) ; par contre, cette dernière peut éventuellement assurer l'accès à la seule activité collective importante : le marché du samedi à Sisteron.

Pour les zones du type de celle étudiée en Bretagne, problèmes et solutions sont largement différentes, en raison de plusieurs éléments : importance numérique de la population concernée ; importance, parmi cette population de celle située dans les écarts ; existence d'activités collectives ; éclatement des zones vers divers pôles d'attraction (commune, chef-lieu de canton, centres urbains plus importants). L'importance du nombre de personnes concernées (même si le transport est organisé au niveau cantonal) pose des problèmes de *gestion* de l'organisation du transport à la demande (collecte de la demande, organisation des déplacements pour une satisfaction maximum) qui paraissent insolubles si le transport est seulement à la demande : de fait la solution la plus adaptée paraît (en raison aussi de l'existence d'activités collectives) devoir jouer sur des solutions mixtes : partie tournée-ramassage fixe (certains jours) et partie véritablement « à la demande ».

L'importance du recours à de grands centres urbains extérieurs à la zone implique également une possibilité d'ancrage, d'articulation du transport à la demande sur les lignes régulières : il ne paraît pas possible, en effet, que le transport à la demande puisse être bloqué pour une ou même plusieurs personnes, désirant aller à Rennes : celles-ci devront avoir recours aux transports à la demande pour rallier l'arrêt des lignes régulières — celles-ci étant améliorées. Ainsi, dans ce type de zones, le maintien de lignes régulières interurbaines, paraît essentiel. Dans ce cas précis, une solution type *minibus* (pouvant servir pour le ramassage scolaire en début et fin de journée) paraît d'autant plus adaptée que l'existence d'activités locales (club des anciens, par exemple) impose une certaine forme de ramassage irrégulier. Il faut également souligner que l'importance de la population concernée impose, au niveau cantonal, si l'on veut un véritable service, au moins un chauffeur et un véhicule utilisés à *plein temps*.

Notons, enfin, que l'existence de « tournées » (en tant que telles ou liées à certaines activités collectives requérant du ramassage) peut constituer un élément important dans la collecte de demande et la gestion de l'organisation des déplacements (passer certains jours fixes et demander à cette occasion, si l'on désire que l'on vous transporte tel jour — et où — ou si l'on aimerait que l'on vous rapporte certaines marchandises).

A titre illustratif, nous avons réfléchi sur ce que pourrait être l'organisation de ce transport au niveau du canton de Grand-Fougeray. La base est la suivante : minibus de 15 à 20 personnes, chauffeur à plein temps (ou faisant du ramassage scolaire matin et soir).

Lundi : tournée de Sainte-Anne-sur-Vilaine et Grand-Fougeray vers le bourg chef-lieu de canton (Grand-Fougeray). Horaires prévus, éventuellement concordants avec les horaires de cars, depuis Grand-Fougeray pour les villes voisines (Rennes, Redon, Bain, etc.). Au cours de la tournée, le chauffeur reçoit les demandes pour le jour de transport à la demande (mercredi) ;

mardi : idem mais pour les communes de La Dominelais et de Saint-Sulpice-des-Landes ;

mercredi : transport à la demande, souple, pour les habitants de Sainte-Anne et Grand-Fougeray ;

jeudi : ramassage pour le club des anciens l'après-midi (fonction des demandes précisées les lundi et mardi par les personnes concernées) ;

vendredi : transport à la demande pour La Dominelais et Saint-Sulpice ; samedi et dimanche : fonctionnement variable, de type ramassage (besoins indiqués dans les tournées des lundi et mardi) pour des activités collectives diverses et diversement localisées.

De ce bref exemple ressortent deux points : si l'on veut réellement, dans ce type de zone, donner une mobilité aux couches non mobiles de la population, il y a place pour une personne à plein temps (et sans doute plus pour des cantons plus importants comme Derval ou Guéméné-Penfao) ; les problèmes de gestion de l'organisation des déplacements à la demande prennent du temps (on prévoit du début pour la fin de la semaine) ; ainsi ce type de transport ne peut pas être un transport d'urgence et ne doit pas être considéré comme tel (même si le fait que quelqu'un « passe » assez régulièrement constitue une amélioration de la sécurité dans ces zones).

