

S.A.E.I. - MISSION DE LA RECHERCHE
A.T.P. - SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS

SYSTEMES DE TRANSPORTS URBAINS
ET
MOBILISATION DE LA MAIN-D'OEUVRE

Le cas de Grenoble

Rapport de 1ère phase

Service des Affaires Économiques
DOCUMENTATION
CDAT
4594

Décembre 1976

Marché n° 74 00 015

Jean-Jacques CHAPOUTOT

Jacques GAGNEUR

Loïc JOSSE

Pierre LIOCHON

Avec la collaboration de Michel WEILL

Plans et cartes de Christian SABENA



TABLE DES MATIERES

| | |
|---|--------|
| AVANT-PROPOS | 1 |
| <u>CHAPITRE PREMIER - LA PROBLEMATIQUE DE LA MOBILISATION</u> | 5 |
| I - Rappel de l'objet de la recherche | 7 |
| II - Mobilisation et reproduction : premiers éléments | 12 |
| III - Conditions particulières et générales | 24 |
| IV - L'autonomisation de la mobilisation | 33 |
| <u>CHAPITRE DEUXIEME</u> | 55 |
| <u>SECTION I - GRENOBLE EN 1850 : UNE STRUCTURE SOCIALE EN TRANSITION</u> | 59 |
| I - Les rapports de production marquants : essai d'analyse | 59 |
| II - Pouvoir local et organisation de l'espace | 73 |
| <u>SECTION II - L'IMPLANTATION DE LA GARE FERROVIAIRE : LE PROBLEME DU DESENCLAVEMENT DE GRENOBLE</u> | 83 |
| I - Les débats suscités par l'implantation de la gare | 83 |
| II - Les liaisons ferroviaires à partir de Grenoble | 91 |
| <u>SECTION III - NOUVEAUX RAPPORTS SOCIAUX ET EMERGENCE DE LA QUESTION DES TRANSPORTS</u> | 97 |
| I - L'industrialisation des vallées et la mise en place des réseaux de transport interurbain | 97 |
| II - Différenciation sociale de l'espace, centre et réseau de transports | 114 |

CHAPITRE TROISIEME - LES DEBUTS DE LA PLANIFICATION URBAINE A GRENOBLE (41)
ET LE DEVELOPPEMENT DE LA DIVISION SOCIALE DE L'ESPACE

| | |
|---|-----|
| SECTION I - <u>DE LA CROISSANCE DE LA GRANDE INDUSTRIE A LA NECESSITE</u> <u>D'UNE PLANIFICATION SPATIALE</u> | 145 |
| I.- La nouvelle industrie grenobloise | 145 |
| II - Crise du logement et exigences de planification | 150 |
| SECTION II - <u>LE PLAN JAUSSELY : UN PROJET DE GESTION POLITIQUE</u> <u>DE L'ESPACE</u> | 159 |
| I - Quel projet pour quel espace ? | 159 |
| II - Une organisation de l'espace selon la logique de la grande industrie | 163 |
| SECTION III - <u>LES OBSTACLES A LA MISE EN OEUVRE DE LA COOPERATION</u> <u>SPATIALE</u> | 183 |
| I - L'échec du déplacement de la gare de voyageurs et de la réalisa- tion de la zone industrielle | 183 |
| II - Les résistances foncières et leurs conséquences en matière d'habitat | 188 |
| SECTION IV - <u>LA LOCALISATION DE LA CROISSANCE URBAINE ET LE FONCTION-</u> <u>NEMENT DES SYSTEMES DE DEPLACEMENT</u> | 197 |
| I - Les conditions de la croissance urbaine | 197 |
| II - Le fonctionnement du système de transports | 202 |

| | |
|---|-----|
| <u>CHAPITRE QUATRIEME</u> | 217 |
| SECTION I - <u>DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE</u> | 221 |
| I - Principales caractéristiques du développement de Grenoble jusqu'au début des années 60 | 221 |
| II - Restructurations industrielles et développement du "Tertiaire" | 229 |
| III - Croissance démographique et transformations socio-économiques | 246 |
| SECTION II - <u>L'OCCUPATION DE L'ESPACE DANS LA CUVETTE GRENOBLOISE</u> | 254 |
| I - La localisation des emplois et des logements | 254 |
| II - La spécialisation sociale des espaces de l'agglomération | 277 |
| III - Les problèmes d'échelle et de structuration de l'agglomération | 290 |
| <u>CHAPITRE CINQUIEME</u> | 303 |
| SECTION I - <u>APPROCHE DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL PERIPHERIQUES</u> | 307 |
| I - Les ramassages ouvriers dans l'agglomération | 307 |
| II - Réseaux de ramassage et migrations alternantes périphériques | 320 |
| SECTION II - <u>DONNEES SUR LES RAMASSAGES D'ENTREPRISES</u> | 327 |
| I - Eléments de méthodologie | 327 |
| II - Description du système des ramassages de l'agglomération grenobloise | 335 |
| LISTE DES TABLEAUX | 397 |



AVANT-PROPOS

Le présent rapport est le produit d'une recherche qui a été financée dans le cadre de l'A.T.P. Socio-Economie des Transports. En ce sens, il constitue un document de fin de contrat, ce qui représente un certain nombre d'exigences quant à son homogénéité et à sa présentation. Mais, par ailleurs, le travail dont il rend compte constitue une étape, certes importante mais partielle, d'un processus de recherche qui a permis l'existence de plusieurs rapports avant celui-ci et qui, nous l'espérons, permettra que d'autres soient écrits. Pour cette raison, ce rapport se présente sous une forme un peu particulière, qui appelle un commentaire.

En effet, il est assez usuel qu'un rapport de recherche possède, sinon une introduction, au moins une conclusion. Nous avons choisi, pour notre part, de nous en passer... ou plus exactement de ne pas la faire figurer à la fin du rapport, mais au début. Cette décision résulte de la prise en compte de plusieurs objectifs. Tout d'abord, cette recherche est une étape, et son premier résultat est de mener la problématique du programme de recherche à un point où elle n'était pas auparavant. Cela n'aurait pas nécessité ce renversement de forme si cette étape de recherche avait été la première du programme, mais ce n'est pas le cas. La "problématique de la mobilisation" est à la fois le résultat du travail présenté ici et le résultat des travaux précédents. Dès lors, il nous a paru impossible de ne pas mettre le lecteur "dans le coup" de la problématique dès le départ, ce qui l'aurait obligé de recourir aux rapports précédents pour savoir de quoi on parlait. Mais, il nous a paru tout autant impossible de couper la problématique en deux parties, une pour le début et l'autre pour la fin, ce qui aurait supposé de définir l'état de la problématique "avant" et "après". Une telle représentation du travail de recherche nous paraît à la fois

fastidieuse et un peu fausse. En effet, une problématique ne se construit pas par petits morceaux qui s'additionnent. Elle se transforme, elle revient sur elle-même, se nie parfois..., bref, elle se substitue sans arrêt à elle-même. Pour à la fois ne pas trop nous répéter (c'est-à-dire reproduire des fragments de précédents rapports) et ne pas trop nous censurer, nous avons donc choisi que l'introduction et la conclusion de ce rapport en constitueraient le Chapitre Premier.

