

TROISIEME PARTIE
CONTRIBUTION A LA PROBLEMATIQUE DES
REPRESENTATIONS SOCIALES DU TRANSPORT COLLECTIF
REGIONAL
(NIVEAU III)

Ce chapitre constitue une contribution à la problématique des représentations sociales. Ce qui caractérise sa démarche est, à la lumière de l'exemple du Nord-Pas-De-Calais et du Languedoc-Roussillon, de tenter de comprendre dans un même mouvement intellectuel une politique de transport collectif régional, son statut social et ses représentations.

Dans cette perspective, on s'efforcera de saisir quelles conceptions du transport collectif régional sont engagées dans les discours des acteurs sociaux (les représentations étant du domaine des discours qui reflètent de manière plus ou moins diffractée des pratiques) présidant à la formation d'une politique de transport collectif régional.

Notre propos est donc d'aboutir à une meilleure connaissance de la manière dont les représentations sociales se forment et se transforment historiquement.

Celui-ci veut aussi contribuer à apporter des éléments de méthode sociologiques susceptibles d'être utiles à l'action. En étudiant les représentations, on étudie aussi des illusions, des pratiques idéologiques, voire les limites de ces pratiques.

En effet, les photographies successives de l'opinion publique à un moment donné ne suffisent pas à la compréhension des mécanismes sociaux. Elles sont le plus souvent interprétées selon les logiques de l'émetteur et conduisent à des interprétations parfois erronées des mécanismes de formation des représentations dans le corps sociaux et par voie de conséquence de l'opinion publique (36).

De ce point de vue, les travaux de C. HARMELLE nous paraissent ouvrir la voie d'une nouvelle problématique des représentations du transport collectif régional (37), par la manière dont ces travaux tentent de traduire la relation entre pratiques et discours des groupes sociaux vis à vis du transport collectif régional. Ce second élément est à prendre en compte. Il est completif de la représentation des acteurs institutionnels et permet alors de saisir les interactions entre représentations des acteurs et représentations des groupes, leurs points de conjonction comme leurs décalages.

(36) Cf. à ce sujet, l'"imprévisibilité" des récents mouvements sociaux en France. C. également : "l'opinion publique n'existe pas" in Questions de sociologie, les éditions de minuit, Paris 1980, p.222 à 235.

(37) C. HARMELLE, Image du réseau régional auprès du public, CVKE SNCF, 301 pages, Juillet 1985.

Un dernier aspect de l'étude ci-après concerne le problème de l'approche comparative entre deux régions.

Pour des raisons de temps et de budget de la recherche, nous avons privilégié le cas du Nord-Pas de Calais, pour deux raisons essentielles.

1) Le schéma régional de transport collectif du Nord-Pas de Calais a été engagé beaucoup plus tôt qu'en Languedoc-Roussillon : 1978 pour le Nord-Pas de Calais, 1984 pour le Languedoc-Roussillon. On a donc affaire à une temporalité historique beaucoup plus importante qui satisfait l'approche diachronique des représentations.

2) Par conséquent, on a affaire à une densité et à une variété du corpus et des matériaux beaucoup plus importantes. La prodigalité des supports, des contenus et des idées - la richesse de l'Archive (38) - permet l'étude empirique et synthétique du transport collectif à partir d'un corpus homogène. A nouveau, sa mise en perspective historique autorise la construction de périodisations, a posteriori, du contenu des représentations. On peut donc à la fois suivre les transformations des représentations et repérer les acteurs qui sont les agents du changement.

L'analyse du processus des représentations en Nord-Pas de Calais a été conduite à partir de la constitution d'un ensemble diversifié de données :

- Documents d'élaboration du S.R.T.,
- Productions du Conseil Régional et de la SNCF : lettres de la région, articles de revues, ...
- Presse et informations destinées à la presse,
- Film vidéo, diapositives, affiches, indicateurs SNCF, train-exposition,
- Sondages d'opinions.

A cet ensemble de données systématiques s'ajoutent d'autres matériaux, au niveau central ou local, ayant trait à l'élaboration d'orientations et de décisions dans le domaine de la planification - plan régional et contrat de plan - qu'il s'agisse du Transport Collectif Régional, des infrastructures de transport ou d'autres aspects du développement et de l'aménagement régional, y compris dans le cadre des travaux des commissions préparatoires.

(38) Sur l'importance de l'archive dans l'étude de la constitution des savoirs, Cf. Michel FOUCAULT, L'archéologie du savoir, GALLIMARD, 1969, 275 pages.

Le recueil des données a été complété par des entretiens au niveau Conseil Régional (transports, information et communication, agence régionale de développement, ...), et DRE.

Pour le Languedoc-Roussillon, nous disposons essentiellement des documents de travail du schéma régional de transport collectif (DRE 1978 et 1979) et de la campagne de presse 1984-1985. Ce recueil de données a été complété par deux entretiens, l'un au niveau Conseil Régional (transports), l'autre au niveau DRE. Il est à noter que les articles de presse sont très répétitifs entre eux et qu'ils ne font pour l'essentiel que reproduire et entériner le discours officiel.

En l'occurrence, la limite de l'analyse comparative nous paraît résider principalement dans cette dissimilitude de "profondeur de champ" - historique et thématique - constatée entre les deux régions.

Néanmoins, on notera les éléments de convergence et de différence à l'oeuvre dans la région Languedoc-Roussillon par rapport à la région Nord-Pas de Calais, lorsque ceux-ci s'avéreront pertinents.

En ce qui concerne la méthodologie de l'étude des représentations sociales, pour des questions de disponibilité et/ou d'existence de travaux relatifs à la représentation des groupes sociaux, nous avons conduit notre étude sur les représentations sociales des acteurs institutionnels qui sont partie intégrante, au même titre que celles des groupes sociaux, de la constitution des représentations sociales au sens large du terme. Compte tenu du fait que ces acteurs peuvent disposer d'un ensemble d'outils de communication pour médiatiser leurs représentations propres, la méthodologie ci-après prend en compte la relation entre représentations sociales et stratégie de communication.

I - L'EXEMPLE DU NORD PAS DE CALAIS

Depuis 1978, date de la première convention tripartite Etat-Région-SNCF, le Conseil Régional du Nord-Pas de Calais a produit une série d'actions destinées à l'information et à la promotion du transport collectif régional. Une stratégie de communication est née, de manière à informer le public de la mise en oeuvre progressive du schéma régional de transport et à promouvoir l'image de marque du TCR, ceci afin de lui conférer une puissance attractive.

Mise en oeuvre depuis huit ans déjà, cette stratégie de communication a une histoire. Elle a produit un certain nombre d'objets - affiches, logo, voiture-expo, films - mais aussi différents discours qui témoignent dans la pratique de l'évolution des enjeux et des préoccupations vis à vis du TCR, qu'on y parle de schéma régional de transport, d'offre de service, du Conseil Régional, du développement de la région ...

C'est à dire que cette stratégie de communication en termes de stratégie d'images n'est pas autonome. Son donné à voir reflète de manière plus ou moins diffractée et complexe des transformations structurelles, mais aussi des modifications de représentations vis à vis du transport régional.

Ces représentations peuvent ne pas apparaître uniquement et directement dans le produit affiché en soi. Elles sont à l'oeuvre plus en amont, par exemple dans l'élaboration elle-même de la stratégie de communication, dans les objectifs, les moyens, les contenus dont elle se dote. Elles peuvent également se générer au travers de formes de discours sur le TCR, dont certaines sont à considérer comme des informations mais aussi comme des propos ou des à-propos sur le TCR, par exemple les informations destinées à la presse ou les fascicules régionaux tels que la Lettre de la Région Nord-Pas de Calais.

Dans ces différents cas de figure, les locuteurs peuvent continuer à se situer en observateurs dévoilant un sens littéral ou prosaïque mais se transformer aussi en commentateurs révélant un sens symbolique, voire en créateurs débridant leur imagination.

Ainsi, en ce qui concerne les représentations du transport collectif régional, on amorcera ici, de manière conjointe, la méthodologie suivante :

- Une analyse des transformations éventuelles de sens, réintégrées dans une perspective historique. On se situe alors du côté de l'analyse sémantique qui

s'attache à la décomposition des signifiés sur un plan diachronique.

- Une analyse de la transformation des symboles, c'est-à-dire des rapports associatifs de sens, qui peuvent se nouer entre le terme énoncé - le TCR - et la série multiple de termes qu'il peut suggérer.

C'est dire que dans l'ordre sémantique - le sens et ses transformations - joue également une chaîne symbolique (métaphorique), expression de représentations socialement définies.

Par conséquent, s'impose dans un premier temps un repérage des discours qui sont aussi des représentations sociales parce que socialement produites par des acteurs sociaux qui expriment leur rapport à l'objet dont ils parlent ou qu'ils ont en charge.

Cependant, cette analyse resterait incomplète si elle n'intégrait pas la réalité historique de ces représentations. Auquel cas, la sensibilité à la conjoncture reste essentielle pour comprendre la matérialité des représentations sociales.

Enfin, on reviendra à chaque fois qu'il sera possible sur la stratégie de communication elle-même afin de lui poser la question de ses conditions réelles d'existence : ses propres transformations sémantiques et symboliques, ses effets associatifs de sens par rapport aux différents objets qu'elle est amenée à supporter et à promouvoir, le transport, le Conseil Régional, la Région ...

C'est que le discours sur le TCR parle tout autant du TCR lui-même que de ce qu'il environne et le structure plus en profondeur. Celui-ci n'est pas seulement d'ordre informatif ou promotionnel, mais aussi idéologique. Ainsi est-il parfois nécessaire de problématiser une stratégie de communication, sa fonction imageante, par les représentations sociales qu'elle sous-tend, elles-mêmes expression d'enjeux et de pratiques socialement et historiquement définies.

1.1 - LA PROMOTION DU SCHEMA REGIONAL DE TRANSPORT (1978-1981)

Tôt élaborées, les composantes du schéma régional du transport collectif du Nord-Pas de Calais proposent la promotion, au sens structurel du terme, des services de transport en commun. Les orientations émises et objectivées par le document de travail d'Avril 1977 (39), se fondent en effet sur un diagnostic sans nuances : le rôle régional des transports en commun a été largement sous-estimé.

"Ce diagnostic qui, dans sa brièveté, est nécessairement sans nuances, souligne la nécessité d'une intervention vigoureuse pour donner un essor nouveau au transport collectif d'intérêt régional".
(40)

Le matériel affecté à la desserte régionale est constitué en grande partie de voitures d'âge supérieur à 40 ans. Les trains de la desserte régionale sont lents et la fréquence de certaines dessertes insuffisante.

Vétusté, lenteur, inadaptation chronique des horaires, la première phase du schéma régional de transport va opérer une transformation profonde du cadre matériel et physique du transport régional. Cet essor, qui constitue en soi une promotion directe du transport collectif d'intérêt régional, représente une rupture radicale avec le passé. Cette rupture s'effectue sur le mode de la rénovation (on parle de "véritable plan de rénovation des transports omnibus de la SNCF") et de la réorganisation, celle des services par axes entre 1978 et 1981.

C'est dire que l'enjeu du TCR pendant la période 1978-1981 est celui du neuf par rapport à l'ancien, de la cohérence par rapport à l'incohérence, du rationnel par rapport à l'irrationnel notamment sur le plan des horaires.

Dependant, cette volonté de rénovation et de réorganisation n'est pas seulement présentée comme une notion d'ordre fonctionnel et technique. Elle est également l'expression d'une nécessité socio-économique.

(39) Région Nord-Pas de Calais, Pour une politique régionale d'amélioration du transport collectif, Conseil Régional, Document de travail, Avril 1979 (extrait du rapport d'orientation).

(40) Pour une politique régionale d'amélioration du transport collectif, op. cit., p. 10.

La conjoncture historique d'alors impose en effet de resituer ces notions de réorganisation et de rénovation dans leurs deux acceptions possibles : création d'une structure physique nouvelle en totale rupture avec l'ancienne (le système de transport conçu comme une fin en soi), mais aussi rôle socio-économique d'un véritable service public régional :

"Le système de transport doit donc être adapté pour satisfaire les besoins de déplacement de la population et non pas être conçu comme une fin en soi". (41)

Cette seconde acception transparaît nettement dans les intentions de base du schéma. ("le transport en commun doit être un service public de qualité") et dans les options pour l'amélioration du transport collectif.

"Il faut garantir aux usagers une qualité minimum de service public de transport indépendamment du volume de la clientèle. Ce service contribuerait à l'amélioration du cadre de vie des populations et plus particulièrement de celles qui n'ont pas d'autres possibilités que l'usage du transport collectif (42).

Ainsi, le Groupe de Travail raisonne-t-il à partir d'une qualité minimum de service public. Il attend moins une mutation soudaine dans le volume et le partage de la clientèle que des retombées socio-économiques concrètes et palpables sur le plan de la qualité de la vie.

Dans cette perspective, un triple rôle est assigné au transport collectif d'intérêt régional, triptique qui constitue "l'organisation de base du service public".

- Assurer une partie des déplacements habitat-travail qui débordent les périmètres urbains. il s'agit notamment de les satisfaire par une qualité d'offre suffisante, afin d'épargner aux usagers actuels des temps de trajets et des délais d'attente trop importants qui allongent la journée de travail. Comme le rappellera ensuite le rapporteur du Groupe de Travail "Transport", le Sénateur communiste Hector VIRON, ces déplacements concernent "généralement des gens aux revenus modestes, obligés d'ajouter ces trajets à une dure journée de travail". (43)

(41) Ibid, p. 15.

(42) Ibid, p. 4.

(43) La lettre de la Région Nord-Pas de Calais, N° 22, Mars 1977, "Enfin ! Un véritable transport collectif régional", p. 4.

- Garantir l'accès aux services urbains et aux équipements comme les Universités. Il s'agit notamment de garantir un minimum d'accessibilité par les transports publics à certains services et équipements (les grands équipements dans les domaines de l'administration, de la santé ...) pour tous, c'est-à-dire également pour la population non motorisée. Or la captivité est un phénomène collectif qui s'accroît à mesure que l'on descend dans l'échelle sociale et qu'on déborde la sphère stricto-sensu des actifs, masculins et adultes. Quant à l'amélioration des conditions de déplacements habitat-Université, elle vise à rétablir le choix entre le lieu de résidence dans la famille- "plus économique" - et près de l'Université.

- Faciliter les relations sociales. L'importance du motif de déplacement "visite à parents et amis", soulignée dans les enquêtes, "s'explique en partie par la dispersion des familles et des groupes sociaux provoquée par les transformations économiques actuelles" (44). Ce dernier rôle socio-économique assigné au transport collectif régional repose en effet sur l'adéquation possible entre déplacements pour visite aux parents et amis et ceux pour accéder aux services. Cette adéquation est permise par l'attraction de la métropole ou entre villes proches, compte tenu de l'importance de leur population.