3.2.4. Les questions liées au tourisme

Nous avons noté, à propos du rôle que pourrait jouer une politique de transports pour une aide à une politique touristique d'un certain type, l'importance d'une meilleure utilisation des infrastructures ferrées existantes, pour l'accès depuis les grands centres à la zone de vacances ; ensuite, il faudrait envisager (pour rallier le point précis de résidence) une articulation avec :

- du transport à la demande
- des taxis (éventuellement collectifs)

— le facteur éventuellement (qui, là, fait sa tournée dans le « bon » sens pour les déplacements concernés : ville → campagne).

A ce sujet, de même qu'en ce qui concerne la possibilité, pour les touristes résidant dans les écarts ou les petites communes d'utiliser les transports à la demande existants, un point est à souligner : il ne faut pas que cette demande supplémentaire sature le service de transport à la demande utilisé par la population résidente (rappelons à titre d'exemple que la vallée du Jabron voit sa population multipliée par 3 l'été et que la population résidente, ne prenant pas de vacances à de rares exceptions près, est présente l'été). Il faut donc envisager un *renforcement* l'été du transport à la demande (avec par exemple utilisation de certains véhicules de ramassage scolaire, inutilisés à cette période, et un chauffeur à plein temps mais saisonnier : étudiant par exemple).

En ce qui concerne la création de circuits et promenades organisés en transports collectifs, on peut penser — comme c'est le cas à Sisteron déjà — que des transporteurs privés pourraient les prendre en charge (possibilités aussi s'ils ont besoin de véhicules supplémentaires de leur louer l'été des véhicules de transport scolaire non utilisés).

3.2.5. Quelques réflexions en guise de conclusion

Les solutions concrètes de couplage envisagées et données en exemple dans le texte qui précède ne sont pas généralisables, mais renvoient aux caractéristiques précises des zones et des besoins qui en découlent (cf. par exemple le couplage scolaire plus salariés possibles entre Derval et Châteaubriant mais pas ailleurs).

Ainsi, il faut souligner que la mise en place de systèmes de transports adaptés à chaque zone rurale exige une bonne connaissance de celle-ci, de ses particularités, de l'ampleur des besoins (volumes respectifs des déplacements de type flux et non-flux, orientation spatiale, etc.). De fait, à cet égard, les collectivités locales ne disposent pas toujours des moyens pour connaître et repérer ceux-ci et on peut penser que la mise en place d'un service d'aide méthodologique pour analyser ces zones et d'aide à la décision pour ces questions de transports ne serait pas inutile (1).

S'il n'est pas question de proposer des solutions toutes faites, standards, si les couplages entre divers types de solutions doivent toujours être envisagés en référence à une zone donnée, certains éléments généraux méritent toutefois d'être mentionnés.

C'est d'abord, cette structuration en trois grandes catégories de déplacements : les déplacements individualisés et irréguliers assurés par la voiture particulière, les déplacements de type flux (scolaire et salariés) et, enfin, les déplacements individualisés et irréguliers, non flués mais qui ne peuvent être assurés par la voiture particulière. Ces trois catégories de déplacement peuvent avoir une importance variable selon les zones (notamment la seconde et la troisième peuvent être numériquement peu importantes), mais elles existent toujours et requièrent des solutions différenciées.

(1) Un tel document a été préparé par la Direction des transports terrestres pour ce qui concerne les transports collectifs. (Guide des opérations de transport collectif en milieu rural.)

D'une façon générale, la prise en compte de la mobilité (au moins potentielle) des non-motorisés et qui ne correspond pas à des flux, ne peut pas relever de solutions du type « lignes régulières » (transports collectifs classiques), mais plutôt de formules variées de transport à la demande (associant ou non des « tournées »). De ce fait, les solutions de *couplage ramassage scolaire - ligne régulière* (cf. Sisteron), si elles permettent de maintenir une ligne régulière (le plus souvent concédée à un transporteur privé qui ne maintient la ligne régulière que si elle est couplée avec le ramassage), paraissent en fait *peu pertinentes* par rapport aux besoins de déplacements des non-motorisés d'une zone.