Une deuxième raison de ce choix concerne la présentation de ce travail particulier. En effet, l'ouvrage est assez volumineux. Il rend compte d'une démarche qui, au lieu d'être linéaire, a procédé par la réalisation de quatre dossiers de recherche, qui possèdent chacun une assez grande homogénéité. On peut même dire que chacun d'entre eux possède une problématique particulière qui, tout en n'étant pas explicitée formellement, constitue à la fois un support et un enrichissement de la problématique de la mobilisation. Cela est au détriment de la continuité d'exposé et, même s'il y a une relative unité de rédaction (la préparation de chaque chapitre a été confiée à un membre de l'équipe en particulier, mais la rédaction en a toujours été collective), on ne peut pas lire chaque partie du rapport comme la suite de la précédente. C'est le chapitre de problématique qui constitue la trame unitaire minimale, nécessaire pour expliquer la cohérence de l'ensemble. Pour cette raison, il nous a paru important que ce chapitre soit le premier et non pas le dernier, ce qui aurait obligé le lecteur à parcourir près de quatre cents pages avant d'être doté de la clef de l'ouvrage.

La conséquence de cette décision est que l'abord du rapport est assez rude, les cinquante premières pages étant d'approche austère. Ce que nous souhaitons, c'est que le lecteur ne soit pas rebuté par ce début, qu'il le lise et qu'il aille plus loin. Ce que nous lui suggérons, c'est de relire le chapitre premier après la lecture des quatre autres.

Pour terminer cet avant-propos, nous tenons à préciser le statut un peu particulier du chapitre V. Ce chapitre est consacré à la place des ramassages d'entreprises dans les déplacements domicile-travail périphériques de l'agglomération grenobloise, et il présente un aspect assez largement documentaire, au sens où nous n'avons pas

hésité à restituer une grande part des données recueillies. Nous l'avons fait, quitte à alourdir encore ce rapport, parce que ces données sont originales. Leur production n'a été possible que grâce à la collaboration du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise, autorité responsable des transports. Les responsables de ce syndicat étaient fortement intéressés à ce qu'un tel matériau soit l'occasion d'une réflexion locale sur ces transports. Ils nous ont demandé de participer à l'animation de cette réflexion, dans le cadre d'une procédure qui a été menée parallèlement à la recherche, et celle-ci en a très certainement bénéficié. Nous tenons à leur exprimer, ici, notre gratitude.

CHAPITRE PREMIER

LA PROBLEMATIQUE DE LA MOBILISATION

I - RAPPEL DE L'OBJET DE LA RECHERCHE

1 - Premières définitions de la mobilisation et de ses conditions

2 - Nouvelles exigences de recherche

II - MOBILISATION ET REPRODUCTION : PREMIERS ELEMENTS

1 - Phase et rapports de la reproduction de la force de travail et de la reproduction du capital

2 - La reproduction de la force de travail dépend des exigences de la reproduction du capital

3 - La reproduction de la force de travail, consommation de valeurs d'usage

III - CONDITIONS PARTICULIERES ET GENERALES

1 - La question initiale

2 - Un exemple de conditions particulières

3 - Ramassages et réseaux publics : éléments de confrontation

4 - Vers une définition de la place des conditions de mobilisation

IV - L'AUTONOMISATION DE LA MOBILISATION

1 - La manufacture dispersée : la ganterie

2 - Les cités d'entreprise

3 - L'urbain comme production socialisée des conditions de reproduction

3.1 - La différenciation de l'espace, effet et moyens d'une dialectique sociale

3.2 - La planification velléitaire

3.3 - Division sociale de l'espace et mobilisation

3.4 - Développement périphérique et généralisation de la mobilisation

4 - Travail et moyens de la mobilisation

I - RAPPEL DE L'OBJET DE LA RECHERCHE

L'objet de la recherche a été défini, au départ, comme "l'étude de la place des systèmes de transports urbains dans les rapports de reproduction et de mobilisation de la force de travail", dans la perspective d'évaluer en quoi les interventions publiques en la matière relèvent, de facto, d'un mode de gestion de certaines formes de rapports sociaux.

Cette définition résultait à l'époque d'un cheminement essentiellement théorique, qui avait abouti à l'approche des systèmes de transports urbains comme support de réalisation de la mobilisation de la force de travail à l'échelle d'une agglomération.

Trois questions sont présentes dans cette formulation.

- Qu'est-ce que la mobilisation ?
- Quelles en sont les conditions de réalisation ?
- En quoi l'échelle de l'agglomération est-elle spécifiquement concernée ?

1 - Premières définitions de la mobilisation et de ses conditions

La mobilisation a été définie préalablement comme étant le processus par lequel la force de travail devient réellement échangeable (1).

(1) - *Caractères économiques des transports urbains* - p. 71

En effet, la force de travail est, dans le mode de production fondé sur le capital, une marchandise particulière dont l'échange ne se réalise pas dans les mêmes formes que pour les autres marchandises. Sa spécificité peut être éclairée en quatre points essentiels qui sont les suivants :

- sa valeur d'usage diffère des autres valeurs d'usages dans la mesure où c'est la seule qui soit source de valeur échangeable, la seule à créer de la valeur et surtout de la plus-value au cours d'un procès de travail. Les autres marchandises que sont les moyens de production transmettent tout ou partie de leur valeur dans le procès de production, mais ce n'est là qu'un transfert, dont le corollaire est la destruction (partielle ou totale) de ces marchandises, non créateur de valeur par lui-même ;

- en deuxième lieu, la force de travail n'est pas produite comme une autre marchandise, c'est-à-dire dans un processus de production qui permet d'obtenir des séries identiques. Elle est produite dans le cadre d'un procès de reproduction dont les conditions sont fondamentalement différentes des procès de reproduction des marchandises ordinaires comme nous le verrons plus loin ;

- alors que la vente d'une marchandise donnée se situe après le procès de production dont elle est issue - elle est alors support de valeur -, la vente de la force de travail s'effectue avant le procès de production dans lequel elle entre et où elle agit comme créateur de valeur ;

- en aliénant sa force de travail, le travailleur ne renonce pas pour autant à sa propriété sur elle, il en cède l'usage pour un temps limité. Mais cette cession qui constitue l'échange salarial, est une obligation hors de laquelle le propriétaire de la force de travail n'est qu'un chômeur.

Nous reviendrons plus concrètement et de façon plus détaillée sur ces caractéristiques. Toutes expriment la différence de nature entre la force de travail et les autres marchandises. Plus particulièrement, les deux dernières caractéristiques permettent de comprendre que cette différence de nature implique des formes particulières de disposition de cette marchandise.