Ainsi, la réalisation d'une politique favorable au transport collectif régional se fonde-t-elle en dernière instance sur des contraintes de nature économique et sociale.

Ces contraintes sont issues du double mouvement de concentration et de redéploiement des fonctions socio-économiques. Ce double mouvement renforce les situations de dépendance et de déséquilibre au plan spatial, contribuant par là à une dégradation du cadre de vie des populations, notamment dans les classes les moins aisées.

En effet, celles-ci sont également les moins favorisées au plan de leurs conditions de travail et d'étude comme au plan de leurs conditions de transport et de leurs possibilités à satisfaire leurs besoins de déplacement. La politique régionale d'amélioration du transport collectif revêt donc un certain nombre d'enjeux sociaux.

(44) Pour une politique régionale d'amélioration du transport collectif, op. cit., p. 18.

La promotion du transport collectif régional, au sens structurel du terme (action et moyens d'amélioration des conditions de déplacement) se fonde par conséquent sur une représentation du rôle socio-économique du TCR. Elle se bâtit sur le droit égalitaire des populations à satisfaire leurs besoins de déplacement dans les meilleures conditions de transport. Elle doit être avant tout une réalisation sociale, c'est à dire qui produise un impact socio-économique. La notion de service public en constitue le point nodal.

Or, cette représentation sociale du rôle du TCR, sociale au sens où elle est portée et définie par des acteurs sociaux constitués et réunis alors par l'entité du Groupe de Travail, va être travaillée par un certain nombre de glissements et de transformations de sens. Ce travail à la fois sémantique et symbolique va s'effectuer à l'intérieur comme à l'extérieur du Groupe de Travail (45), témoignant par là des enjeux à la fois matériels et idéologiques de chacun des acteurs.

Le lancement du transport collectif régional va être l'objet d'un certain nombre de commentaires quant à la définition du rôle du TCR. Ceux-ci se retrouvent notamment exprimés dans la Lettre de la Région Nord-Pas de Calais en Mars 1979 qui y consacre son vingt-deuxième numéro : "Enfin ! Un véritable transport collectif régional".

On y retrouve bien entendu les motivations originelles de l'élaboration du schéma régional de transport collectif, particulièrement chez le Sénateur communiste du Nord, Hector VIRON, rapporteur du Groupe de Travail "Transport".

Il est notamment rappelé la relation étroite qui unit les moyens d'une amélioration des transports ferroviaires et routiers par autocars (renouvellement et acquisition de matériel, vitesse, fréquence, adaptation des horaires) et le caractère "éminemment social et concret" de l'opération.

Les caractéristiques fonctionnelles et techniques de la réalisation restent donc fortement articulées aux objectifs socio-économiques.

Autrement dit, le transport collectif régional est appréhendé et représenté non pas comme une fin en soi mais sur le mode du dépassement du système de transport par la mise en lumière de ses enjeux sociaux.

(45) Rappelons que le groupe de travail de la commission aménagement du territoire et cadre de vie du Conseil Régional, est composé d'élus auquel sont associés des représentants du Comité Economique et Social Régional (C.E.S.R.), et d'usagers. Assiste également aux réunions notamment la Direction Régionale de la SNCF.

Cependant, cette représentation sociale du TCR est également travaillée par des redéfinitions de nature quelque peu différentes qui s'expriment au sein même du Groupe de Travail, non plus comme entité organique, mais comme rassemblement de personnalités diverses amenées à définir plus précisément leur position et leur point de vue.

A l'intérieur du Groupe de Travail se redéfinissent et se précisent des pensées partenariales qui établissent et légitiment la pratique des acteurs en présence, la fonction idéologique du discours étant alors de justifier cette pratique.

Cette diversification des pensées partenariales s'exprime d'ailleurs dans la forme même de la présentation, la mise en page du dossier s'effectuant par tribune successives comme si le plan sémiologique (ordonnancement des discours) venait redoubler les diverses prises de parole au plan sémantique (sens du discours).

Pour le représentant du Comité Economique et Social Régional, le schéma de transport est d'abord l'enjeu de la "communication régionale".

"Qu'est-ce qu'une région ? Des hommes et des communications. Comment ne pas voir qu'une des questions capitales de notre époque est l'aménagement du temps ... Tout laisse supposer que dans les années qui viennent de profondes modifications interviendront encore dans l'aménagement aussi bien du temps de travail que du temps de loisirs. Comment adapter les communications aux nouveaux besoins des hommes, telle est bien la question (46).

Dans le cas précédent, la représentation idéologique fonctionnait sur le mode de la correction des effets les plus voyants du système socio-économique, socialisant par là les améliorations techniques et quantitatives pour en faire le vecteur d'une réduction des inégalités et des injustices dans les conditions de vie et de travail. Elle restait fondée sur le droit pour tous à se déplacer dans les meilleures conditions.

(46) Lettre de la Région Nord-Pas de Calais, op. cit. p.5.

Dans le cas suivant, on assiste à une représentation plus neutralisée du système de transport et par là-même du système socio-économique qui le sous-tend. Affirmée comme la grande question du temps présent et à venir, la communication régionale opère un glissement de la représentation sociale du transport collectif, expression d'une nécessité socio-économique, vers l'adaptation continue et en souplesse d'un outil performant au service d'une mobilité accrue des hommes, celle-ci étant induite par l'aménagement du temps et les nouveaux besoins qu'il susciterait. Le mode de représentation tend davantage vers une fonction de régulation des besoins par le système de transport.

Pour la Direction Régionale SNCF, le schéma de transport revêt avant tout un enjeu financier et commercial par rapport aux obligations de service public.

"Les services omnibus déficitaires ne peuvent être maintenus que dans la mesure où ils sont considérés comme des services publics pour lesquels l'Etat couvre le déficit. En un sens, l'Etat nous a rendu une liberté commerciale et nous a imposé une contrainte. Mais pour les services omnibus, il nous a laissé la latitude de passer des conventions particulières avec les collectivités locales qui souhaiteraient améliorer le service rendu aux usagers" (47).

On y voit également un moyen d'améliorer l'image de marque globale de la SNCF.

"Il n'est pas douteux qu'un nouveau matériel et un service de plus grande qualité amélioreront l'image de marque de la SNCF" (48).

Le schéma régional permet de mettre en valeur le rail "comme outil préférentiel d'une politique" et les qualités intrinsèques des structures administratives de la SNCF, notamment la structure Direction Régionale, "organisation unique et responsable, capable d'étudier, de négocier et de réaliser" (49).

(47) Ibid.

(48) Ibid.

(49) Cf. not. Revue Générale des Chemins de Fer, "Le schéma régional des transports Nord-Pas de Calais", Région de Lille de la SNCF, Juillet-Aout 1982.

Ainsi, la Direction Régionale est-elle porteuse, au plan des représentations socialement définies du rôle du transport collectif régional, de la pratique financière et commerciale de la SNCF : contrôle des obligations de service public, impact en termes d'image de marque, promotion du rail et des structures décentralisées de l'entreprise. Elle représente ces enjeux sur le mode du "service rendu aux usagers".

Mais il semble bien qu'apparaisse un retard, du moins un déphasage, par rapport aux objectifs socio-économiques assignés par la politique régionale de transport du Nord-Pas de Calais. La Direction Régionale semble en retrait par rapport aux objectifs de cette politique, contrairement au voeu d'adaptation aux enjeux régionaux, qui ont présidé à sa création en tant que structure décentralisée.

A l'extérieur du Groupe de Travail proprement dit, le Conseil Régional est également le lieu d'un travail idéologique puissant quant au rôle du TCR.

Cette représentation se constitue notamment autour des retombées proprement économiques du schéma, qui renvoient aux notions de sauvegarde de l'emploi et de défense des entreprises régionales.

La commande de matériel passée par la Région devra en effet procurer normalement 800.000 heures de travail supplémentaires aux entreprises locales de matériel ferroviaire, CIMT, ANF, SOFANOR, CAREL-FOUCHE-LANGUEPIN (50).

"Au total, dans ces entreprises de matériel du Valenciennois qui emploient plus de 4.000 travailleurs, des centaines d'emplois seront garantis pour trois ans. 800.000 heures de travail, ce n'est pas mince quand on sait la gravité de la situation de l'emploi dans le Nord-Pas de Calais : 110.000 chômeurs !" (51)

Ainsi, l'enjeu du TCR se focalise également sur les effets directs ou indirects qu'on peut en attendre pour l'économie régionale : maintien des activités, stabilisation de l'emploi régional ; consolidation des entreprises concernées, promotion et gain de notoriété pour celles-ci ; au delà, mobilisation idéologique de toute une région autour du projet TCR.

(50) Cf. not. La Lettre de la Région, op. cit. ; "800.000 heures de travail", pp. 10 - 11.

(51) Pierre MAURODY, Député-Maire de Lille, Président du Conseil Régional, ibid., p. 4

Car celui-ci peut également déterminer l'avenir de toute l'économie régionale. L'opération TCR Nord-Pas de Calais doit être un "dossier exemplaire", tant sur le plan de sa promotion à usage interne (les impacts socio-économiques) qu'à usage externe. Son succès doit permettre aux autres régions, encore hésitantes par rapport à la mise en oeuvre de leur propre schéma, d'emboîter le pas du Nord-Pas de Calais.

Ces régions constituent effectivement un marché potentiel pour les entreprises de matériel ferroviaire installées principalement dans le Valenciennois. Elles apparaissent comme une alternative possible et raisonnable à la baisse tendancielle des commandes sur le marché international.

L'apparition d'un nouveau marché régional devient un élément déterminant de la représentation sociale du TCR et de sa nécessaire promotion.

Outre les représentations en termes de "retombées" économiques, la représentation du TCR fonctionne également sur le mode de la défense du local. Grâce à la mise en oeuvre du schéma régional de transport, "on va rompre définitivement avec une détestable habitude qui consistait à envoyer mourir dans le Nord-Pas de Calais, le matériel déclassé de la Région Parisienne - et l'on sait combien ce genres de wagon à la vie dure ..." (52).

C'est qu'il est non seulement important de soutenir les industries locales (fonction imageante que se donne le pouvoir économique établi dans le Valenciennois) mais aussi de rompre avec la logique d'infériorité et de subordination du régional par rapport au central, symbolisée ici par un antagonisme d'ordre spatial (Région Parisienne, Région Nord-Pas de Calais), temporel (le Nord-Pas de Calais à la traîne de la Région Parisienne), et technique (le matériel "déclassé").

Le schéma régional symbolise une rupture avec la logique du déclassement régional. Non seulement le pouvoir économique local réagit, relayé par l'instance politique susceptible de représenter ses intérêts au mieux, mais aussi le pouvoir politique lui-même. Il superpose à l'élaboration du schéma, la symbolique du reclassement, le TCR devenant l'enjeu et la médiation d'une entreprise idéologique : la défense unanime du local. Cette défense du local, par le biais du TCR, rejoint également une stratégie de recomposition d'image de la région, qu'on se représente comme injustement défavorisée : "déclassée".

(52) Pierre MAUROY, *ibid*, p. 4.

On avait vu que le TCR représentait un acte d'équité et de justice pour les classes inférieures, plus défavorisées au plan de leurs conditions de vie et de transport, par rapport aux classes supérieures (impact socio-économique du TCR).

Il représente un acte identique pour le pouvoir politique régional en place, mais cette fois en termes de reclassement du local par rapport au central (impact spatio-politique du TCR).

Enfin, le TCR revêt un enjeu politique, à la fois national et local. Il sert de support à la promotion des idées de la gauche française, en premier lieu de la politique de décentralisation à laquelle sont associées les métaphores de progrès, de justice et de liberté.

Ainsi, les élus de gauche peuvent-ils se donner à voir comme les représentants de ces idéaux, véritables métaphores humaines de ces représentations symboliques.

"Il (le TCR) apporte la preuve concrète qu'une initiative régionale peut conduire à des propositions novatrices auxquelles l'Etat peut et doit s'associer, et que la Région peut, sur un point très précis, si elle ne résout pas les problèmes considérables auxquels est confrontée la Région Nord-Pas de Calais, régler elle-même ses propres problèmes dès lors qu'elle a ou qu'on lui donne les moyens de le faire. C'est pourquoi, demain, les élus de gauche continuerons à revendiquer plus de responsabilités pour davantage de justice et de liberté" (53).

Sans doute interfèrent ici la conjoncture locale et nationale.

Sur le plan local, la puissance politique de la gauche d'opposition, avec un Président du Conseil Régional promis aux plus hautes destinées, constitue un relais appréciable des idées de gauche en direction du local. Et dans le contexte localisé des représentations nationales, le transport collectif devient un vecteur non négligeable de promotion de ces idées.

Sur le plan national, la décentralisation mais aussi la défense du service public, à laquelle est clairement identifiée la défense de la SNCF (y compris sur le plan de son équilibre financier), la correction des inégalités, la promotion des classes défavorisées, l'aménagement du temps de travail, la relance de l'emploi... sont autant d'idées de gauche susceptibles de trouver un terrain d'application en Nord-Pas de Calais par le biais du transport collectif.

(53) Pierre MAUROD, *ibid*, p. 4.

Autrement dit, le TCR nourrit et accompagne la montée de l'idéologie de la gauche nationale mais aussi devient un terrain possible d'application locale et anticipée d'une politique nationale à venir.

Ainsi, pendant la période 1977-1981, le TCR fonctionne pour ainsi dire comme un laboratoire, au sens expérimental du terme (application de principes politiques à un objet concret et précis) et idéologique, le TCR jouant plus globalement son rôle de laboratoire des idées. A la fois, la représentation du TCR est produite par le mouvement général des idées de gauche et le TCR est une production spécifique destinée à la représentation de ces idées.

A ce titre, l'article intitulé "Hier - Aujourd'hui" et paru dans la Lettre de la Région Nord-Pas de Calais constitue un témoignage historique exemplaire de l'appropriation d'un outil technique à des fins idéologiques, de l'investissement du TCR par les représentations sociales dominantes. Création imaginée par le Conseil Régional, ce bref exercice de communication restitue sur un plan symbolique un certain nombre d'enjeux propres au TCR.

D'abord, le groupe social porteur, par conséquent la cible: Jules MICHELOT, habitant de Couttiches "le village de ses parents, où il a la petite maison ouvrière", et salarié d'une compagnie d'assurance de Lille. C'est bien l'OS en col blanc qui est d'abord visé par le TCR, sur fond de traditionalisme ouvrier et d'ascension sociale.

Ensuite, la situation locale: "les wagons ne sont pas de la première jeunesse ! Il y a quarante ans à Paris, c'était le dernier cri, la pointe du progrès." On joue bien sur le levier idéologique de la défense du local.