Un tel couplage ne peut devenir pertinent que si la ligne régulière est également utilisée par un autre flux : celui des salariés (solution mise en œuvre en Lorraine par un groupe de communes). Ainsi, s'il paraît possible — dans certains cas au moins — de traiter par un même service des déplacements de type « flux » (scolaires et salariés regroupés sur une même ligne), il ne paraît guère adéquat d'envisager d'assurer, par un même service, des déplacements de type flux et des déplacements de type non-flux.

Les formules de couplage possibles de solutions pour les déplacements flués (ramassage) et non flués (à la demande) paraissent devoir se fonder sur une *utilisation successive*, pour des usages différents, des mêmes chauffeurs et/ou des mêmes véhicules (si ce n'est pas possible toujours, on a vu que certaines solutions proposées dans le texte jouaient sur ce type de couplage : par exemple, utilisation dans la journée sur la zone de Derval pour un transport à la demande d'un minibus qui fait matin et soir le ramassage des élèves et salariés sur Châteaubriant).

L'utilisation de « chauffeur à temps partiel » (que ce soit pour assurer le ramassage scolaire ou pour faire du transport à la demande si celle-ci est faible et ne requiert pas un service à plein temps) représente aussi une possibilité de *couplage de fonctions*, valable, sous des formes diverses, dans un nombre important de cas (agriculteurs, femmes d'agriculteurs, de commerçants faisant du ramassage d'enfants pour le primaire au niveau communal ; salarié faisant du ramassage de secondaire ou de salariés ; garde champêtre ramassant les personnes âgées l'hiver et les conduisant au foyer de vieux ; facteur travaillant sur une zone plus restreinte mais y assurant aussi du transport à la demande, etc.).

D'une façon générale, en ce qui concerne le transport à la demande, il importe de souligner l'importance de la façon dont celui-ci sera concrètement mis en œuvre, inséré dans la vie locale, pour qu'il soit accepté et utilisé par les habitants. Là encore, il n'existe pas de solution toute faite, mais on peut penser que les points suivants sont essentiels :

- collaboration forte avec les élus locaux, même s'il s'agit d'une expérimentation dans laquelle, initialement, ils n'étaient pas moteurs ;
- chauffeur du transport à la demande originaire de la zone et déjà connu ;
- pour les premières tournées que le chauffeur soit accompagné du facteur ou de l'assistante sociale, si elle est connue, ou d'un élu, bref de quelqu'un de connu par les personnes chez qui on passe.

Quant aux solutions proposées pour accroître la motorisation des non-motorisables actuellement (solution d'un véhicule simplifié), il faut bien voir que, si le milieu rural à faible densité de population fait apparaître l'intérêt d'un nouveau mode de déplacement de cette nature, le milieu rural ne justifie pas, à lui seul, l'apparition d'un tel produit sur le marché.

La définition d'une politique cohérente à ce niveau suppose donc que soit engagée au préalable une réflexion sur les éléments de convergence avec d'autres configurations spatiales (petites villes, villes moyennes, grandes agglomérations).

Enfin, il convient de rappeler avec force ce que nous précisions déjà avant d'aborder l'exposé des propositions de solutions : toute solution, quelle qu'elle soit, exige la mise en œuvre de moyens financiers supplémentaires ; les solutions « à l'économie » (comme, par exemple, simplement permettre au facteur de transporter une personne, ce qui est à la fois insuffisant numériquement et non pertinent spatialement) ne pourront apporter que des améliorations à la marge qui ne faciliteront pas réellement la mobilité, de plus en plus nécessaire, de ceux qui ne disposent pas (et ne peuvent disposer) d'une voiture particulière. Or, non seulement les montants en cause dépassent très certainement les capacités de financement des collectivités locales concernées, mais en outre elles ne doivent pas être tenues pour responsables d'une dépopulation — et des surcoûts entraînés par celle-ci — qui n'est que la conséquence, l'envers pourrions-nous dire, du processus de concentration lié au type de développement économique de la société française qui a prévalu jusqu'à présent.

ACHEVÉ D'IMPRIMER
SUR LES PRESSES DE
L'IMPRIMERIE B I A L E C

9, avenue du Général-Leclerc
———— NANCY ————

D.L. n° 15023 - 3° trim. 1978