Le problème de la disposition de la force de travail est celui de son changement d'état, de son passage nécessairement répété (en raison des caractéristiques mêmes de sa reproduction) de l'état de force de travail virtuelle à celui de force de travail réelle. Ce problème se présente évidemment sous des formes historiquement différentes, qui sont le reflet de la formation, par le capital lui-même et pour lui, de la force de travail sociale. Aussi, en permanence, le capital se trouve dans l'obligation (pour son propre développement) de résoudre ce problème dans les formes où il se présente, en produisant (directement ou non) les conditions de la mobilisation.

La croissance des déplacements urbains en nombre et en distance, et parmi eux les déplacements domicile-travail et le tenace phénomène de pointe qui les caractérise, constituent à l'évidence une manifestation contemporaine de ce problème. La production des systèmes de transports (ou l'adaptation de systèmes existants) constitue une "réponse" à ce problème, ce qui permet d'envisager l'étude de ces systèmes comme celle de conditions de mobilisation. Encore faut-il, pour comprendre et évaluer la pertinence de cette "réponse" sociale, reconnaître en quoi cette manifestation contemporaine est un résultat historique, une étape particulière du développement de la mobilisation comme procès particulier de la reproduction sociale.

2 - Nouvelles exigences de recherche

La remarque qui précède ne simplifie en rien les questions initialement posées. En effet, la conclusion que nous en tirons est qu'on ne peut passer d'une définition théorique de la mobilisation et de ses conditions à une définition concrète que sous la réserve d'en produire l'historicité. C'est-à-dire en désignant la mobilisation comme tout autre chose qu'un problème et qu'une solution.

Nécessité et obstacle au développement du capital et des rapports sociaux fondés sur lui, la mobilisation n'existe pas indépendamment des conditions concrètes qui permettent sa réalisation et qui en constituent les limites, ni indépendamment des rapports qui unissent en un même procès social toujours différent la reproduction du capital et la reproduction de la force de travail.

C'est le travail de la recherche que de tenter de montrer ces liens concrets, et c'est sa principale difficulté. En effet, l'exigence de représentation de l'historicité des processus sociaux se transforme très rapidement en exigence de totalisation, et il n'y a pas de limites à la totalisation ! Plus nous approchons les relations entre les manifestations de la vie sociale, et plus l'objet étudié devient contradictoire, et plus la recherche se retrouve à manier des matériaux de plus en plus vastes pour tenter de résorber cet étalement de la contradiction qui submerge la capacité de l'explication.

Une voie de salut pour la pratique de la recherche consiste à opérer un double découpage, d'une part au sein de la théorie, d'autre part entre la théorie et les phénomènes étudiés, qui constitue à notre avis une réduction grave de l'exigence de représentation de l'historicité.

Il nous a par ailleurs semblé, dans les premiers mois de ce travail, que la demande réelle de recherche qui nous était formulée était de ne pas céder à cette réduction. Ainsi, il y a une différence notable entre le projet proposé et l'objet retenu, différence qui vise à élargir le champ de la réflexion pour, d'une part, rendre compte de la réalité des systèmes de transports urbains comme partie du champ social, d'autre part expérimenter la prise en compte de leur historicité sur le cas de l'agglomération grenobloise.

Il s'agit, dans un premier temps, d'approcher les modes de détermination de la mobilisation par sa place dans le procès de reproduction d'ensemble (capital et force de travail) et dans les rapports, qui, au

sein de ce procès, unissent la sphère de la valorisation à celle de la constitution et de la reproduction de la force de travail sociale.

Dans un deuxième temps, il s'agit de confronter ce type d'approche au problème de l'existence de conditions de mobilisation, non pas seulement comme produites (au terme d'un procès de production donné), mais comme valeurs d'usage socialement (donc historiquement) définies. Cette approche passe par l'évaluation des valeurs d'usage liées aux déplacements dans le développement de l'urbanisation, conçu comme processus d'organisation de l'espace et comme ensemble de conditions d'appropriation et d'usage de cet espace.

II - MOBILISATION ET REPRODUCTION : PREMIERS ELEMENTS

La reproduction de la force de travail est le procès social par lequel se réalise le renouvellement constant de la capacité concrète - quantitative et qualitative, physique et intellectuelle, à un moment donné et sur une longue période - des travailleurs à assurer la production. En ce sens, elle s'inscrit dans l'ensemble du mouvement de reproduction de la société sous l'effet du développement du mode de production capitaliste. Celui-ci, en tant qu'articulation spécifique de forces productives et de rapports de production a pour objectif la production de plus-value, la mise en valeur du capital. La reproduction de ce processus suppose que son ressort essentiel, la source de la valorisation puisse être sans cesse renouvelée : "la reproduction du capital renferme celle de son grand instrument de mise en valeur, la force de travail. Accumulation du capital est donc en même temps accroissement du prolétariat"(1). Et l'on peut ajouter, en reprenant la démonstration faite dans un autre chapitre, que c'est le premier terme qui détermine le second, et en particulier qui lui donne sa forme sociale dans le rapport de salariat.

1 - Place et rapports de la reproduction de la force de travail et de la reproduction du capital

Il apparaît donc que la reproduction de la force de travail est un procès social nécessaire à la reproduction du capital.

1.1 - Ce procès se déroule partiellement lorsque la force de travail est marchandise au service du capital et se réalise en travail au sein d'un

(1) - K. MARX : *Le Capital* - Livre premier - Tome III - Editions Sociales
p. 55.

procès de production ou de circulation. La force de travail s'y trouve en effet confrontée à un certain nombre de ses conditions de reproduction qu'il nous faudra prendre en compte par la suite.

1.2-Mais l'essentiel du renouvellement de sa valeur d'usage s'effectue cependant hors du procès de travail (repos et consommation des marchandises). On pourrait sans doute aller plus loin en disant que la reproduction de la force de travail s'effectue partiellement hors du cycle du capital proprement dit, dans la mesure où ce cycle s'achève avec la réalisation des marchandises en argent - pour nous ici, l'achat de marchandises par les salariés - et où les biens ainsi échangés ne sont plus marchandises faisant l'objet d'un nouvel échange, mais seulement valeurs d'usage destinées à être détruites (productivement) par l'acte de consommation.

Ce n'est cependant pas le cas de l'ensemble des valeurs d'usage entrant dans la reproduction de la force de travail. En particulier, les activités de "service", dans la mesure où leur consommation est nécessairement simultanée à leur production, ne peuvent pas faire l'objet de la même analyse.

Ces deux remarques (1.1,1.2) permettent de montrer - et ne visent qu'à cela - qu'il n'est pas possible de constituer la reproduction de la force de travail comme une sphère qu'on pourrait juxtaposer à côté de celle de la reproduction du capital. Elle est à la fois partie de cette dernière et hors d'elle.

2 - La reproduction de la force de travail dépend des exigences de reproduction du capital

En outre, la reproduction de la force de travail porte la trace de sa subordination à la reproduction d'ensemble du capital (procès d'accumulation et de valorisation) dans ses modalités de "définition" (comment sont produites socialement les exigences de cette reproduction) et pour ses moyens de satisfaction (nature de ces moyens et formes de disposition).