Enfin, les conditions de travail et de transport: "il pourrait se permettre d'arriver à l'heure mais pas trop après huit heures, sous peine de devoir venir le samedi ... si bien que les horaires libres et la journée continue, Jules MICHELOT, cela ne lui semble pas être un progrès considérable".

L'enjeu social du TCR, est mis en avant par l'inadaptation d'un outil technique, notamment sur le plan des horaires, par rapport à un progrès de société, ici l'aménagement du temps de travail.

Par rapport à "hier", la rupture est totale. "Aujourd'hui", Jules MICHELOT a son fauteuil-club, "son" train "aussi beau que celui des Parisiens", il profite des horaires libres, de la journée continue et dégage du temps libre sur le temps de travail et de transport pour sa famille et pour lui-même.

C'est dire que la rupture d'image censée accompagner cette rupture temporelle n'est pas seulement d'ordre technico-fonctionnel. Elle doit engendrer un certain nombre de représentations sociales du TCR, une imagerie sociale des groupes sociaux / usagers, comme en témoignent les symboles de la communication.

- Le fauteuil-club, le confort :

Le reclassement du matériel accompagne le "reclassement" du groupe ouvrier en ascension sociale, sa requalification. Il y a adéquation entre l'image du mode et l'image de soi.

- "Son train" à soi, "frappé du signe Région Nord-Pas de Calais":

On ajuste la défense du local à son corollaire, l'identité régionale. Le sigle en est l'emblème.

Enfin, l'adéquation des horaires du TCR par rapport au temps de travail du salarié signale l'impact socio-économique de l'opération.

Par rapport à cet ensemble de représentations sociales à l'oeuvre, les campagnes promotionnelles vont adopter un caractère essentiellement performatif et commercial. Il s'agit avant tout de faire savoir.

Ainsi, le but de la campagne est-il de présenter aux usagers existants ou potentiels les nouveaux matériels et les nouveaux services, en s'attachant plus particulièrement à une clientèle cible : les usagers de l'automobile se déplaçant pour le domicile-travail.

Les supports essentiels en sont :

- Un affichage massif avec quatre affiches : une générale ("votre prochaine voiture"), une sur le "confort", une sur la "vitesse", une sur les "horaires adaptés".

- Une distribution à plusieurs centaines de milles d'exemplaires d'un dépliant et des horaires des nouveaux services.

- Une voiture exposition qui représente les nouveaux services et le nouveau matériel.

En outre, une action spécifique au TCR paraît dans la presse ; de nombreux articles annoncent la voiture-exposition ; les inaugurations de services et les changements d'horaires sont publiés dans tous les grands quotidiens régionaux. L'inauguration des différents axes donne lieu à de multiples manifestations.

Préparée par un encart dans la presse régionale au printemps 1978 et par un pré-affichage de sensibilisation sur le thème "Enfin ! un véritable transport collectif régional", cette campagne se développe sur quatre ans (78-81), par secteur géographique, au rythme des réorganisations des services.

Sur le plan chronologique, le déroulement de la campagne promotionnelle se calque sur la logique temporelle et géographique du schéma régional. La campagne correspond exactement à la première phase du schéma régional.

Sur le plan sémantique, les thèmes du confort (le fauteuil-club), de la vitesse et des horaires adaptés redoublent, au plan de la stratégie de communication, la rupture opérée par rapport au passé. La stratégie est fondée sur la transformation du cadre matériel et physique du transport régional. Elle est l'enjeu de l'objectivité et de la conformité du discours commercial par rapport à une certaine réalité technique et fonctionnelle du TCR. "Promouvoir" prend donc ici le sens simple et univoque d'informer des changements qui s'opèrent. Au centre de cette transformation, l'offre de service SNCF.

La campagne colle très exactement aux opérations de rénovation du matériel et de réorganisation horaire issue du schéma régional de transport. Elle est la traduction par l'image d'une traduction par les faits.

Sa logique est celle d'un accompagnement et d'une présentation du renouvellement de l'offre ferroviaire. En termes de stratégie de contre-image, elle vise à inverser l'image de l'univers déclassé du "train de banlieue".

Dans une perspective de communication sociale appliquée, la question fondamentale devient alors : quel rôle socio-économique ont donc joué la création du TCR, la politique de rénovation et de réorganisation, la production de nouvelles conditions de déplacement ? En direction de quels groupes sociaux en particulier ? Comment ces éléments sont-ils à promouvoir, à ré-utiliser, à re-présenter en direction des différents groupes sociaux installés sur le territoire historiquement donné ? Et quels résultats en termes d'image de marque est-on alors en droit d'espérer ? Pour qui plus précisément (la SNCF, la Région ...) ? Selon quelles modalités particulières ?

1.2 - LA PROMOTION DU CONSEIL REGIONAL (1982 - 1985)

Pendant la période précédente, la stratégie de communication reste marquée par la promotion des améliorations techniques du TCR, qui vise à renverser l'image "train de banlieue" (stratégie de contre-image). Désormais, les efforts de communication vont davantage porter sur les actions du Conseil Régional en matière de transport collectif régional.

Le glissement peut se résumer ainsi : on passe d'une stratégie de renversement d'image à une stratégie d'institutionnalisation d'image.

"Dans un premier temps, le TCR a été lancé comme un service nouveau, capable de mieux concurrencer la voiture particulière que ne le pouvaient les trains de banlieue de l'époque. Le ton était très commercial. Ensuite les campagnes sont devenues plus abstraites au détriment du discours commercial. L'objectif essentiel devenait d'institutionnaliser l'image TCR avec pour but d'en faire une réalisation typiquement régionale" (54).

C'est pendant la période 1983-1984 que la campagne institutionnelle va être essentiellement axée sur la notoriété du Conseil Régional en tant qu'institution crédible, "c'est à dire réellement agissante face aux problèmes de transport de la Région Nord-Pas de Calais" et sur la concrétisation de la politique du Conseil régional "qui a voulu et réussi la mise en oeuvre du Schéma Régional de Transports au sein d'une région pilote en matière de décentralisation" (55).

Les années 1983-1984 marquent en effet un tournant pour le système de transport collectif régional du Nord-Pas de Calais, signifié par deux événements majeurs tant au plan central que local. La LOTI, parue en décembre 1982, détermine dorénavant les conditions de décentralisation en conférant pouvoir aux élus ; le succès du schéma régional, compte tenu de l'essor du trafic voyageurs de 1978 à 1983, conduit le Conseil Régional avec le concours de l'Etat et de la SNCF à engager dès 1984 une nouvelle phase de développement du TCR. Celle-ci se concrétise notamment par l'achat de 31 voitures inox à 2 niveaux et la création de 116.000 trains X KM.

(54) Région Nord-Pas de Calais. Informations destinées à la presse, Direction des Transports, 7 Octobre 1986 ; "Les campagnes promotionnelles du TCR".

(55) Ibid.

Il s'opère par conséquent un glissement de la communication commerciale (valorisation d'un produit) à la communication institutionnelle (valorisation d'un acteur). Mais ce glissement n'est rendu historiquement possible parce que la LOTI légitime le pouvoir de l'acteur et que le succès du schéma régional crédibilise l'acteur.

On trouve les prémices de cette communication institutionnelle dans la campagne-affiche "Prenez le train de votre région. TCR transport collectif régional", qui se déroule en 1982 et 1983. Cependant cette première campagne porte davantage sur l'explication du sigle TCR que sur une réelle identification du TCR au Conseil Régional.

Sur le fond de l'affiche, le paysage régional est bien présent (littoral, moulin, beffroi) mais le logo du Conseil Régional (coeur / beffroi) est absent. Une voiture SNCF est reproduite au bas de l'affiche, avec le logo SNCF dominant.

Cette phase intermédiaire représente le TCR comme une réalisation régionale à laquelle contribue directement la SNCF, et non pas à proprement parler comme une réalisation du Conseil Régional.

L'identification du TCR au Conseil Régional devient l'axe essentiel lors des deux campagnes d'affichage suivantes, alors que le pouvoir des élus régionaux et le succès du TCR sont désormais acquis.

La première campagne, "En voiture SVP-TCR une réalisation du Conseil Régional", présente au centre de l'affiche le nouveau réseau régional avec le plan de ligne qui structurent la région, reproduite dans ses contours géomorphologiques.

Au dessus du réseau, apparaît au premier plan un panneau jaune, "Région Nord-Pas de Calais" où est désormais présent le logo du Conseil Régional (coeur / beffroi).

La voiture SNCF passe au second plan de l'affiche, avec le rappel "Région Nord-Pas de Calais", et "TCR" inscrit sur le matériel. La SNCF n'apparaît plus que par le biais de la voiture de bagagiste.

Au bas de l'affiche, sur toute la longueur, est imprimé en grand caractères "TCR, une réalisation du Conseil Régional".

La seconde campagne 84-85 est celle du "train 4 étoiles". Le logo SNCF réapparaît sur le matériel, puisqu'il s'agit de la rame à double étage. Sinon, le principe reste le même : "TCR, une réalisation du Conseil Régional".

Ainsi, les deux campagnes dévoilent un sens littéral qui correspond effectivement à la représentation publicitaire de la nouvelle phase de développement du TCR. Mais en termes de représentation socialement définie, celles-ci s'inscrivent dans le cadre d'une communication institutionnelle qui vise à la promotion du Conseil Régional par le biais du service conventionné.

Il n'y a pas seulement transformation d'une logique de communication (publicitaire versus institutionnelle) mais aussi transformation symbolique par un travail métaphorique sur l'image du service conventionné. La stratégie de communication développe à son tour des effets associatifs de sens entre l'image du service conventionné et celle du Conseil Régional.

Ce dernier se projette lui-même dans un outil dynamique et performant et y puise les ressources de sa propre représentation auprès du public. La communication institutionnelle tire parti de l'image de marque du TCR pour la faire fonctionner sur l'image du Conseil Régional. On peut donc bien parler d'une fonction imageante du TCR, en termes de promotion du Conseil Régional.

"En 1985, au delà de l'optimisation et de la fréquentation du TCR, la dernière campagne s'est attachée à faire percevoir au public le caractère exemplaire du TCR, témoignage de l'efficacité du Conseil Régional".

1.3 - VERS UNE SENSIBILISATION PLUS EN PROFONDEUR DU PUBLIC (1986)

La campagne promotionnelle TCR 1986 s'est enrichie de nouveaux moyens en fonction de ses objectifs commerciaux : fidéliser la clientèle acquise, mobiliser une clientèle non utilisatrice. En particulier, "l'expo-rail région Nord-Pas de Calais", opération inspirée en partie du "train des régions", vise à faire évoluer les campagnes de type traditionnel adopté jusqu'alors vers des actions de sensibilisation plus en profondeur du public.

Composé de quatre voitures, ce train sillonne la région du 11 octobre au 20 décembre 1986.

La voiture du "train des régions" est maintenue, consacrée au TCR et aux multiples services qu'il offre. Les trois autres voitures sont consacrées à trois grands thèmes :

- "Les grands dossiers régionaux actuels" : Lien Fixe Transmanche, TGV.
- "Le TCR et la région" sous la forme d'une exposition de photographies, avec la collaboration du Fonds Régional d'Art Contemporain (FRAC).
- "Transport", où le public est plus particulièrement invité à visionner le nouveau court métrage du TCR.

L'accent est mis sur le rôle prépondérant de la "communication". Il s'établit une relation de concomitance entre le train, mode de communication, et le train, instrument d'une stratégie de communication. Il devient un véritable médium sur rail.

L'expo-rail obéit à deux logiques : l'une pédagogique comme en témoigne le recours à la technique du "dossier" et à la forme culturelle de l'exposition ; l'autre plus théâtrale par un appel à l'imaginaire du public afin de mettre en valeur les potentialités du TCR.

Création originale dans le style de la comédie musicale, le court métrage sur le TCR reprend un certain nombre de critères de promotion comme la vitesse ou le confort. Il y ajoute certaines possibilités du TCR comme l'autonomie des enfants, l'ouverture spatiale, l'occupation du temps, le temps du voyage.

L'exposition photographique joue en partie sur des potentialités identiques, ainsi le temps du voyage, "ce défilement des images, des gares et des paysages, créant des instants propices à la médiation / roupillon et à la dérive sur rail, le temps et l'espace s'entremêlant pour se fondre et se confondre dans un état proche du sommeil" (56).

Pas plus que le temps d'attente, le temps du voyage n'est un temps vide : "la vie est là, derrière chaque porte, au coin de chaque fauteuil" (57).

Cette valorisation du temps du voyage vise essentiellement à enlever au TCR l'image du banal "d'un quotidien que l'on croit grasâtre et presque mort", comme s'il s'agissait d'empêcher toute resurgence ou permanence de l'image du train de banlieue. Car la valorisation du temps du voyage est également un moyen pour la campagne publicitaire d'intégrer le TCR dans l'univers du train grandes-lignes et par là même dans la mythologie du voyage.

"Tout comme le PLM et le Venise-St-Plon en passant par le TGV, on peut dire que le TCR fait aussi partie de la mythologie du voyage. Le voyage n'est pas une simple question de distance mais avant tout une idée. Ainsi, prendre le train pour Boulogne ou Calais c'était dans l'enfance "le voyage" de l'année vers la mer et les vacances" (58).

Ainsi, en dix années, le débridement de l'imagination a connu lui aussi une véritable transformation. De la mythologie sociale des années 1977-81 qui reposait sur la promotion de l'OS en col blanc, on est passé à une mythologie du voyage.

Mais cette mythologie du voyage ne signifie pas pour autant un repli dans le passé et dans un imaginaire déconnecté des transformations structurelles qui affectent le TCR.

Que la mythologie du voyage s'appuie sur l'univers grandes lignes ou sur les voyages "de l'enfance" vers le littoral (Boulogne, Calais) garde un sens conjoncturel. La Région devient autorité organisatrice de la totalité des trains régionaux, y compris justement les anciens express régionaux, et la convention région-SNCF de 1984 a contractualisé la création de nouveaux trains, notamment en direction du littoral.

(56) Région Nord-Pas de Calais - FRAC. "De trains en trains", septembre 1986.

(57) Ibid.

(58) Ibid.

Dans cette nouvelle conjoncture institutionnelle et contractuelle, la stratégie de communication procède à une "régionalisation" de l'univers du voyage ferroviaire et de ses potentialités imaginaires. Elle puise dans la mythologie du voyage les ressources d'une nouvelle représentation du TCR qui visent à gommer les images "train de banlieue" ou "déplacements obligés" par des effets de sens associés au "train grandes-lignes" et aux déplacements "loisirs-vacances", afin d'attirer une nouvelle clientèle ou de susciter de nouveaux usages.

1.4 - L'IDEOLOGIE DU DEVELOPPEMENT REGIONAL (1984-1986)

Ce détour par la mythologie ne doit effectivement pas faire oublier que les années 84-86 marquent une nouvelle étape décisive dans la poursuite du schéma régional de transport. Celui-ci s'intègre désormais dans le contexte de la décentralisation et du IXème Plan.