2.1 - En volume

Quantitativement d'abord, il apparaît à un niveau global que le développement de l'accumulation règle celui de la force de travail et cette loi apparaît avec brutalité lors des crises dites de reconversion comme celles du bassin minier du Nord ou de certaines zones de mono-industrie textile par exemple. Répulsion de la force de travail lorsque l'accumulation-valorisation du capital est en crise - dans une branche ou dans l'ensemble -. Attraction lorsque le capital se développe et que cette expansion nécessite un apport de main d'oeuvre (Fos, Dunkerque, régions Parisienne et Lyonnaise...). La tendance du capital est bien de se soumettre le plus possible la force de travail dont il a besoin, ce qui implique pour lui de briser toutes les rigidités à la mobilité des travailleurs sous toutes les formes (1). Et la ville apparaît bien alors à la fois comme concentration de divers capitaux sur un certain espace, permettant leur coopération dans le cadre de la division sociale du travail et la réduction d'un certain nombre de "faux frais" de la production, et comme agglomération de force de travail exigée pour la valorisation des capitaux présents dans la zone considérée.

2.2. - En qualité

La reproduction de la force de travail trouve sa source dans le développement de la production capitaliste, non seulement en termes de quantité requise, mais également par référence aux modalités de la division du travail. Ainsi la période du VIème Plan a-t-elle vu s'accroître surtout les créations d'emplois dits de services, alors que l'industrie, malgré une progression importante de sa production n'a fait appel qu'à de faibles quantités de force de travail supplémentaires ; il semble que ces résultats proviennent d'une double orientation dans la division du travail : un phénomène de concentration, de rationalisation et de redéploiement de l'appareil productif proprement dit, et une série de transformations "à la périphérie" de cet appareil productif, par autonomisation de certaines fonctions apparaissant alors comme service aux entreprises (engineering,

(1) Pour un développement récent de cette question, cf. J.P. de GAUDEMAR - "Mobilité du travail et accumulation du capital" - Paris - Maspero - 1976 - 270 p.

leasing, bureaux d'études, formation, travail temporaire, entretien, nettoyage...).

Cependant, l'étude des transformations internes au procès d'accumulation amène à considérer comme très importante la tendance du capitalisme contemporain à accroître la division entre les niveaux de qualification. L'appréciation de ce phénomène soulève d'énormes difficultés, mais son étude semble riche de promesses. Ainsi M. FREYSSENET écrit-il : "l'hypothèse que nous formulons est que la localisation, en province, du travail déqualifié pouvant être effectué par une main-d'oeuvre locale moins coûteuse, constitue un des moyens les plus efficaces à l'heure actuelle pour lutter contre cette baisse tendancielle du taux de profit. C'est pourquoi la décentralisation est non seulement devenue possible, mais nécessaire"(1).

Si cette hypothèse procède d'une généralisation peut-être un peu rapide de certaines observations au sein de quelques entreprises, il n'en est pas moins vrai que les tendances qu'elles évoquent semblent marquer le développement actuel du capital. Et il n'est pas étonnant qu'en parlant de l'étude de phénomènes actuels d'urbanisation, un auteur comme J. LOJKINE (2) rejoigne des observations et des analyses similaires.

2.3 - Dans sa localisation

A un niveau territorial global, il apparaît que le capital a tendance à développer de façon inégale les forces productives dans les espaces qu'il investit ; l'analyse des mécanismes actuels de la division du travail constitue sans doute, à l'échelle internationale, mais aussi au niveau des différenciations entre régions ou entre agglomérations un point de départ pertinent pour aborder la question de la spécificité de ces espaces - pour nous, celle des agglomérations - et ses modalités de transformations historiques.

(1) - M. FREYSSENET : "Le processus de déqualification-surqualification de la force de travail . Eléments pour une problématique de l'évolution des rapports sociaux. C.S.U. - Paris - 1974 - p. 186

(2) En particulier, J. LOJKINE : "La politique urbaine dans la région lyonnaise - 1945-1972" - Ecole Pratique des Hautes Etudes - Paris - 1972-73 - 290 p. + 83 p. d'annexes.

En ce sens, les conditions de reproduction de la force de travail passent, à l'échelle sociale, par le processus de son agglomération et de sa répartition différentielle dans l'espace sous l'effet de ces transformations.

Mais il est clair aussi que, à l'échelle d'une agglomération, la dépendance de la localisation de la force de travail vis-à-vis des exigences de reproduction du capital ne peut être exprimée de façon étroite. Si nous appelons rapport de localisation respective la liaison que nous pouvons faire en observant simultanément l'implantation d'une unité de production donnée et les localisations d'habitat des travailleurs engagés dans le procès de production correspondant (qui n'a de statut que celui, empirique, d'un tableau de répartition géographique), il est évident que ce rapport n'a pas la même signification suivant qu'il est exprimé au niveau d'une unité de production dans une agglomération donnée, ou au niveau, par exemple, d'une branche industrielle sur l'ensemble du territoire. Dans ce dernier cas, la localisation de la force de travail est appréciée à une échelle qui permet de poser par exemple les problèmes de migrations internationales ou interrégionales des travailleurs comme dépendants assez directement des mouvements de capitaux, dans la branche en question et entre les branches.

Au contraire, il n'est pas possible de tirer aussi clairement les mêmes conclusions dans le premier cas, qui concerne les localisations différentielles à l'intérieur d'une agglomération. La recherche sur le terrain grenoblois a montré qu'un changement s'est opéré à ce niveau dans la détermination des rapports de localisation respective du capital et de la force de travail. En effet, alors que dans la période d'industrialisation du début du XXème siècle, on a affaire à un rapport de proximité, exprimant une détermination directe, ou quasi-directe (cf. la construction des cités ouvrières et les attendus de la politique des H.B.M.), dans la phase actuelle les rapports de localisation observables n'apparaissent plus comme le résultat de mécanismes aussi directs, mais majoritairement, comme le produit d'un ensemble de médiations.

Si malgré tout, l'ensemble des capitaux présents dans une agglomération tend à déterminer - à travers des déséquilibres permanents - en quantité et qualité, la force de travail nécessaire à sa valorisation, la "médiation" de la production capitaliste du logement (à une autre échelle et par l'intermédiaire d'un type de capital spécifique) introduit des modalités nouvelles et complexes dans la détermination des localisations respectives du capital et de la force de travail. En outre, du point de vue de chaque fraction du capital, "l'intérêt" d'opérer une détermination étroite sur la localisation des travailleurs peut varier considérablement suivant les capitaux auxquels on a affaire.

Aussi, il peut apparaître pertinent d'essayer d'observer des rapports de localisation comme significatifs de l'existence de bassins de main-d'oeuvre différenciés dans une agglomération, sans pour autant expliquer l'existence de tels bassins comme le produit direct des conditions d'implantation des différents capitaux mis en valeur dans l'espace de l'agglomération.

2.4 - Par l'usure qui en est faite

La production détermine également certaines caractéristiques de la reproduction de la force de travail par l'usure qu'elle lui impose. Et il nous faut entendre usure au sens le plus large. Cette notion inclut tout d'abord la dépense physique (musculaire ou nerveuse) occasionnée par le procès de travail, variant dans la durée, l'amplitude, la cadence, la pénibilité, l'intensité, et le contenu du travail (1). Elle comprend également les effets des conditions de travail qui se traduisent en particulier par les diverses maladies professionnelles (reconnues ou non par l'administration) ainsi que les accidents que l'on doit apprécier

(1) - A titre d'exemple, notons qu'à Paris le temps journalier moyen de sommeil des hommes qui effectuent un travail de nuit est de 5,2 heures contre 7,3 pour les autres actifs. Cf. Yannick LEMEL : "Les budgets temps des citoyens" - Les Collections de l'INSEE - Volume M33 - p. 31.

en fréquence mais aussi en gravité (1). Il faut enfin comprendre dans la notion d'usure la possibilité plus ou moins grande pour les travailleurs d'entretenir et d'actualiser leur qualification en fonction des conditions de la production.

En s'inscrivant de façon privilégiée dans ce champ théorique, nos réflexions et investigations s'insèrent dans des "repères" familiers, rejoignant l'économie du travail en analysant les stratégies des entreprises, les pratiques des syndicats de salariés, les enjeux dont elles sont l'expression dans le cycle de chaque capital. Dans ce cadre, nous étions donc amenés à analyser autant la question de l'achat et la vente de la marchandise force de travail salariée (2) que celle de son usage concret dans le procès de valorisation du capital. Et ceci n'est pas étonnant dans la mesure où l'échange salarial et l'utilisation de la force de travail faite par le capital pour sa valorisation font l'objet de travaux poussés dans le cadre de l'étude du mouvement de reproduction du capital et des rapports de production.

Mais le plus souvent, ces travaux considèrent comme existante la force de travail échangée et utilisée et les questions relatives à la production, l'entretien et la reproduction de cette marchandise sont considérées comme relevant plutôt de la sociologie que de l'économie, fut-elle même critique.

3 - La reproduction de la force de travail, consommation de valeurs d'usage

Or, la phase de développement très rapide qu'a connu la France depuis 30 ans, en concentrant des quantités croissantes de travailleurs salariés dans les villes, a vu se produire un nombre important de bouleversements dans le champ de la reproduction de cette force de travail, dont un certain

(1) *Sur ces diverses questions, signalons le colloque tenu à Grenoble en janvier 1975 : "La santé dans la classe ouvrière : dégradation ou amélioration" - et également M. WEILL : "De quelques politiques d'entreprises en matière d'amélioration des conditions de travail" - I.R.E.P. - Université des Sciences Sociales de Grenoble - Offset - décembre 1975 - 121 p.*

(2) *Par exemple, sous l'angle des obstacles à la réalisation de cet acte pour certaines couches de la population.*

nombre de luttes récentes sur la santé, la formation, le logement, etc... tous secteurs où l'Etat se trouve impliqué de façon forte, sinon déterminante, ont été l'expression la plus explicite. Ce "gonflement des besoins", nécessitant une intervention croissante de l'Etat, mais ouvrant également - et de façon sélective - des possibilités de valorisation(1) et de contrôle pour certains capitaux, provient à la fois de l'usure croissante de la force de travail, de la conscience accrue de cette usure et de la tendance à la disparition progressive des moyens non directement capitalistes d'y apporter réponse ; dans le même temps, la part de la reproduction de la force de travail prise en charge par le mode capitaliste de production semble aller en s'accroissant et ceci sous deux formes :

- par l'utilisation du salaire en dépenses d'acquisition de valeurs d'usages qui seront consommées (détruites) sur la base de la cellule familiale simple,
- par le développement de "consommations collectives" à des rythmes supérieurs, pour certaines d'entre elles, en termes de dépenses, au taux moyen de croissance de la production intérieure brute ou de la masse salariale : santé, formation...

La distinction entre ces deux modes complémentaires de reproduction de la force de travail n'est pas simple ; la notion de logement individuel dans des immeubles collectifs en est un exemple, de même que la "consommation" de télévision ; de même l'utilisation de véhicules individuels, achetés en majorité sur la base du salaire, peut difficilement s'analyser seulement comme consommation des ménages. Nous avons donc affaire à des notions et distinctions délicates à fonder et l'on retrouve ici la difficulté de l'économie à reconnaître, derrière la complexité de leur production, les différents éléments concrets que recouvre le concept théorique de salaire. En particulier, le découpage que nous avons opéré,

(1) - Par exemple, la promotion immobilière, les cliniques privées...

après beaucoup d'autres, ne recoupe pas exactement celui qui est fait, de façon courante, entre salaire direct et salaire indirect. Or, la question est d'importance, dans la mesure où c'est la valeur des éléments de ces différentes consommations qui détermine la valeur de la force de travail ; on sait que le capital cherche à limiter ou même diminuer cette dernière, soit en produisant ces éléments au moindre coût, soit en les organisant différemment les uns par rapport aux autres, en particulier par substitution lorsque cela est possible.

Globalement, il s'agit d'assurer la production des valeurs d'usage permettant qu'existe en permanence la marchandise créatrice de valeur qu'elles contribuent à former, ceci en quantité et qualités suffisantes, en un lieu donné ; leur fonction consiste à assurer la permanence du flux de main d'oeuvre et sa conformité aux exigences de la valorisation et à lever les différentes rigidités de l'offre sur le "marché du travail". Les reformulations actuelles en matière de formation et d'enseignement sont une manifestation de ce type d'exigence et les conflits qu'elles suscitent en montrent le caractère contradictoire. A travers l'extension des consommations individuelles et collectives nécessaires pour répondre à cet impératif, et du fait que leur réalisation entre plus largement dans la sphère du capital (en permettant son extension), les coûts de reproduction de la force de travail ont tendance à s'élever ; d'autre part, le processus d'extension des besoins que nous avons mentionné plus haut ainsi que l'accroissement du nombre et de la concentration des travailleurs salariés rendent nécessaire une production croissante des valeurs d'usage entrant dans la composition de cette force de travail et appellent une socialisation croissante des réponses apportées par le système social, particulièrement par l'Etat et les collectivités locales.

Il est clair que cette socialisation n'est pas acquise de façon mécanique comme "réponse" cohérente du système socio-économique aux exigences de son propre fonctionnement. En particulier le rôle de la puissance publique apparaît nécessaire pour faire prévaloir l'intérêt collectif de la classe capitaliste sur les intérêts à court terme de tel ou tel capital, même si l'on peut, ensuite, analyser les prati-

ques d'une fraction particulière de la classe dominante visant à s'approprier le bénéfice des actions publiques.

S'il fait surgir cette contradiction social/privé au niveau de l'appropriation des valeurs qu'il contribue à créer, le processus de socialisation des conditions de reproduction de la force de travail doit d'abord être analysé comme une transformation dans la production même des valeurs d'usage entrant dans sa composition et donc, en termes purement économiques, comme contribuant à fixer le niveau de sa valeur. Or, les valeurs d'usage en question ont la particularité de ne pas toujours apparaître sous une forme marchande permettant leur comptabilisation et leur analyse est rendue particulièrement délicate par les mécanismes de transferts - réels et financiers - auxquels elles donnent lieu (1) et par le caractère général de la définition de leurs bénéficiaires : qui sont les usagers d'un service public ? n'est pas une question simple.