Les services régionaux de transports des personnes, y compris les liaisons routières d'intérêt régional (Calais - Dunkerque, Arras - Cambrai) ne constituent désormais qu'un volet d'un ensemble plus vaste intitulé "politiques régionales de transport". Ces politiques régionales se réfèrent directement à la politique d'industrialisation nouvelle de la Région Nord-Pas de Calais, dont le IXème Plan (1984-1988) ouvre la voie contractuelle.

La logique qui se met en place est comparable au système de la poupée russe : le TCR s'emboîte dans les politiques régionales d'infrastructures et de transport (personnes, marchandises) qui s'emboîtent à leur tour dans les politiques régionales, pièces maîtresses du contrat de plan Etat / Région.

Dans ce cadre, le rôle dévolu au TCR est d'assurer "une meilleure circulation des hommes" (59).

Le schéma régional de transport doit donc être complémentaire pour la partie qui le concerne, aux objectifs des politiques régionales de transport - création et modernisation des infrastructures routières, portuaires, maritimes, fluviales, aéroportuaires - à savoir permettre "une meilleure mobilité des hommes et des marchandises sans lesquelles les entreprises ne peuvent atteindre une plus grande productivité et par là-même une compétitivité accrue" (60).

Second poste du budget en matière de dotation budgétaire (336 MF), les politiques régionales de transport et d'infrastructures consacrent leur masse financière la plus importante à la poursuite des réalisations des infrastructures régionales, l'aménagement des ports notamment, et ultérieurement aux aménagements liés au Lien Fixe Transmanche et au TGV Nord.

(59) Lettre de la Région Nord-Pas de Calais, supplément au N° 55, Dossier Transport-Infrastructures, mars-avril 1985.

(60) Ibid.

Au même titre que la formation, la culture, l'aménagement régional, le tourisme, l'action économique..., elles deviennent l'outil du "développement régional" (61) qui se fixe pour objectif global, la nouvelle industrialisation du Nord-Pas de Calais à l'horizon 2000.

Ainsi, mais ni plus ni moins que les autres outils, les transports deviennent-ils un enjeu économique. Ils s'inscrivent dans une stratégie de développement et de restructuration qui prend pour cadre géo-politique, l'espace international de l'Europe du Nord.

"La région bénéficie d'une position stratégique au coeur de l'Europe. Conscient de l'enjeu économique que représente les transports, le Conseil Régional a engagé depuis de nombreuses années une politique ambitieuse de restructuration et de développement des infrastructures".

Par rapport à l'objet qui nous préoccupe, à savoir les représentations du transport collectif régional, on est donc passé historiquement d'une représentation du rôle du TCR - outil de correction des inégalités et des injustices sociales - à une représentation des infrastructures et des modes de transport - outils du développement régional.

Double glissement par conséquent : par rapport à la fonction de l'outil, comme pour l'outil lui-même, non plus les services régionaux de transport de personnes, mais l'ensemble des modes et des infrastructures (personnes et marchandises).

Sur le plan de la stratégie de communication, la question devient alors : comment et à partir de quels éléments le TCR peut-il être représenté comme outil du développement régional ?

Mais sur le plan de la stratégie tout court, par quels critères indiquer la pertinence du TCR en tant qu'outil d'un développement économique régional, non seulement par rapport aux autres infrastructures et modes de transports (ports, Lien Fixe, TGV ...) mais aussi par rapport aux autres politiques : par exemple la formation des hommes qui avec 623,8 millions de francs de crédits affectables en 1986, est devenue la compétence dominante du Conseil Régional.

(61) Cf. not. Région Nord-Pas de Calais, "Pour le développement du Nord-Pas de Calais. le Plan 1984-1988 - Contrat Etat/Région", ainsi que Lettre de la Région Nord-Pas de Calais N° 62-63, janvier-février 1986.

On note d'ailleurs que la formation devient par là-même la grande affaire de l'ancien Ministre socialiste Michel DELABARRE et que la Direction de la Communication du Conseil Régional emploie désormais ses efforts à la promotion de cette politique. On retrouve par conséquent une logique analogue qui consiste à associer métaphoriquement une politique et une personnalité régionale, l'élu puisant dans la promotion d'une politique régionale particulière les éléments d'une promotion et d'une représentation de sa propre personne.

1.5 - L'IMPACT DE LA COMMUNICATION PUBLICITAIRE (1981-1984)

La Région Nord-Pas de Calais a fait réaliser 3 études quantitatives entre les années 1981 et 1984. Elles visent à mesurer l'impact de la communication publicitaire (62) du TCR sur l'opinion publique.

Les 2 premières enquêtes réalisées en 1981 et 1982, période de lancement du TCR ont pour principal objectif de vérifier l'efficacité du message publicitaire du TCR. Les signataires de la première campagne sont la SNCF, le Conseil Régional, le Comité Economique et Social Régional. On remarque que le logo TCR et SNCF sont privilégiés aussi bien dans le visuel que dans le message.

Les résultats du post-test de campagne sont peu satisfaisants du point de vue de l'impact.

- Les scores de reconnaissance spontanés, prouvés et assistés sont quasi nuls.
- Le taux d'attractivité est égal à celui des campagnes de produits alimentaires (banalisation).
- Le taux de sympathie est négatif.

Le visuel est jugé incompréhensible et on ne comprend pas la signification du logo TCR.

Si nous procédons à une analyse sémiologique rapide de la 1ère affiche, un logo TCR géant couvre un mini espace régional signalé par la campagne verte, le beffroi, le moulin et un embryon de côte, on constate que les valeurs symboliques du territoire sont faiblement affirmées, le logo TCR est peu démonstratif.

Le visuel "train" (voiture inox en angle d'affiche) n'opère pas l'association entre Région et Transport Collectif Régional.

La première campagne d'affichage ne comporte pas de valeur symbolique ni au plan culturel, ni au plan institutionnel, ni au plan technique.

Il s'agit d'une campagne faible qui n'apparaît pas marquer l'opinion publique, comme l'aurait exigé une campagne de lancement de produit à potentialité sociale et économique déterminante.

(62) Campagnes d'affiches, reprises sur les indicateurs TCR.

Cependant, les campagnes publicitaires par voie d'affiches sont régulièrement lancées. Elles évoluent vers une socialisation des visuels, essentiellement à partir d'une représentation du train et du quai de gare valorisant les ambiances d'approche du TCR (l'homme pressé, le mode de transport de standing, les adieux, la famille, le couple, le migrant quotidien, etc ...).

La signature du Conseil Régional est plus visible, affirmée par le logo Région (le beffroi dans un coeur). La signalétique TCR s'affirme en liaison directe avec celle du Conseil Régional.

Un nouveau sondage est réalisé en 1983 auprès d'un échantillon de 493 personnes dont la grande majorité (75,5%) affirment utiliser "au moins occasionnellement" les transports en commun.

On constate une nette évolution de l'opinion publique à l'égard du TCR dont les attributs et les qualités sont directement référés à l'action bien comprise du Conseil Régional.

L'image du TCR est créditée d'opinions très positives (63) et bénéficie d'attributs de reconnaissance qui sont : le sigle (mais sans contenu propre), la couleur, le respect des horaires, l'économie par rapport à la voiture.

L'opinion publique lilloise approuve la politique de transport en commun du Conseil Régional.

Depuis 1985, l'examen des campagnes de communication publicitaire met en évidence une rupture : la SNCF est largement mise en avant au détriment du Conseil Régional, qui s'efface peu à peu.

Jusqu'en 1986, des moyens considérables en matière de communication publicitaire ont été dégagés par le Conseil Régional : film 16 millimètres réalisé par un professionnel reconnu, train de la région en association avec le FRAC, campagne de presse, etc ...

Depuis 1986, le Conseil Régional porte désormais l'essentiel de son effort publicitaire sur la formation professionnelle, le service communication attaché aux transports est réduit, les actions seront davantage portées par la SNCF.

(63) Les pourcentages sont largement au dessus des 50% sur toute une série de questions relatives au TCR et au Conseil Régional.

Il reste que les moyens dégagés pendant 4 ans ont été importants en volume financier et en moyens techniques de qualité.

Le suivi de la promotion n'a jamais été délégué jusqu'en 1986. Désormais, la SNCF aura un rôle plus important.

Fort du travail intense et en profondeur mené auprès de l'opinion publique par le Conseil Régional, la SNCF peut asseoir sa nouvelle promotion régionale sur la validité de l'opinion publique.

On peut donc faire la double hypothèse : le corps social est apte à s'emparer et à s'approprier le TCR, de nouvelles représentations régionales liées à l'impact du TCR sur les pratiques sociales sont à l'oeuvre.

A cet égard, on peut se référer à l'étude de Claude HARMELLE réalisée par la SNCF.

II - L'EXEMPLE DU LANGUEDOC ROUSSILLON

2.1 - L'ELABORATION DU SCHEMA REGIONAL DE TRANSPORTS COLLECTIFS (POUR LA PERIODE 1977-1978)

La Direction Régionale de l'Équipement publie en 1977 un premier document intitulé "Éléments pour une politique régionale des transports collectifs". Document de référence des travaux ultérieurs, celui-ci place d'emblée les schémas de transports collectifs dans le cadre du VIIème Plan économique et social qui insiste sur la nécessité de réaliser "une meilleure répartition des hommes et des secteurs d'activité à l'intérieur de la région" (64).

Dans ce cadre, le système de transport collectif doit contribuer au développement rééquilibrant du Languedoc Roussillon. Les études pour l'élaboration d'un schéma de transports collectifs débutent en Juin 1978 avec la création du groupe régional "Transports" (65), présidé par J.P. VIGNAU, Conseiller Régional. L'élaboration des discours et de ses contenus idéologiques s'effectuent principalement au niveau des acteurs institutionnels locaux ainsi que des agents décentralisés de l'Etat.

Le document de travail de décembre 1978 définit les intentions de base du schéma. La fonction du transport collectif régional est vue sous deux angles principaux : aménagement du territoire, développement économique.

L'aspect aménagement du territoire est guidé par trois orientations "qui peuvent être incompatibles" :

- Accentuer le rôle de Montpellier,
- Améliorer la complémentarité entre grands centres de l'axe Est-Ouest par des aller-retour fréquents, rapides et confortables ; améliorer les liaisons avec les villes excentrées par rapport à l'axe Est-Ouest (Alès et Mende).
- Désenclaver les zones excentrées par rapport aux activités économiques de l'axe Est-Ouest (Lozère, Montagne Noire, Corbières, Cerdagne et Garrigues).

(64) "Éléments pour une politique régionale de transports collectifs", DRE Languedoc Roussillon, 1977, p. 14.

(65) Guide constitué par des membres du Conseil Régional, du Comité Economique et Social, des représentants de la SNCF, syndicats et unions de transporteurs routiers et de la DRE.

Cependant, ce désenclavement semble porter en premier lieu sur l'accès aux services supérieurs (administrations, universités, hôpitaux) et non pas être la traduction d'une dépendance en termes d'activités économiques.

L'aspect développement économique relève essentiellement de l'élargissement des possibilités de trouver un emploi pour des populations non-motorisées. L'impact socio-économique relève donc de l'élargissement des possibles et de la qualité de vie des personnes dont "la réduction maximum des temps de transport peut être un élément significatif".

Or, cette perméabilité des bassins d'emploi est à relier historiquement à la représentation qu'on se fait du développement économique de la Région. Ainsi, à l'époque, on pense que cet impact se fera surtout sentir en fonction de la vitalité du complexe portuaire de Sète où, "selon les prévisions", doivent être créés "plusieurs milliers d'emplois". Sur la base de ces prévisions, le transport collectif permettrait alors aux personnes de travailler sur Sète et de résider dans les villes situées au Nord du bassin de Thau, à Mèze en particulier.

Ainsi, le transport collectif est vu sous l'angle de sa contribution au développement résidentiel des villes. Sa contribution repose sur un présupposé de développement économique, sur un scénario de non-crise de l'emploi.

De la même manière, sur le plan de l'aménagement du territoire, l'accentuation du rôle de la capitale régionale "de telle sorte qu'il soit plus facile à un habitant du Gard de se rendre à Montpellier qu'à Marseille", ou les volontés de recentrage de telle sorte "que Carcassonne soit moins attirée par Toulouse", font l'impasse sur le fait de savoir s'il est plus facile pour ces habitants "régionaux", en fonction du rapport entre leur qualification et les types d'emplois proposés, de trouver un emploi à Montpellier ou à Carcassonne (le rapport qualification des individus, qualification des emplois dans un contexte économique donné).

On peut donc dire que la représentation du rôle du transport collectif en tant qu'agent contribuant à l'aménagement ou au développement régional se nourrit d'une double représentation idéologique qui lui est extérieure mais qui la "contamine" : une vision historiquement datée du développement économique régional.

une vision idéaliste du recentrage qui fait l'impasse sur le degré d'adéquation entre caractéristiques du marché de l'emploi des villes principales et caractéristiques socio-économiques des populations actives, habitant hors chacune de ces villes.

Autrement dit, la logique consiste à vouloir recentrer, par le transport, des déplacements, abstraction faite des caractéristiques socio-économiques des activités des populations au regard de l'organisation socio-économique de l'espace régional.

Sinon, il faut considérer que ce recentrage s'effectue au niveau principal de l'accessibilité aux services.

De ce point de vue, il n'est donc pas étonnant que le groupe d'étude se fonde en définitive sur l'armature urbaine pour la définition d'un réseau régional. Cette démarche aboutit non pas, à proprement parler, à éliminer certaines composantes géographiques de l'espace régional (arrière-pays, Ouest ...), mais plutôt à se priver des autres composantes socio-économiques de l'organisation des activités des hommes, des entreprises, des services ... dans l'espace régional, ceci pour mieux appréhender des besoins de déplacements.

Ainsi, les ambitions du S.R.T. se limiteront-elles ensuite à une démarche très "pragmatique" de captage de flux domicile-travail, déjà exprimés sur des relations interurbaines.

Mais, on notera l'importance de la conjoncture socio-économique de l'époque dans la constitution des représentations sociales des acteurs institutionnels ; également l'importance de mieux prendre en compte des mutations socio-économiques dans les possibilités de "recentrage", peut-être aujourd'hui plus qu'hier (conversion des activités régionales, taux de qualification des individus localisés, taux de fonction de service dans l'emploi industriel, etc ...).

Ainsi, le SRT du Languedoc Roussillon obéit bien à une stratégie de redéploiement de l'offre et du réseau. Il "couvre" géographiquement le territoire et sa dimension sociale est inscrite dans l'option même du cadencement. En revanche, le concept d'armature urbaine qui préside à son élaboration procède d'une démarche géographique, démographique et fonctionnaliste (hiérarchie urbaine ramenée à des taux d'équipement) qui nous renseigne très insuffisamment sur l'organisation sociale des activités des individus en relation avec les transformations de l'appareil productif localisé dans l'espace régional.