Au total, la valeur de la force de travail en détermine le prix, c'est-à-dire le salaire direct et indirect et les fluctuations dues à l'ajustement de "l'offre et de la demande" s'effectuent autour de ce pivot. On peut opérer un certain nombre de distinctions à partir de là, rendant compte de l'accessibilité différentielle des travailleurs aux différentes valeurs d'usage existantes en fonction de ce prix (2).

Tout n'est cependant pas réglé lorsqu'on a mis en face les uns des autres, d'une part les travailleurs munis de leur pouvoir d'achat

(1) Une nouvelle conceptualisation de la comptabilité nationale (le système élargi de comptabilité nationale S.E.C.N.) tente de prendre en compte ce problème avec la notion de production intérieure brute non marchande - Cf. Collections de l'I.N.S.E.E., Série C, n° 44-45 - mai 1976.

(2) Nous renvoyons sur ce point à l'ouvrage de S. MAGRI : "Politique du logement et besoins en main d'oeuvre - Introduction à l'étude de l'intervention de l'Etat" - Paris - C.S.U. - 1972 - en particulier pp. 37 à 42.

et d'autre part les valeurs d'usage (marchandises consommables, services, équipements collectifs) socialement produites (par le capital, l'Etat ou par les travailleurs eux-mêmes). Encore faut-il, pour que soit reproduite, donc reproductible, la force de travail, que celle-ci ait, entre autres qualités, celle de la disponibilité. Disponible pour son propriétaire, le travailleur, afin qu'il puisse la vendre répétitivement et disponible pour le capital afin que, l'ayant achetée, il puisse en retirer la valeur d'usage, le travail producteur de plus-value. Sans cette qualité, la marchandise force de travail ne peut pas exister réellement, elle n'est pas complètement achevée en tant que production d'un ensemble de qualités nécessaires.

Dans ce cadre général, le système des déplacements en milieu urbain va alors apparaître comme permettant le passage continu de la force de travail des lieux de sa mise en oeuvre (dans la production de biens et services, dans la circulation) comme nous l'avons déjà écrit, à la sphère de sa reproduction et réciproquement. Nécessaire mise au contact des moyens de production, nécessaire accès aux moyens de reconstitution de la force de travail constituent donc les deux aspects de la fonction sociale du système des déplacements. La réalisation de l'échange salarial et la recherche de plus-value par un capital particulier sous-tendent la première fonction, essentiellement plus-value absolue puisque les déplacements domicile-travail se situent aux frontières du temps de travail quotidien et qu'ils permettent de régler les différentes formes de répartition des temps de travail dans la journée.

Le renouvellement de la valeur d'usage de la force de travail pour qu'elle puisse continuer à être marchandise fonde la deuxième fonction et inclut également la recherche d'une limitation du coût de ce renouvellement par le capital dans son ensemble (plus-value relative par diminution de la valeur de la force de travail).

Ainsi, si l'on analyse la force de travail comme effectuant un "cycle", l'échange salarial en est le moment de transformation en marchandise productive de valeur, appropriation par le capital de sa valeur d'usage et réalisation de la force de travail en travail, cette métamorphose supposant le processus de mobilisation. En retour, après son usage par le capital, la force de travail revient à son propriétaire pour être reconstituée ; elle se trouve en quelque sorte "démobilisée" du service du capital, retirée du cycle de celui-ci pour revenir à l'état de "libre disposition" pour la personne du travailleur.

Cette exigence de disponibilité est donc loin d'avoir un caractère abstrait. En tant que condition permanente de la réalisation de l'échange salarial, elle se trouve même constituer un enjeu tout à fait précis de la reproduction des rapports sociaux. Pourtant, ne semble-t-elle pas émerger comme telle tout-à-fait récemment, à travers le phénomène de l'accroissement des déplacements urbains, et après plus d'un siècle de capitalisme industriel ? Cette apparente contradiction renvoie à une interrogation plus précise sur ce que sont concrètement les conditions de la mobilisation. En effet, si nous pouvons comprendre théoriquement l'existence de la mobilisation comme le processus qui permet de doter la force de travail renouvelée de sa qualité "disponibilité", encore nous faut-il montrer comment s'effectue la mobilisation sans nous laisser enfermer dans la seule logique des statistiques de trafic. Pour cela, nous nous proposons de procéder à une incursion au coeur même des interrogations possibles sur les conditions de la mobilisation, en cherchant à analyser ce qui manifestement en constitue une concrétisation : les ramassages d'entreprises. Ce brusque passage au "concret", et même à un concret qui peut apparaître comme marginal historiquement et quantitativement, ne doit pas surprendre, même s'il renvoie au dernier chapitre de ce rapport : il a été un élément tout à fait important de notre démarche "théorique".

III - CONDITIONS PARTICULIERES ET GENERALES

1 - La question initiale

Une question très précise avait été posée à l'origine de la recherche qui était la suivante.

On observe à Grenoble, depuis le début des années 1960, un important développement des ramassages d'entreprise. Il semble que ce phénomène n'est pas spécifique à la région grenobloise, et qu'on le retrouve dans beaucoup d'endroits, sous des formes plus ou moins importantes. L'explication la plus simple qui vient à l'esprit est de considérer que la mise en place de ces ramassages est une réponse, faite par des entrepreneurs, à une insuffisance des autres moyens de transports. C'est-à-dire qu'on observerait un décalage entre l'état des conditions générales de mobilisation à ce moment-là (état des moyens de communication et distribution des moyens de circulation) et des exigences particulières de mobilisation de la force de travail pour des procès de production donnés.

Cette question assez anodine pose beaucoup de problèmes. En effet, l'idée de décalage suppose premièrement qu'on puisse l'exprimer dans les deux sens. Ainsi, on peut estimer que ce sont les conditions générales concrètement produites qui sont en décalage par rapport aux besoins du capital en matière de mobilisation, parce qu'elles sont insuffisantes ou inadéquates par exemple. Mais on peut aussi estimer que ce sont les exigences de certaines fractions du capital qui sont en décalage ou inadéquates par rapport à l'état de développement des conditions générales.

Deuxièmement, l'idée d'un décalage suppose aussi celle d'un "calage". L'idée d'un calage (c'est-à-dire d'un état général d'adéquation des

conditions de mobilisation aux exigences de mobilisation) n'a, elle, absolument rien d'anodin. Elle est en effet l'un des fondements de l'idée de planification, et en particulier, de planification urbaine. Or, on peut constater deux choses essentielles : tout d'abord, sur un même territoire urbain, il y a, successivement ou simultanément, plusieurs "plans urbains", et même de très nombreux, dont on peut faire l'hypothèse qu'ils expriment à la fois des conjonctures socioéconomiques différentes et des projets sociopolitiques variables ; deuxièmement, les échecs répétés de la planification ^{urbaine} fondée sur les notions de prévision et de besoins tendent à suggérer que cette idée même de l'adéquation (la satisfaction des besoins sociaux au moyen de conditions matérielles) ressort plus de l'idéologie fonctionnelle et consensuelle que d'une compréhension de la réalité des processus sociaux.