En ce sens, le concept d'armature urbaine reste insuffisant pour penser des possibilités de recentrage, sur-déterminées par l'économie régionale et que pourrait alors et seulement accompagner le transport collectif régional en s'y adaptant.

2.2 - LA CAMPAGNE DE PRESSE (1984)

Le lancement du TLR va être l'objet d'une intense campagne de presse, principalement au cours de l'année 1984.

Les campagnes d'affichage (la région respire en TLR ; TLR, votre train quotidien) sont largement reproduites dans les quotidiens régionaux.

Les campagnes de presse constituent essentiellement une défense et illustration des propos du Conseil-Régional.

"Nous voulons aménager la région, assurer son rééquilibrage, cela nécessite des transports qui permettent à tous les départements, à toutes les communes de s'ouvrir, de respirer. Nous voulons aussi un Languedoc-Roussillon dynamique, apte à relever les défis du futur. il lui faut donc des transports collectifs rapides et commodes".

On retiendra ici la démarche qui consiste à associer métaphoriquement promotion du transport collectif régional et valorisation des actions et/ou des personnalités d'un Conseil Régional, dans une stratégie de communication. Ce point a été déjà analysé dans l'étude Nord-Pas de Calais.

On retiendra que l'association TLR / développement économique et aménagement du territoire est cette fois totalement présente dans le discours politique, sous la forme d'ailleurs d'une distribution spatiale de la contribution du transport collectif régional, le développement renvoyant plutôt à l'axe littoral, l'aménagement à l'arrière-pays.

Seule note discordante, l'article du Midi Libre en date du 6.10.1984 à propos des trains et des arrêts en gare lézignannaise (enjeu symbolique certain car la gare avait été mise à sac lors de manifestations paysannes). Une large place est consacrée à la critique des TLR par le délégué du personnel CGT de la circonscription d'Exploitation de Narbonne, à propos de l'absence de circulation des TLR le samedi, dimanche et jours fériés, de suppressions d'arrêts et d'inadaptation d'horaires suite à leur mise en exploitation.

Il semble bien que la mise en circulation des TLR ait ranimé à l'époque les sensibilités à propos des "petites lignes", les problèmes de suppression d'arrêts étant liés à la stratégie de redéploiement de l'offre.

Enfin, on notera l'évolution qui consiste à associer développement économique, aménagement du territoire, transport de marchandises et logistique transport (la Marseillaise, 23 Juin 1984) au niveau régional.

De ce point de vue, on assiste à un processus comparable à celui constaté en Nord-Pas de Calais, à savoir un déplacement des concepts sur d'autres fonctions ou infrastructures de transport.

III - VERS UNE NOUVELLE PROBLEMATIQUE DES REPRESENTATIONS SOCIALES DU TRANSPORT COLLECTIF REGIONAL

Les études quantitatives réalisées par la Région Nord-Pas de Calais permettent de mesurer l'impact d'un message émis par une autorité organisatrice sur des récepteurs. Cependant, elles ne nous renseignent que bien partiellement sur les représentations du transport collectif par les groupes sociaux.

Elles nous renseignent encore moins sur les rapports qui unissent représentations d'un mode de transport, représentations de l'espace régional et pratiques de cet espace.

Les principaux résultats de l'étude de C. HARMELLE (66) permettent en revanche de tracer la voie d'une nouvelle problématique des représentations.

Pour les individus, la région reste d'abord et surtout l'espace de leur identité et de leur socialisation qui ne correspond pas systématiquement à la région administrative (concept de "micro-région subjective").

Il existe de manière synchronique selon les groupes sociaux, une différenciation sociale de la représentation de l'espace régional : "l'échelle de représentatibilité paraît très fortement corrélée socialement" (67). Cette différenciation de l'espace induit d'une part une différenciation sociale de la mobilité régionale, d'autre part un ensemble de rapports constitutifs entre représentation de l'espace et pratique de mobilité.

La différenciation sociale de la mobilité régionale se ferait surtout sentir dans les activités hors travail. La maîtrise et la disponibilité du temps, l'importance des valeurs distinctives liées à la représentation de son propre statut social, les activités de sociabilité, etc ..., interviennent comme facteurs différentiels de la constitution d'une forme de mobilité.

Celle-ci peut être définie en fin de compte comme une appropriation plus ou moins élargie de l'espace régional pour y accomplir des activités plus ou moins variées, selon des temporalités et des rythmes différents et plus ou moins contraints.

(66) Claude HARMELLE, Image du réseau régional auprès du public, SNCF-CVKER, Juillet 1985, 301 pages.

(67) Image du réseau régional auprès du public, op cit., p. 12.

Ainsi, on ne peut négliger pour autant les contraintes organisationnelles et temporelles du travail sur les activités hors travail, les incidences du temps productif sur le temps improductif.

Enfin, il existe une relation entre pratiques de mobilité (renvoyant à des pratiques et représentations sociales de l'espace, aux représentations de soi ...) et représentation sociale de l'offre de transport.

Il convient de préciser qu'une représentation sociale de l'offre de transport signifie à la fois que cette représentation est socialement différenciée et que le transport collectif représente un enjeu social différent selon les groupes sociaux.

L'intérêt d'une telle démarche nous paraît résider dans le fait qu'elle recherche des interactions entre groupes sociaux, pratiques de l'espace, représentations de l'espace et rôles sociaux dévolus aux transports collectifs, ici dans l'espace régional.

On peut d'ailleurs supposer que ces éléments interagissent avec les images sociales du transport collectif régional (sur son "vécu") et avec la constitution des images des différents modes de transport.

Il nous semble que les études doivent être poursuivies dans ce sens, mais en intégrant davantage la dimension historique. Il est certain que représentations et pratiques sont variables selon les groupes mais qu'elles évoluent également en fonction de l'histoire de ces groupes (cycle de vie, trajectoire, étape sociale des ménages) dans une "économie" régionale qui elle même se transforme.

Les dynamiques régionales et la socio-histoire des groupes ne peuvent donc être négligées.

Par ailleurs, le taux de pénétration des représentations institutionnelles peut tout à fait se vérifier dans le corps social.

Cependant, on doit saisir ce que représente pour ce corps social, dans la vie de tous les jours, matériellement et symboliquement, le transport collectif régional. Travailler sur les représentations sociales, c'est tout autant travailler sur la perméabilité du corps social au discours institutionnel que sur son discours en propre.

QUATRIEME PARTIE

**METHODOLOGIE EN VUE DE LA FAISABILITE D'UN
OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS ET DES DEPLACEMENTS
REGIONAUX**

I - RAPPEL DES OBJECTIFS

L'analyse comparative des 2 systèmes de transports régionaux peut représenter une contribution à la faisabilité d'un observatoire des transports et des déplacements régionaux.

Si nous considérons :

- Le dépeuplement des villes centres au bénéfice de la périphérie et aux communes rurales entraînent l'augmentation des flux migratoires.
- L'intensification des flux interurbains.
- L'allongement des distances domicile-travail s'expliquent par :
 - le déclin des activités industrielles,
 - l'essor des services,
 - la dissociation accrue travail-habitat,
 - la modification des qualifications,
 - l'élargissement de la crise du marché de l'emploi,
 - les stratégies de localisation des agents économiques.

Nous avons distingué 3 niveaux :

NIVEAU I :

- Politique sectorielle à court et moyen terme.
- Gestion et adaptation du système de transport régional.
- Concerne la Région et la SNCF.



Conventionnement
Investissements
L'exploitation
La politique tarifaire
La politique commerciale.

NIVEAU I BIS :

- Politique de transport globale à court et moyen terme.
- Rôle des transports collectifs au sein du système de transport.



Complémentarité des modes
 Concerne Etat / Région / Département / les villes.

NIVEAU II :

- Politique de transport comprise dans un ensemble cohérent, accompagnant une politique de développement et d'aménagement.



- . Vision intégratrice du système de transport.
- . Liée aux objectifs de planification régionale.
- . Concerne des acteurs publics et privés (les groupes industriels et financiers, des opérateurs privés).



Connaissance approfondie des articulations entre
 AMENAGEMENT, DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, TRANSPORTS.

NIVEAU III :

- Représentations sociales du transport collectif régional.



- . Stratégie de communication des acteurs.
- . Analyse des rapports entre représentations d'un mode de transport (train, car, VP) et les représentations de l'espace régional et les pratiques sociales de l'espace régional.
- . Analyse des relations entre mobilité (les activités) et représentations sociales de l'offre de transport.
- . Identification du rôle social (vécu) du transport collectif régional dans les différents groupes sociaux.

II - PRINCIPES METHODOLOGIQUES

On présentera ici une démarche globale, mais non exhaustive, visant à mettre en valeur le rôle et l'impact socio-économique du transport collectif régional.

Cette démarche vise seulement à rendre plus sensibles et concrètes nos conclusions.

Le principe fondamental est la mise en relation étroite entre mobilité des groupes sociaux dans l'espace régional et le rôle et les impacts socio-économiques du transport collectif régional.

2.1 - LE ROLE SOCIO-ECONOMIQUE DU TRANSPORT COLLECTIF REGIONAL

C'est sa contribution à la rentabilité économique et au rendement social.

La finalité économique assignée au transport collectif régional est d'assurer la nécessaire fluidité des déplacements des personnes entre les différents secteurs de la région, voire avec une autre région. Elle repose sur l'hypothèse que certains groupes sociaux vont être contraints de modifier leur mobilité sur le plan spatio-temporel pour accéder à l'emploi régional, voire inter-régional.

Quelles vont être les caractéristiques de ces nouvelles migrations alternantes ?

- en termes de groupes sociaux,
- en termes d'origine - destination,
- en termes de pallier de distance,
- en termes d'horaires de déplacement,
- en termes de conditions tarifaires.

Qui dit "nouvelles" migrations alternantes, dit année de référence. Il convient alors de se baser sur une période de référence qui constitue dans le même temps un bilan des migrations alternantes.

En effet, des modifications sont à l'oeuvre compte tenu de la réalisation d'un contrat de plan Etat-Région (ou de contrats de plan particulier) et du conventionnement : augmentation de l'offre, amélioration du service offert, création de nouveau titre de transport...

Il s'agit donc de contextualiser la modification des migrations par rapport à l'évolution de l'offre ferroviaire afin d'en mesurer l'impact, et par rapport à la nouvelle donne régionale en matière d'offre et de localisation des emplois.

Mais, il convient également de coller aux principes d'organisation du SRT (en admettant qu'ils restent valables pour la période actuelle).

Le SRT a pour option d'être inter-urbain. Cette option nous oblige donc à traiter les migrations dans le cadre de relations entre pôles et pas seulement pour des relations ayant la métropole pour centre (cas de Lille et de Montpellier).

Ainsi, les principes d'organisation retenus lors de la mise en oeuvre technique du SRT oblige à considérer 2 grands types de relations, eux-mêmes différenciés par des palliers de distances (inférieurs à 50 Km, supérieurs à 50 Km).

Cependant, il convient d'ajouter une autre distinction, non plus par pallier de distance, mais par fonction de desserte : desserte à fonction de gestion des bassins d'emploi (périphérie, banlieue), desserte à fonction de liaison intervilles (relations pôle à pôle).

Les motifs de déplacement, les clientèles peuvent être différents. La gestion des bassins d'emploi peut être rendue complexe du fait de l'interpénétration croissante des sous bassins (sous-bassins de moins en moins autonomes).

Par ces grands types de relations, on pourrait donc suivre l'évolution de migrations alternantes : par exemple, davantage sur des relations non liées à la métropole régionale, davantage sur des distances supérieures à 50 Km. Et on en tirerait les conclusions en termes d'adaptation des services, des horaires ou des tarifs.

Par rapport aux objectifs du SRT, les indicateurs opératoires sont :

- Indicateur d'adéquation horaire
- Indicateur gain de clientèle
- Indicateur taux de partage modal.

Ces trois indicateurs permettent de vérifier l'impact des propositions retenues dans un SRT, et les améliorations produites par le conventionnement.

2.2 - LES IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DU TRANSPORT COLLECTIF REGIONAL

Ce sont les bénéfices et retombées concrètes pour les usagers directs et les non usagers (bénéficiaires indirects) du transports collectif régional.

- Les usagers du transport collectif régional

Outre les indicateurs classiques mentionnés, on peut envisager un indicateur qui rende compte plus précisément de la nécessaire fluidité des circulations.

La notion de fluidité induit celle de temps perdu ou gagné dans les déplacements, paramètre temporel qui influe sur la "productivité" des hommes.

Mais temps perdu ou gagné en TC par rapport à quoi ? Sans doute par rapport à la V.P.

Ainsi, y aurait-il peut-être à rechercher un indicateur, même frustré, sur le nombre d'heures dépensées par an par un migrant en TC par rapport au temps passé en V.P.

Cet indicateur pourrait être enrichi lui-même par d'autres éléments : bénéfices en termes de confort, de sécurité, de repos pendant le temps de déplacement en TC, tout critère qui témoigne d'une "désaccumulation" de la fatigue et du stress, par rapport à l'usage de la VP. Ceci, toujours dans la perspective de mieux cerner les effets du Transport collectif régional sur la productivité du migrant.

Mais également, ne pourrait-on pas rendre compte du temps libre actualisé pour d'autres activités ? On intègre par conséquent la notion de temps productif social : le temps consacré à se distraire, consommer, se former, se cultiver... et pas seulement le temps improductif réservé pour se reposer chez soi.

Temps libre actualisé mais non dégagé grâce au Transport collectif régional. En effet, l'optimisation du réseau de transport (accès facilité à de nouveaux pôles, réduction du temps de transport, adaptation des horaires, intégration tarifaire ...) ne permet de dégager du temps qu'à la "marge", dans la mesure où le budget temps des individus n'est pas extensible (68).

(68) Sur les B.T.T., cf. X. GODARD, "L'approche de la mobilité comme traduction des pratiques d'activités" : "En effet, la stabilité des BTT signifie que l'amélioration des performances du système (de transport) se traduit par un allongement des distances de déplacement ou un accroissement du niveau de mobilité, mais non par des gains de temps", in La demande de transport,

En revanche, les performances du système de transport collectif permettent d'élargir les possibilités de remplir son temps libre, en particulier autrement que sur le mode du temps passé à domicile.

Mais encore faut-il que les individus puissent et souhaitent consacrer leur temps libre à diverses activités extérieures, ce que le transport le plus performant au monde ne peut en aucun cas déterminer. On en revient donc toujours au même problème, à savoir qualifier la mobilité spatio-temporelle des individus dans l'espace régional, par le recueil et l'analyse de leur programme d'activités travail et hors-travail.

- Les non usagers du transport collectif régional
(Les bénéficiaires indirects).

Les retombées concernent les bénéficiaires indirects : employeurs, commerçants, promoteurs et propriétaires immobiliers, automobilistes, les ménages. Par exemple :

Les employeurs qui utilisent une main d'oeuvre spécialisée ou qualifiée ont plus avantage à l'accès que leur offre le réseau de transport collectif à un bassin de main d'oeuvre élargi (intra-régional, inter-régional).

Aussi l'alternative à une mobilité résidentielle rendue de plus en plus difficile par les contraintes du marché de l'habitat, peut être trouvée dans l'optimisation du transport collectif, par l'usage de ce type de transport par une main d'oeuvre indispensable aux entreprises (industrielles et non industrielles).

Les promoteurs et propriétaires immobiliers retirent un avantage économique d'une bonne desserte en transport collectif, pour mieux vendre leurs produits (lotissements, bureaux, etc ...).

Les automobilistes retirent un avantage de l'existence d'un transport collectif en termes de résorption de la congestion (accès facilité à la ville, entrée de ville décongestionnée, réseau routier régional et départemental plus fluide).

Les ménages ont avantage à ne pas acheter une deuxième, voire une troisième voiture, pour eux-mêmes ou leurs enfants étudiants qui ne disposent pas d'une chambre sur place (en ville).

Dès lors le transport collectif régional permet d'économiser l'achat d'un véhicule supplémentaire.

Ces impacts mesurés en termes d'indicateurs introduisent directement la question de la contribution de certains agents économiques (employeurs, promoteurs) aux financements des services réguliers de personnes (Cf. art. 7 - LOTI N° 821153 du 30.12.1982).

Il se pose, en effet, le problème des ressources à collecter pour les transports interurbains de voyageurs. Ceux-ci ne bénéficiant que de la dotation générale de décentralisation.

En conclusion, on retiendra principalement deux axes méthodologiques :

- Les incidences du transport collectif régional sur l'aménagement et le développement régional

Reprise de cette problématique au niveau régional

- Facteurs à prendre en compte :

- niveau de maîtrise de la région sur son développement économique.

- Possibilités financières et ressources financières de la région.

- Incidences du TCR sur la répartition spatiale de l'habitat et des activités économiques.

- Concept d'intégration à l'oeuvre, il concerne le premier volet du niveau II.

- Les indicateurs devraient alors mesurer les incidences dans le cadre d'un observatoire des transports.

Le transport collectif régional, par le bouleversement complet de l'offre de transport participe largement à l'organisation de l'espace régional ; par contre ses modifications n'influent que marginalement sur cette organisation.

Il s'agit à nouveau de souligner qu'en la matière, il n'y a pas d'effet pur de l'infrastructure de transport et qu'il importe donc de raisonner en termes de synergie, sachant que le problème de l'efficacité du système de transport collectif régional ne se pose pas uniquement en termes de gains de trafic.

- La mobilité régionale et le rôle socio-économique du transport collectif régional.

Les facteurs à prendre en compte :

- Les comportements des acteurs économiques
(conversion, relocalisation)

Par exemple :

entreprises non financières (producteurs de biens et de service), entreprises financières (banques, établissements de crédits), privées et publiques.

- Les comportements des ménages

(localisation, modes de vie)

Par exemple :

modèles de consommation, répartition des activités, contraintes liées au temps productif (rythmes sociaux).

Le concept de système régional à l'oeuvre concerne le second volet du niveau II.

Les indicateurs devraient alors mesurer l'efficacité économique et sociale du transport collectif régional.

C'est à dire :

La contribution à la rentabilité économique et au rendement social, ainsi que les retombées concrètes pour l'utilisateur par l'analyse comparative entre les modes de transport (impacts socio-économiques).

2.3 - LES REPRESENTATIONS SOCIALES DU TRANSPORT COLLECTIF REGIONAL

Il convient ici de préciser que :

- La représentation sociale du transport collectif régional, est différente selon les groupes sociaux.
- Le transport collectif régional ne revêt pas les mêmes enjeux sociaux, la même importance selon les groupes sociaux installés historiquement sur les territoires selon:
 - qu'on est ancien ou nouvel installé,
 - que l'on travaille régulièrement ou non en ville,
 - qu'on est actif ou inactif, inséré, mal ou non inséré socialement (chômeurs, retraités, travailleurs temporaires, immigrés, handicapés ...),
 - qu'on habite en zone rurale ou en zone suburbaine,
 - qu'on appartient à une classe modeste ou supérieure, qu'on est homme ou femme, jeune, adulte ou âgé, captif ou ayant-choix,
 - qu'on se déplace régulièrement ou occasionnellement selon les motifs et les rythmes d'activités, les conditions d'existence (revenus des ménages) etc ...

La connaissance de ces usages sociaux, des différents modes de transport, en fonction de ces paramètres, sont des aides à la politique commerciale et institutionnelle des décideurs.

Au plan commercial : c'est l'adaptation de l'offre de service (horaires, tarification, information, etc ...) à ces usages sociaux différenciés dans l'espace et dans le temps.

Au plan institutionnel : lorsque des groupes sociaux identifient le transport collectif régional à un enjeu économique et social, c'est à dire à leurs propres conditions d'existence (facilité d'accès à l'emploi, qualité de vie, autonomie au sein du ménage, choix du mode, etc ...), le transport collectif devient un enjeu politique.

2.4 - LA DEFINITION D'UN DEPLACEMENT REGIONAL

Les déplacements régionaux retenus dans l'observatoire seront constitués des déplacements des habitants de la région de type :

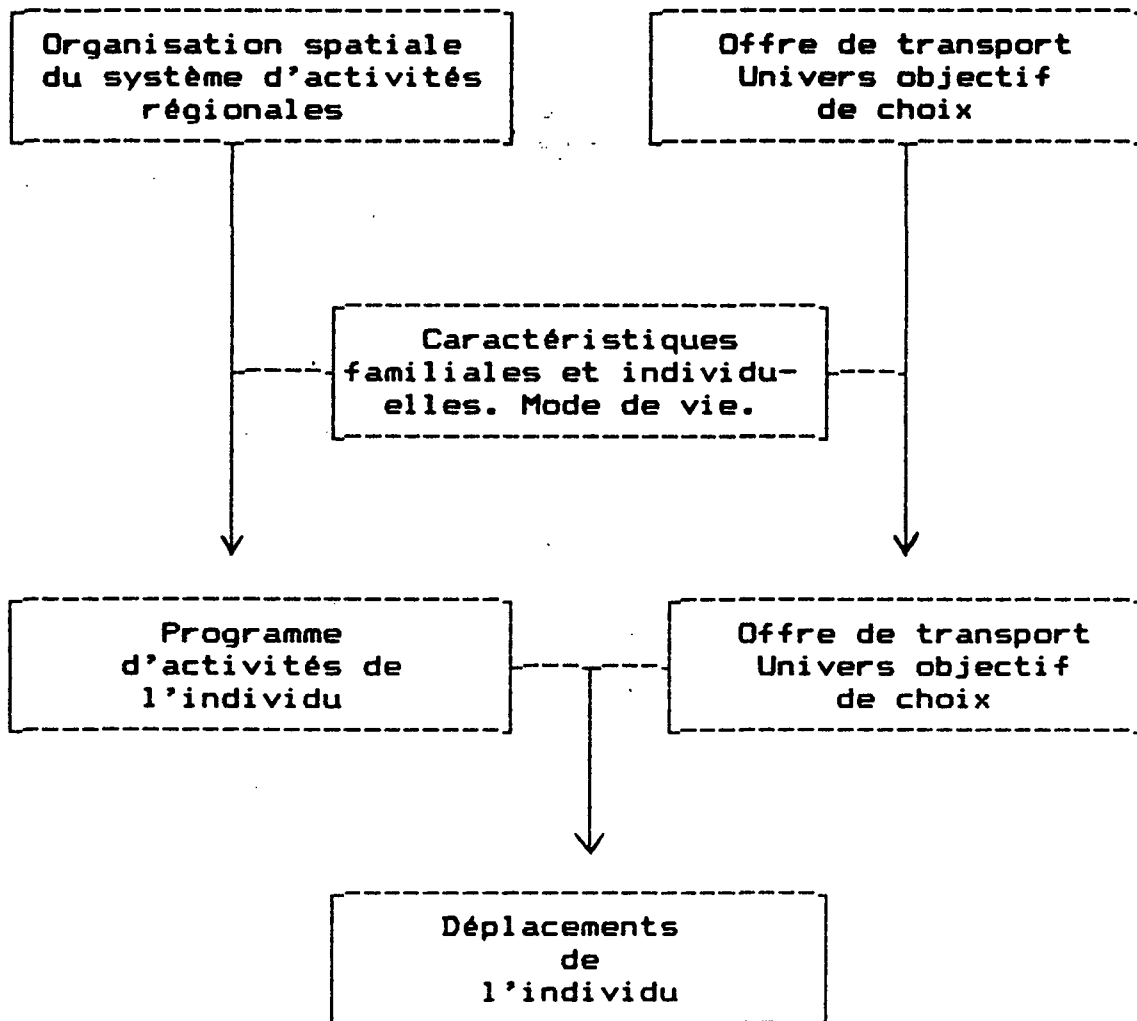
- internes à la région.
- interrégionaux, mais ayant au moins un trajet interne à la région (ex : déplacement SNCF LOMME-PARIS avec trajet VP LOMME-Gare de LILLE). En fait seul le trajet interne sera retenu dans ce cas.

Cette définition exclut tout déplacement ou trajet interne à la région réalisé par un résident extérieur, ainsi que tout le transit. Il s'avèrera vraisemblablement nécessaire de prendre en compte ces flux de façon grossière pour pouvoir connaître les charges véritables des réseaux de transports collectifs et surtout des infrastructures routières.

Nous présentons ci-après le cadre conceptuel retenu pour analyser et comprendre la mobilité régionale.

UN CADRE CONCEPTUEL POUR L'ANALYSE DE LA MOBILITE REGIONALE

(Cf. Faisabilité d'un observatoire des déplacements régionaux - CETUR - CETE NORD PICARDIE - Mai 1987).



2.5 - PLACE DU SUIVI DU CONVENTIONNEMENT PAR RAPPORT A L'OBSERVATOIRE

Il n'est pas souhaitable d'intégrer le suivi du conventionnement dans l'observatoire et d'y faire figurer les paramètres financiers des conventions, afin de préserver l'autonomie de décision des différents partenaires impliqués dans le conventionnement, compte tenu notamment :

- de l'évolution des rapports contractuels entre l'autorité organisatrice et la SNCF en ce qui concerne le contrôle du compte d'exploitation des services conventionnés : renforcement du contrôle de gestion par la région et/ou proposition de la SNCF d'une nouvelle comptabilité aux régions intéressées ("FC 12 K").
- de la possibilité ou non d'apprécier correctement les recettes induites par des services nouveaux.
- de l'évolution des conditions particulières d'exploitation des dessertes, notamment au plan tarifaire (tarification régionale réglementée ou non, par exemple).

En revanche, il est souhaitable que l'observatoire s'intéresse aux caractéristiques nouvelles des déplacements régionaux, d'une clientèle intéressée par des aménagements horaires, tarifaires, de desserte ... dans le but d'optimiser l'offre de transport collectif régional.

Il doit suivre notamment les évolutions de fréquentation et d'utilisation liées à ces aménagements.

Il doit mesurer sur les relations concernées les évolutions qui dépendent essentiellement de la qualité de l'offre de transport et celles qui dépendent d'autres facteurs non liés directement à l'offre et qui viennent se combiner à celle-ci pour expliquer des écarts de partage modal et des variations de la demande.

2.6 - LES ASPECTS D'INVESTISSEMENT ET DE SUIVI DES INDICATEURS DE L'OBSERVATOIRE

Au-delà des formulations théoriques diverses et de façon très schématique, on pourrait dire que l'évaluation socio-économique d'un projet, d'une politique de transport consiste à mesurer, à estimer en quoi le projet ou la politique permet de satisfaire un certain nombre d'objectifs fixés au préalable.

Ces objectifs sont en général traduits dans un premier temps sous forme de critères d'évaluation, concepts qui représentent un ensemble homogène de valeurs permettant de comparer sans ambiguïté différents projets ou politiques entre eux.

On associe ensuite à chaque critère un ensemble d'indicateurs, concepts opérationnels qui sont les véritables instruments de base de l'évaluation et qui définissent le contenu de l'information statistique à produire.

Compte tenu du caractère très général que revêt le terme "politique de transport", il est bon d'en préciser en premier lieu les différentes étapes constitutives.

Dans la réalité, l'existence d'une politique de transport se traduit par un ensemble structuré d'actions relevant d'un processus d'élaboration plus ou moins complexe selon les enjeux et la taille des systèmes et suivies en aval de manière à en vérifier les performances.

Le processus complet dans lequel s'inscrit une politique de transport rappelé ci-après met en oeuvre les quatre étapes fondamentales de toute démarche stratégique (69).

A/ ETAPE D'INFORMATION

On procède à la délimitation du système de transport et de son environnement, ainsi qu'à un diagnostic interne complet du système.

(69) Cf. faisabilité d'un observatoire des déplacements régionaux (op. cit).

B/ ETAPE DE DECISION

Les objectifs de la politique de transport sont fixés en fonction des objectifs supérieurs d'aménagement et de développement économique d'une part, et des forces et faiblesses révélées par le diagnostic.

A partir de ceux-ci, sont déterminés les actions et les moyens correspondants. C'est à ce stade, que se situe la phase d'évaluation économique et sociale (a priori) permettant de sélectionner la politique la plus efficace au regard de l'atteinte des objectifs fixés.

C/ ETAPE DE MISE EN OEUVRE

On y définit la programmation des actions envisagées à différents horizons. Chaque action est alors mise en oeuvre.

D/ ETAPE DE CONTROLE

La rapidité d'évolution des transports et de leur environnement socio-économique nécessite plus que jamais un "pilotage permanent" du système de transport.

Il s'agit de mesurer les écarts entre objectifs fixés et résultats atteints de manière à pouvoir, soit renforcer certaines actions, soit modifier la politique en amont.

Ce "suivi" permanent peut se doubler d'une évaluation a posteriori du type "bilan", réalisée à la demande ou périodiquement, permettant de mieux appréhender les relations entre l'évolution socio-économique générale et la politique de transport menée.

L'amélioration des méthodes d'évaluation à priori trouve sa substance dans cette meilleure compréhension des phénomènes.

Nous indiquons ici la double nécessité de se situer :

- dans la durée : recueil des données, contenu de l'information statistique.
- dans la périodicité : mesure et évaluation, vérification des impacts, variation de la demande ...

L'investissement initial nécessaire au recueil des données et de l'information statistique représente la part la plus lourde des engagements financiers.