Il est au contraire tout à fait probable que c'est le décalage qui est la normalité, l'inadéquation la réalité, et que l'adéquation n'est qu'une illusion sans cesse poursuivie par les acteurs sociaux qui cherchent à rendre le monde "adéquat" à leur pratique.

2 - Un exemple de conditions particulières

Si nous convenons néanmoins de considérer comme particulières les conditions de mobilisation constituées par des ramassages, particulières au sens où elles sont produites par et pour des fractions du capital au lieu d'être produites dans une forme générale, nous devons les tenir comme une des manifestations historiques du développement de la mobilisation. En tant que tels, les ramassages ouvriers constituent bien un élément du rapport entre les caractéristiques d'un procès de production immédiat et les forces de travail particulières qui y sont engagées. Ils participent ainsi de l'ensemble des conditions de reproduction de la force de travail, telles que nous les avons schématisées précédemment, dans la mesure où (nous le verrons) ils matérialisent certaines des déterminations qui pèsent sur la structure de cette reproduction. En particulier, ils définissent :

- des rapports de localisation de la main-d'oeuvre, et contribuent ainsi à son mode d'agglomération dans l'espace urbain ou à son mode de dispersion et de fixation dans l'espace rural ;

- une alternative à l'équipement de la force de travail en moyens de transports individuels, ce qui contribue à abaisser le niveau de sa valeur, tout en redoublant le processus de sa déqualification ;

- une possibilité de diviser physiquement un ensemble de travailleurs rassemblés dans un même procès de travail ;

- une possibilité de maîtriser en partie l'usure hors-travail de la force de travail, tout en contrôlant d'ailleurs une partie du temps hors-travail.

Ils constituent également (et nous le verrons aussi), par leur caractère institutionnalisé et donc objet de luttes dans l'entreprise, un obstacle plus ou moins important à la reproduction du capital qu'ils ont pour objet de permettre. Ainsi en est-il notamment lorsque les conditions historiques de cette reproduction nécessitent une transformation des conditions du rapport salarial, notamment au niveau des conditions de travail, qui "justifierait" la suppression des réseaux mis en place quelques années plus tôt.

3 - Ramassages et réseaux publics : éléments de confrontation

Il s'agit donc là de conditions qui n'ont pas de sens par elles-mêmes. Elles n'existent que relativement aux autres conditions concrètes de la reproduction, comme participant de leur ensemble et exprimant le rapport de la partie au tout.

Si nous nous référons aux cas étudiés dans l'analyse des systèmes de ramassages sur l'agglomération grenobloise, et plus précisément à celui de la C.S.F. qui a mis en place le plus important réseau de ramassage (1),

(1) - cf. chapitre 5 : "Les ramassages d'entreprises à Grenoble".

qu'observons-nous ? Bien sûr, il apparaît à l'évidence que l'importance des moyens de transports mobilisés à un moment donné et en un lieu excentré (19 cars sont nécessaires pour assurer la prise du travail à l'horaire normal) rend illusoire la perspective de faire jouer le même rôle par le service public, dans les conditions qui le caractérisent. En ce sens, on peut argumenter que la mise sur pied du ramassage est une réponse à "l'inadéquation" du réseau public aux exigences de la reproduction du capital de la Thomson mis en valeur dans cet établissement (1).

Mais à l'inverse, il faut bien noter, d'une part que le réseau de ramassages n'a pas été mis en place dès l'implantation de l'usine, et que ce ne sont pas les lignes urbaines de ce réseau qui ont été ouvertes les premières (alors qu'elles assurent aujourd'hui les 3/4 des ramassages) et que, d'autre part, c'est l'entreprise qui exploite le réseau public qui assure en même temps la moitié des services de ramassage de la C.S.F. (ce qui lui a permis de compenser une partie des pertes de trafic observées après 1968).

En outre, et jusqu'à preuve du contraire, ce n'est pas la nature du capital fonctionnant dans l'entreprise de transports qui explique la coexistence, dans son activité, du service public et d'un contrat privé de ramassage. En effet, le changement de concessionnaire du réseau public, qui a substitué un capital public au capital privé préexistant, ne s'est pas traduit par la mise en cause de cette dualité.

Aussi, c'est dans un autre ordre de rapports qu'il faut d'abord chercher la nature des relations qui paraissent opposer la mise en oeuvre de ramassages à la mise en oeuvre du service public. Ces relations sont de deux ordres. D'une part, chacun des deux réseaux opère un certain type de structuration des rapports entre la sphère de la valorisation et celle de la reproduction de la force de travail, analogue sur au moins deux d'entre eux : le rapport de localisation respective (lieu de travail et lieu d'habitat), et le rapport de détermination du coût de reproduction de la force de travail (par la réalisation de l'alternative à l'équipement

(1) Comme il ressort de notre réponse à l'appel d'offres de 1973, aux pages 21, 22 et 24.

de transport individuel onéreux). En ce qui concerne le rapport de localisation, la structuration opérée par l'un ou l'autre réseau est toujours partielle au regard de l'ensemble des besoins de déplacements domicile-travail : 50 % des salariés de la C.S.F. n'utilisent pas le réseau de ramassage, 91,7 % des déplacements domicile-travail motorisés ^{de l'agglomération} /se font autrement que par le réseau public en 1973 ! L'analyse comparée du réseau public et de l'ensemble des réseaux de ramassage montrent qu'ils structurent, en fait, des rapports de localisation assez différents géographiquement : pour le réseau public, il s'agit essentiellement de rapports internes à la zone agglomérée et radiocentriques ; pour les réseaux de ramassage, il s'agit aussi bien de rapports dépassant la zone agglomérée (main-d'oeuvre fixée dans des localités à dominante rurale) que de rapports internes à cette zone, et dans tous les cas de type périphérique ou centrifuge.

D'autre part, les deux types de réseaux diffèrent par la forme et l'échelle de la socialisation des conditions de mobilisation qu'ils opèrent. En ce qui concerne la forme de la socialisation ainsi opérée, on doit noter que :

- dans le cas du ramassage, la gestion des conditions de mobilisation est assurée directement par le capital, et le coût en est en général supporté par lui parmi l'ensemble des frais liés à la réalisation du capital variable (la quasi-totalité des ramassages grenoblois est gratuite) ;

- dans le cas du réseau public, la gestion des conditions de mobilisation a tendance à revêtir un caractère public, et le coût en est supporté de façon directe par les travailleurs (utilisation du salaire) et de façon indirecte par les travailleurs et les entreprises (impôts alimentant les subventions).