En revanche, le contrôle périodique à l'aide d'indicateurs de mesure et d'évaluation constitue une part financière moindre de fonctionnement de l'observatoire.

Il convient, cependant de réserver une part des engagements financiers à des études ad-hoc, à caractère qualitatif, permettant de saisir la genèse de phénomènes sociaux non perceptibles par ces indicateurs de suivi et de contrôle périodique.

Il s'agit essentiellement d'études relatives aux usages sociaux des modes de transport et des espaces, nécessaire à l'analyse des représentations sociales du système transport et du territoire régional.

III - IDENTIFICATION DES INDICATEURS

INDICATEURS DE NIVEAU I

OBJECTIF : gestion et adaptation du système ferroviaire régional.

On distinguera : Les indicateurs globaux (synthétique),
 Les indicateurs quantitatifs,
 Les indicateurs qualitatifs,
 Les indicateurs à caractère spécifique.

A/ INDICATEURS "GLOBAUX" (base annuelle)

- Cartes des services régionaux conventionnés et non conventionnés.
- Evolution des Kms des Services Régionaux Conventionnés
- Evolution des voyageurs X Km (ou VK)
- Composition du parc régional.

B/ INDICATEURS QUANTITATIFS (base annuelle)

Offre : millier de Trains-Kilomètres matériel en Place-Kilomètres-Offertes (par type, âge, acheté ou non par C.R.).

Demande : Nombre de Voyageurs-Kilomètres par titre, (exprimée) Nombre de Voyageurs-Kilomètres non payant, Nombre de Voyageurs et Voyageurs-Kilomètres par train, Nombre de Voyageurs-Kilomètres par axe (section) et par titre, Nombre de voyageurs/jour/semaine/année.

Fréquentation des gares (montées/descentes).

mesure d'impact
des décisions de l'AD

trains Kms créés
trains Kms supprimés
V et VK des trains créés et des
Trains encadrants
Matériel.

Gestion : Nombre de VK/TK (coefficients moyens d'occupation des trains)
Charge moyenne au Trains-Kilomètres
Recette moyenne au Trains-Kilomètres

C/ INDICATEURS QUALITATIFS

Pourcentage de trains en retard
 Surcharge des trains
 Correpondance horaire
 Réclamations, points d'arrêts, cadences, personnels.

D/ INDICATEURS SPECIFIQUES

- Suivi des infrastructures
 - voies, ouvrages d'art,
 - rénovation des gares,
 - création de parking.
- Suivi des liaisons par car
 - non desservies par le fer,
 - complétant des services ferroviaires.
- Rabattements sur gare SNCF
 - nombre de rabattements,
 - correspondances horaires,
 - aires d'influence des gares.

INDICATEURS DE NIVEAU I BIS

OBJECTIF : gestion globale et complémentarité des modes
(base temporelle à définir en fonction des régions).

A/ INDICATEURS QUALITATIFS

- Coopération technique (harmonisation fer/route)
rapprochement gare ferroviaire, gare routière.
- Coopération tarifaire (harmonisation fer/route,
titre unique).
- Coopération financière
engagements financiers communs entre Autorité
Organisatrices.

B/ INDICATEURS QUANTITATIFS (base annuelle)

- Nombre de liaisons routières conventionnées.
- Nombre de Voyageurs-Kilomètres par titre.

INDICATEURS DE NIVEAU II

OBJECTIFS : Accompagnement d'une politique de développement et d'aménagement de l'espace régional (volet 1)

Rôle socio-économique du TCR (volet 2).

Il convient de préserver la cohérence avec le cadre statistique INSEE.

VOLET 1

Il s'agit de mesurer les incidences du TCR sur l'organisation de l'espace régional.

3 catégories d'actions sont concernées en priorité :

- accroissement des migrations alternantes,
- accès aux centres d'enseignements,
- accès aux services urbains.

ACTIONS SUR LES MIGRATIONS ALTERNANTES

2 types d'incidences possibles
la base est à définir en cohérence avec les recueils INSEE.

a) Eviter une migration définitive c'est à dire déterminer le nombre d'actifs dans les zones déficitaires en emplois et travaillant à l'extérieur de la zone.

b) Conserver un emploi en ville tout en disposant d'un logement à proximité d'une station de transport collectif c'est à dire déterminer le nombre d'actifs résidant près d'une station et travaillant en zone urbaine.

ACCES AUX CENTRES D'ENSEIGNEMENT

Permettre le choix résidentiel des étudiants
(base annuelle - rentrée universitaire).

Ratio sur une
même zone
d'origine

--> Evaluer le nombre d'étudiants résidant dans leur famille en fonction de la distance du lieu d'enseignement (seuil à définir et utilisant les TC ou VP).

--> Evaluer le nombre d'étudiants résidant sur le lieu d'enseignement, en semaine.

ACCES AUX SERVICES URBAINS

(base : période intercensitaire tous les 4 ans)

a) Faciliter l'accès aux équipements urbains en fonction du niveau de service dans la zone de résidence.

b) Permettre le choix des captifs.
--> taux de fréquentation des équipements en TCR

AUTRES CATEGORIES D' ACTIONS POSSIBLES

(base à définir en fonction de la politique des régions).

a) Implantation d'entreprises

Qualité de la desserte en TCR considérée comme un critère d'implantation d'entreprise pour faciliter les échanges liés aux entreprises.

Nombre de déplacements professionnels en TCR.

b) Implantation d'équipements de loisirs.

Qualité de la desserte en TCR considérée comme un critère d'implantation géographique de ces équipements.

Nombre de déplacements en TCR, liés à la fréquentation de ces équipements.

INDICATEUR QUALITATIF

- Place du critère qualité du TCR dans le processus de décision des acteurs.

INDICATEURS DE NIVEAU IIVOLET 2PREMIER OBJECTIF :

Mesurer l'efficacité économique et sociale du TCR (rôle socio-économique)

2 catégories principalement concernées

a) Mobilité des groupes sociaux dans l'espace,

b) Productivité et compétitivité des entreprises d'une région.

A/ MOBILITE DES GROUPE SOCIAUX

Critères de connaissance : incidences des mutations socio-économiques sur la mobilité des individus.

Base : enquêtes ménages investissement de départ
vérification périodique sur des thèmes en fonction des préoccupations des régions.

- Pour les migrations alternantes

- au plan spatial (O.D., pallier de distance, relation liées / non liées à la métropole, franges).
- Au plan temporel (horaires de déplacements, fréquences, rythmes).
- Au plan social (selon les groupes sociaux et les secteurs d'activité).

- Pour les déplacements école / université

- Au plan spatial (niveau suburbain, banlieues grandes villes, distance longue).
- Au plan temporel (horaires de déplacement, fréquences selon résidant chez les parents ou en ville).
- Au plan social (selon les possibilités offertes de poursuivre des études).

- Pour les déplacements autres motifs (sauf déplacements affaires personnelles).

- Au plan spatial (variation des pôles d'attraction).
- Au plan temporel (amplitude horaire, rythme quotidien, hebdo, mensuel).
- Au plan social (selon les groupes sociaux).

IDENTIFICATION DE LA DEMANDE POTENTIELLE SELON LES GROUPES SOCIAUX

base : enquête ad-hoc, qualitative à la demande des régions.

Elle repose sur :

- l'apparition d'une pratique nouvelle,
- la pratique accrue d'une activité,
- la transformation interne d'une activité (au plan spatio-temporel).

La connaissance de la mobilité des groupes sociaux nécessite :

- le recueil des programmes d'activité travail / hors travail (procédure de carnet de bord)
- la prise en compte de mutations socio-économiques pertinentes (analyse du contexte local).

B/ PRODUCTIVITE ET COMPETITIVITE DES ENTREPRISES

Critères de connaissance :

Incidences des mutations socio-économiques sur la productivité et la compétitivité des entreprises.
Base à définir en cohérence avec les données INSEE.

Au plan spatial : nécessité de réorganiser le temps de travail.

Au plan économique : selon l'évolution économique du secteur d'activité (analyse de l'appareil productif régional).

Les besoins des entreprises reposent :

- sur la transformation de leur structure de qualification,
- sur la transformation des méthodes de gestion,
- sur l'optimisation de la gestion de la main d'oeuvre.

La connaissance de ces besoins nécessite :

- l'identification des aires de recrutement des entreprises et des stratégies des agents économiques (localisation),
- l'identification des tendances observables dans la durée et dans l'aménagement du temps de travail,
- les impératifs de rentabilité de l'entreprise (nouveaux services, sous-traitance, mobilité du personnel, etc ...).

DEUXIEME OBJECTIF :

Mesurer l'impact de l'offre de transport et des améliorations du service offert sur les usagers et les non usagers, bénéficiaires indirects (impacts socio-économiques).

base : Moment du conventionnement en fonction des modifications apportées.

A/ SUR LA DEMANDE

Indicateur gain de clientèle (transfert, induction).

Pour les déplacements domicile / emploi, aménagement et déplacement professionnels.

Indicateurs taux partage modal :
pour les captifs, et les non captifs



Selon le sens du déplacement
Selon la longueur du déplacement
Selon cas particulier du marché de l'emploi

Pour l'université

Comparaison du pourcentage réel des étudiants habitant chez leurs parents par rapport au pourcentage des souhaits.

Pour les déplacements autres motifs

Pourcentage de non captifs utilisant le TCR selon l'adéquation de l'offre ferroviaire.

Pourcentage des captifs / aux non captifs totaux selon l'adéquation horaire de l'offre ferroviaire.

B/ SUR LES CONDITIONS DE VIE

- Indicateur d'adéquation horaire.
- Indicateurs qualitatifs :
 - gain de temps global VP / TC,
 - arbitrage en termes monétaires, fatigue, sécurité (à examiner en fonction de la longueur des trajets).
 - impacts du TCR sur l'organisation du temps productif social (se cultiver, se former, consommer, ...) à l'intérieur du budget-temps des ménages.

C/ SUR LES ENTREPRISES

Pourcentage du personnel qualifié se déplaçant en TCR en fonction de la distance.

Pourcentage du personnel à horaire variable se déplaçant en TCR par rapport aux autres modes.

Certains indicateurs utilisés pour mesurer l'impact des propositions retenues méritent quelques explications :

Indicateur adéquation horaire

Cet indicateur permet d'estimer la qualité des horaires de l'ensemble des trains d'heures de pointe du matin et du soir sur une relation donnée.

Le taux de 100% correspond à la satisfaction complète des souhaits horaires précis de tous les voyageurs. Il ne peut être atteint que si la fréquence des services est très élevée.

Dans la pratique, les voyageurs acceptent sans gêne importante de décaler légèrement leur heure d'arrivée à destination (ou de départ).

Sur les relations peu chargées, ou tributaires de contraintes techniques importantes, un coefficient de l'ordre de 35% pourra être considéré comme satisfaisant.

Sur les relations chargées, les coefficients devront avoisiner 50% pour que l'on puisse estimer que la clientèle est correctement desservie. Compte tenu du plus grand étalement des souhaits horaires du retour, à une qualité des horaires équivalente à celle du départ, correspond un coefficient inférieur de 10% environ.

Indicateur gain de clientèle

Cet indicateur permet de chiffrer un gain de clientèle, l'impact des mesures proposées dans le dossier.

Le "transfert" concerne la clientèle gagnée sur les utilisateurs actuels de la voiture.

L'"induction" concerne la clientèle qui actuellement ne se déplace pas.

Indicateur taux de partage modal

Cet indicateur montre l'évolution du taux de partage modal global induite par l'amélioration de l'offre SNCF sur une relation.

Il représente le rapport
$$\frac{\text{clientèle train}}{\text{clientèle train} + \text{voiture}}$$

* SOURCE : "Pour une politique régionale d'amélioration du transport collectif", Région Nord-Pas de Calais op. cit., p. 32.

INDICATEURS DE NIVEAU III

OBJECTIFS : Valorisation des acteurs et de leur politique, Communication sociale entre acteurs et groupes sociaux, adaptation des stratégies et des campagnes (groupes cibles, profils de clientèle).

Il n'existe pas actuellement d'indicateurs à ce niveau. Cependant, on peut tenter de construire, comme l'a partiellement réalisé la RATP, des indicateurs de satisfaction, de succès ou de changement d'opinion (Cf. baromètre d'opinion et panels d'usagers et de non usagers).

Un baromètre d'opinion, ainsi qu'un panel, peuvent être mis en place sous condition de fonctionner régulièrement (environ 2 fois par an), la durée de vie est d'environ 3 à 4 ans.

Il convient de définir avec justesse les échelles d'attitudes et de comportements (construction sémantique) qui devront être régulièrement et rigoureusement appliquées, ainsi que les quotas.

Les suivis multimédias

Il s'agit d'un recueil régulier quantitatif tous modes (nombre d'articles, messages, supports, etc ...) à conduire mensuellement ; et qualitatif (analyse de contenu) à réaliser annuellement.

Les études des usages sociaux des modes et des espaces

Elle fait appel à plusieurs disciplines scientifiques :

- l'histoire (le temps),
- la linguistique (le sens),
- l'anthropologie (la culture),
- la psycho-sociologie (comportements et attitudes).

Il s'agit d'identifier des images sur un objet (ici le Transport collectif régional) en fonction de la position des acteurs et des modèles culturels à l'oeuvre.

Ce sont essentiellement des études qualitatives (petits échantillons de 30 à 40 personnes) dont on peut envisager des phases extensives sur 100 à 150 personnes (traitement informatique du discours grâce aux logiciels de traitement mis au point par les linguistes et les informaticiens).

L'étude des représentations sociales :

Il s'agit d'identifier des corpus pertinents :

- celui des décideurs,
- des agents économiques,
- des groupes sociaux,
- des médias (publics et institutionnels).

On doit prendre en compte :

1) La production des décideurs, des agents économiques, des médias.

2) La manière dont les groupes sociaux médiatisent leurs opinions à travers les différentes instances sociales et politiques.

L'étude de représentations sociales permet, dans une perspective opérationnelle d'ajuster les stratégies de communication en termes de groupes sociaux et en termes d'enjeux sociaux. C'est le cadre le plus souvent utilisé. Il s'agit essentiellement d'approches qualitatives sur les usages sociaux des modes et des espaces et leur évolution historique.

Les techniques de vérification

Il s'agit d'enquêtes quantitatives permettant de mesurer l'impact d'un message, d'une campagne de promotion (avant, après actions).

ANNEXE BIBLIOGRAPHIQUE

I - OUVRAGES GENERAUX

TRANSPORT/ AMENAGEMENT	Territoire sans lieux - la banalisation planifiée des Régions - DUNOD - PARIS 1980.
	Infrastructures de Transport et transformataion de l'espace - le cas de la région du CREUSOT et de MONTCEAU-LES-MINES entre 1780 et 1980 F. PLASSARD - LET Université LYON II
	Déplacements à -100 Kms - typologie des Espaces Régionaux - SNCF - M. FOUCHER 1982
	Méthodologie d'échantillonnage pour le recensement des zones géographiques de déplacements SNCF
	Petites villes et Infrastructures de Transport - 1851 / 1954 - CNAM - D. LARROQUE G. GIGAUDON 1982
	ATLAS des Français (HACHETTE)
	Région et transports de marchandises Documentation Française - M. SAVY
	ATLAS des Bassins d'emplois (APRILR)
	L'Etat de la FRANCE - MASPERO
	Liaisons intra-régionale et TGV - A. BONNAFOUS LET 1984
	ATLAS du transport des marchandises (SAEP)
	La régularisation des transports et l'aménagement des territoires dans la pratique CENT séminaire 5/12/83 STRASBOURG
	Statistique et indicateurs des régions Françaises - collection de l'INSEE (régions)
	Les annales de la recherche urbaine - N°1 Automne 1971
	Espace Régional et moyens de transport. Analyse et compte rendu des débats du colloque de ROYAUMONT (26-27 Avril 1978) ;

TRANSPORT/
AMENAGEMENT

Territoire sans lieux - la banalisation planifiée des Régions - DUNOD - PARIS 1980.

Infrastructures de Transport et transformataion de l'espace - le cas de la région du CREUSOT et de MONTCEAU-LES-MINES entre 1780 et 1980
F. PLASSARD - LET Université LYON II

Deplacements à -100 Kms - typologie des Espaces Régionaux - SNCF - M. FOUCHER 1982

Méthodologie d'échantillonnage pour le recensement des zones géographiques de déplacements
SNCF

Petites villes et Infrastructures de Transport - 1851 / 1954 - CNAM - D. LARROQUE G. GIGAUDON 1982

ATLAS des Français (HACHETTE)

Région et transports de marchandises
Documentation Française - M. SAVY

ATLAS des Bassins d'emplois (APRILR)

L'Etat de la FRANCE - MASPERO

Liaisons intra-régionale et TGV - A. BONNAFOUS
LET 1984

ATLAS du transport des marchandises (SAEP)

La régularisation des transports et l'aménagement des territoires dans la pratique
CEMT séminaire 5/12/83 STRASBOURG

Statistique et indicateurs des régions
Françaises - collection de l'INSEE (régions)

Les annales de la recherche urbaine - N°1
Automne 1971

Espace Régional et moyens de transport.
Analyse et compte rendu des débats du colloque de ROYAUMONT (26-27 Avril 1978)

I -OUVRAGES GENERAUX

TRANSPORT SOCIO-ECONOMIE	Zone de solidarité en RIF - IAURIF 1981 Seminaire de reflexion sur les effets socio-économiques des transports - SERT 1985 L'analyse socio-économique du système de transport - Element pour une approche dynamique et socio-économique du role et de la place du système de transport dans la restructuration spatiale - DEA 1983 CRET Investissement d'infrastructure et développement économique - Analyse des méthodes d'investissement - DEA/CRET 1984 La formation de l'espace économique - TEBOUL CRET 1981 Mouvement et développement - travaux LET Contribution à l'analyse socio-économique des transports : cas de la Vallée de l'Hureaume DES/CRET 1976
-----------------------------	---

I -OUVRAGES GENERAUX

TRANSPORT / SYSTEME	OFFNER - Aspects méthodologiques des études de suivi. Applications aux métros lyonnais et lillois. Rapport de recherche N° 77 - 1985
DECISIONNEL	Role de l'Etat et des collectivités locales dans les transports régionaux et locaux non urbains de voyageurs jusqu'en 1981 Thèse 3ème cycle PARIS - B. GELBMAN
	Transports non urbains - scenarios d'évolution O. DOMENACH / CRET 1984
	Evolution des transports à courte distance dans le cadre de la procédure - SRT - Thèse 3ème cycle PARIS IX UER Sciences des Organisations
	Politique de transports - préparation du 9è Plan Commissariat Général du Plan Novembre 1983
	Les grandes orientations et les priorités au secteur des transports dans le 9è plan 1983
	Problèmes d'évaluation et politique des Transports - Travaux LEF
	Appareils d'Etat et transports régionaux des personnes : le cas des BOUCHES du RHONE Prospective et aménagement 1978
	Processus sociaux et planification décentralisée - Cf. BOUCHES du RHONE - DGRST SAEI Mission de la Recherche
	Les dessertes régionales (in Métropolis 1984) J. CHAUVINEAU - SNCF SAR
	A. RUHL - Organisation des transports régionaux de voyageurs - PARIS CEMT 1977 (Table Ronde 35)
	R. DE LARTIGUE - La politique régionale des transports de personnes en FRANCE - Thèse de 3ème cycle - 1977 - Université de TOULOUSE
	CRET - O. DOMENACH - Convention et cahier des charges types pour les services inter-urbains de transports publics de voyageurs dans le cadre de la régionalisation - MARSEILLE - Région PACA 1979.
	DTT Pour une coopération des transports collectifs interurbains et urbains PARIS DTT 1979

166

I -OUVRAGES GENERAUX

OFFRE / EVALUATION	Evolution démographique 1975 - 1982 et offre ferroviaire - Février 1985 Elements de recherche pour une politique du train comme transport en commun urbain et inter- urbain - Une infrastructure inscrite dans le site - Les potentialités d'un mode sous utilisé - DEA CRET 1975 Role des lignes omnibus SNCF dans la desserte des personnes - DEA CRET 1981 Stat. indicateurs INSEE - Décembre 1984 La constitution de l'offre de service public de transport en Région A. TARRIUS IRT 1984 Evaluation de l'offre régionale des transports publics : le cas de RHONE ALPES - LET 1984 CNRS - GRECO Transport et espace Les effets indirects des transports inter- urbains - 12 Mai 1980 IRT BRON - IVRY SUR SEINE - 1980.
-----------------------	---

I -OUVRAGES GENERAUX

D	MOBILITE	Besoins de déplacements et la demande potentielle de TC départementaux - guide d'analyse
E	ET GROUPES SOCIAUX	DTT - IRT - 1985
M		Mobilité et mode de vie : le cas des petites villes - SNCF -
A		Echanges et mobilité en zone rurale de la problématique des besoins à l'expérimentation sociale (rencontre IRT - 5 et 6 Mai 1982)
N		
D		Les déplacements dans l'aire métropolitaine de BORDEAUX - mobilité locale et pratiques de transport SNCF 1982
E		Groupes sociaux organisés et systèmes de déplacements - Economie et Humanisme - 1979
/		Images du réseau régional auprès du public SNCF - C. ARMELLE - R. PISKOR - 1985
		Suivi de la campagne "merci le train" SNCF
		Un instrument d'analyse des dynamiques de transport le concept de trajet - LEP 1984
E		Mobilité non urbaine - travaux du LEP
V		Analyse et prévision de la demande de transport de personnes - ENTPE - H. DE LA MORSANGLIERE 1978
A		
L		P. GERAUD - Les modèles de demande en transport inter-urbain de voyageurs
U		IRT 77 - Note Information N° 10
A		La construction du modèle de demande multimodale en transport inter-régional de voyageurs
T		R. MARCHE - ARCUEIL IRT -1979
I		Les modèles d'analyse de la demande de transport de personnes
O		Mémoires DES - A. SILEM - 1970
N		Université de LYON II (un peu ancien)

D	MOBILITE	Chaines de déplacement et choix modal
E	ET ACTIVITE	déplacements Domicile - Travail
M		SAEP CODRA SNCF - Mars 1985
A		
N		Stat et indicateurs INSEE - décembre 1984
D		
E		Les Français et la mobilité : une enquête IFOP
/		DATAR - Cf espaces prospectifs n°3 DATAR 1985
E		
V		Approche méthodologique de la demande de
A		transport inter-urbain régional - LET 1983
L		
U		
A		
T		
I		
O		
N		

TRANSPORT /
AMENAGEMENTDéplacements à courte distance (PAS DE CALAIS
SNCF):NORD PAS DE CALAIS - spécial équipement
Juin 1980LABEL voie d'eau - spécial NORD PAS DE CALAIS
1er Février 1985PCM La région NORD PAS DE CALAIS - Aout Sept.
1985Infrastructures routières dans la région NORD
PAS DE CALAIS - IX ème Plan - Octobre 1984

Contrat de plan Etat Région IX

ATLAS de la région NORD PAS DE CALAIS
1978/1984 - LILLE, ADER, Institut de géographie
de LILLE I.L'héritage industriel 1800-1954 - Vivre au
présent - Volume N° 1 de la revue "cadre de vie
et économie" - OREAM NORD - 1975Conversion industrielle et mobilisation
quotidienne de la main d'oeuvre - Le cas du
bassin minier NORD PAS DE CALAIS
CONVERT B. PINET M. ATP socio-économie des
transports - 1977TRANSPORT
SOCIO-ECONOMIEPublications de l'Observatoire Economique
Régional (voir catalogue)Disparité des zones d'étude NORD PAS DE CALAIS
1962/1984 INSEE 3ème trimestre 1985NORD PAS DE CALAIS de 1975 à 1985
Garcette Fierre (PARIS - information et
conjuncture)Le NORD PAS DE CALAIS au seuil des années
1980 - LILLE 1980 - 2 tomes - CRDPLes effets socio-économiques du schéma régional
de transports collectifs
CERPEAU - 1985

<p>TRANSPORT / SYSTEME DECISIONNEL</p>	<p>Pour une politique régionale de l'amélioration du transport collectif. Volume 1 : rapport d'étude Volume 2 : rapport d'orientation proposition Avril 1977</p> <p>Lettre de la région (mensuel) NORD PAS DE CALAIS - Informations Dossiers de presse pour chaque événement concernant la TCR.</p> <p>C.R. N.P.C. - Colloque - Politiques régionales de transport voyageurs - LILLE - 29 et 30 Septembre 1978</p>
<p>OFFRE / EVALUATION</p>	<p>Rapports d'étude SRTC NORD PAS DE CALAIS - enquête routière, - enquête rail test, - dossiers d'axes.</p> <p>Transport collectif régional - le bilan du schéma CETE NORD PICARDIE - Mars 1982</p> <p>La vie du rail spécial NORD PAS DE CALAIS</p> <p>Schéma départemental de transports collectifs du PAS DE CALAIS - Diagnostic - 1981</p> <p>L'impact du transport collectif région NORD PAS DE CALAIS sur l'accessibilité aux emplois de l'agglomération Lilloise (CETE Mars 1985)</p>
<p>D : MOBILITE E : ET GROUPES M : SOCIAUX A : N : MOBILITE D : ET ACTIVITE E : / E : V : A : L : U : A : T : I : O : N : ---</p>	<p>Le transfert modal - déc.1985 - CETE</p> <p>Image du réseau régional auprès du public SNCF</p> <p>L'université et la ville dans la région NORD PAS DE CALAIS - LILLE - UER de géographie Thèse de 3ème cycle - 1985 - LAURENT F.</p> <p>Tourisme et loisirs dans le NORD PAS DE CALAIS Thèse de Doctorat d'Etat - 1985 - 2 tomes DEWAILLY J.M. UER de Géographie, LILLE I.</p> <p>Le NORD ET LA PICARDIE PARIS - FLAMMARION 1980 - FLATRES P.</p> <p>L'organisation urbaine de la région NORD PAS DE CALAIS. Thèse de Doctorat d'Etat 1980 BROYELLE P. - Université de PARIS I</p> <p>Le puit et le pendule - transports et système de l'emploi - analyse des migrations Bassin minier métropole du Nord L.A.R.U. I.I.I. 1980</p>

<p>TRANSPORT / AMENAGEMENT</p>	<p>ATLAS régional du LANGUEDOC ROUSSILLON (1969)</p> <p>Nouvelle distribution et dynamique spatiale de la population en LANGUEDOC ROUSSILLON. R. FERRAS - P. VALERY - MONTPELLIER (in RP 1982)</p> <p>Travaux ATR et syndicat mixte pour l'aménagement et le développement de la Basse Vallée de l'AUDE</p> <p>Déplacement à courte distance (GARD) SNCF</p>
<p>TRANSPORT / SOCIO-ECONOMIE</p>	<p>Les nouveaux languedociens (journée de travail 11/10/85 - organisée par l'ORCES - L'observatoire régional du changement économique et social - 10 exposés dont</p> <ul style="list-style-type: none"> - analyse du phénomène d'attractivité des Bassins d'emplois L.R. (CRPEE) - les migrations inter-régionales et le tertiaire en LANGUEDOC ROUSSILLON (CRPEE) - évolution sectorielles de l'emploi... <p>INSEE - article présentant le R.G.P. 1982 dans le LANGUEDOC ROUSSILLON</p> <p>Tableaux de l'économie du LANGUEDOC ROUSSILLON (INSEE parution annuelle)</p> <p>Revue Repères (INSEE)</p>

<p>TRANSPORT / SYSTEME DECISIONNEL</p>	<p>Elements pour une politique régionale des T.C. (DRE LANGUEDC ROUSSILLON - BCEOM - SEDRE - 1977) 3 tomes</p> <p>Schéma régional de transports collectifs du LANGUEDOC ROUSSILLON - Documents de travail du groupe régional "transports" (DRELR - 1979)</p> <p>Schéma régional de transports collectifs Etude des 25 liaisons (CODRA - 1981)</p> <p>Rapport du président du groupe régional Transport (Février 1982)</p> <p>Article sur le conventionnement (DRE 85)</p> <p>Comité de suivi du 17/10/85 du SRT (DRE)</p> <p>1984/89 premier plan régional du L.R.</p> <p>Contrat de plan particulier Etat-Région (1984)</p> <p>Contrat de développement des transports urbains entre l'Etat et le district urbain de MONTPELLIER</p> <p>Bilan des SRT et SDTC - article de Béatrice GELBMAN (Métropolis 1984)</p> <p>SPELEO : sur la question régionale aujourd'hui région L.R. fait son plan - EDISU D 1985</p> <p>2 dossiers du "Monde" - 8 Juin 82 - 23 Juin 85</p>
<p>OFFRE / EVLUATION</p>	<p>Annuaire statistique des transports DRE - Décembre 1984</p> <p>SDTC HERAULT PYRENES ORIENTALES, AUDE</p> <p>Etude du suivi du conventionnement ferroviaire (CETE 1985/1986)</p> <p>Conventions régions / SNCF et avenants 28/09/1984 et 28/09/1985</p>

D E M A	MOBILITE ET GROUPES SOCIAUX	
N D E E V A L U A T I O N	MOBILITE ET ACTIVITE	<p>Les bassins d'emplois en LANGUEDOC ROUSSILLON Conférence de M. LAGET - CNRS 1984</p> <p>Radioscopie d'une région et de ses migrations LANGUEDOC ROUSSILLON - in espaces prospectifs N° 3 - DATAR 1985</p>