En ce qui concerne l'échelle de cette socialisation, on doit noter que :

- dans le cas du ramassage, le niveau de socialisation est strictement celui des conditions de mobilisation, et très spécialisé dans la

mesure où il opère à l'échelle de chaque entreprise concernée. Il est d'ailleurs à noter que le cas grenoblois diffère sur ce point d'observations faites sur d'autres agglomérations urbaines, où la socialisation peut se trouver plus développée, lorsque plusieurs entreprises organisent ensemble les réseaux de ramassage ;

- dans le cas du réseau public, la socialisation est opérée au niveau des conditions de circulation générale et non pas au strict niveau des conditions de mobilisation, si ce n'est par le fait que celles-ci imposent partiellement le dimensionnement de l'offre de transports (par leur concentration horaire), et sa spécialisation n'est observable que pour des catégories de travailleurs au lieu de l'être pour des entreprises données.

4 - Vers une définition de la place des conditions de mobilisation

Ces différentes remarques appellent donc à renoncer à l'opposition qui était suggérée entre conditions particulières et conditions générales de mobilisation et qui, faisant correspondre ces concepts aux formes matérielles analysées (ramassages et réseau public), se situait au seul niveau de la réalisation des déplacements. En fait, l'analyse des ramassages d'entreprises nous fait saisir concrètement qu'à travers une différence évidente dans le mode social de gestion des moyens de déplacement (gestion dans l'entreprise, gestion par les collectivités), c'est à une différence dans la façon dont les conditions de mobilisation se trouvent situées dans l'ensemble des conditions de reproduction que nous avons affaire et que nous ne pouvons pas nous limiter à l'exprimer au seul niveau des systèmes de transports.

Il y a "conditions particulières" parce qu'il y a production et/ou appropriations particulières des conditions de la mobilisation, c'est-à-dire d'un ordonnement particulier dans l'ensemble des conditions de reproduction de la force de travail (localisation, salaire). De la même façon, les conditions générales de la mobilisation constituent un certain ordonnancement des conditions de reproduction, ordonnement spécifique de la mobilisation dans les conditions générales de reproduction de la force de travail.

Qu'est-ce à dire ? Pour essayer d'explicitier, raisonnons "dans l'autre sens", en partant de l'ensemble des conditions de reproduction pour arriver à ce que nous comprenons comme commun (être des ordonnancements de même nature des conditions de reproduction) et différent (à travers notamment leur échelle de socialisation) aux réseaux de ramassage et aux conditions générales de transports et de circulation. Nous avons rappelé plus haut comment les conditions de reproduction de la force de travail se trouvent liées aux exigences de la reproduction du capital. Il est clair que cette liaison s'établit à deux niveaux différents. L'un a trait aux conditions de reproduction et d'accumulation de chaque capital en particulier, l'autre a trait à la reproduction de la classe capitaliste en tant que telle dans son ensemble. Et nous avons vu que les conditions concrètes de reproduction de la force de travail portent la marque de cette dualité. A cette différence correspond la distinction faite entre réseaux privés et ensemble des conditions de mobilisation. L'étude des ramassages grenoblois montre notamment comment leur organisation est soumise aux exigences de capitaux particuliers et dépend ainsi de la concurrence qui les sépare entre eux et d'avec les autres capitaux rassemblés dans l'agglomération. L'effet principal de cette dépendance est leur caractère conjoncturel, au sens où leur mise en place, leur modification, voire leur absence, dépendent fortement des positions de ces différents capitaux vis-à-vis du "marché" de la force de travail, ainsi que de l'état de celui-ci, tout en constituant des moyens d'intervention dans sa formation. En effet, la mise en place de réseaux introduit des rigidités nettes dans les rapports qui existent entre qualifications (niveau de formation, position dans la division du travail, éventuellement sexe), localisation (de l'habitat, c'est-à-dire en fin de compte l'accès à des pratiques de reproduction spécifiées) et rémunération de la force de travail. En ce sens, nous disons que la pratique du ramassage ordonne, en fonction des exigences de reproduction de capitaux particuliers, des conditions de reproduction qui existent par ailleurs. La réalisation d'un tel ordonnancement (dont le coût est toujours faible) constitue alors un enjeu dans le rapport de forces particulier qui s'établit pour la définition du taux d'exploitation (rapport entre travail et sur-travail compte-tenu des conditions de reproduction ainsi particularisées) propre à ce segment : particulier de la division sociale du travail.

Mais en même temps, l'existence de conditions de mobilisation produites à l'échelle d'une agglomération apparaît comme une exigence objective pour le capital dans son ensemble, sans qu'on puisse mettre en évidence (ni d'ailleurs nier) les mêmes liens de dépendance à l'égard des conditions locales de l'accumulation du capital, tout au moins de façon aussi directe. Ce qui se passe, c'est que cette différence n'explique pas le phénomène des ramassages ouvriers seulement comme une partie des conditions de mobilisation. S'il s'agit bien d'élucider un rapport entre partie et tout, rapport qui peut être (qui est) contradictoire (à l'instar du rapport de chaque capital à la classe capitaliste), le tout et la partie ne sont pas respectivement les conditions générales de mobilisation et les réseaux de ramassage. Ce sont d'une part l'ensemble des conditions de reproduction de la force de travail, définies socialement à un moment et en un lieu donnés, d'autre part les conditions de reproduction propres à des groupes de travailleurs, définies parmi les précédentes par leur dépendance objective et directe aux conditions d'accumulation et de valorisation d'un capital particulier en un endroit et un moment donnés.

Ce sont la relativité de l'ensemble des conditions de mobilisation à ce tout (c'est cette relativité que désigne l'expression ordonnement spécifique) et la relativité des conditions de mobilisation que sont les ramassages à cette partie, qui définissent la nature du rapport de celles-ci dans celles-là.

De cette conclusion résultent un certain nombre de conséquences.

Tout d'abord, que ce n'est pas l'insuffisance supposée du réseau public de transports qui explique la mise en place de réseaux de ramassages, mais la position particulière des travailleurs ainsi mobilisés dans l'ensemble des rapports de production, tout au moins de façon dominante.

Deuxièmement, qu'il faut attacher une importance particulière à la production de la différence dans les pratiques sociales de reproduction pour expliquer la production de la différence dans les pratiques (et donc les conditions) de mobilisation .

Troisièmement, que l'existence de conditions de mobilisation ne se réduit pas à l'existence de systèmes de transports. On peut, en effet, supposer (déduire de ce qui précède) que des ordonnancements spécifiques de conditions de reproduction de la force de travail soient tels qu'ils assurent la réalisation de la mobilisation sans devoir se matérialiser sous la forme des déplacements urbains comme nous allons le voir dans ce qui suit. On ne manquera pas de noter l'importance d'une telle hypothèse, toute triviale qu'elle apparaisse isolée de la démarche d'ensemble. En effet, elle aboutit en pratique à ne pas faire correspondre linéairement l'explication théorique et le phénomène observé et, ce faisant, elle oblige à relativiser en permanence le système de déterminations que l'on cherche à construire.

IV - L'AUTONOMISATION DE LA MOBILISATION

On ne peut exprimer la relativité des conditions de la mobilisation à l'ensemble des conditions de la reproduction sans mettre en évidence la spécificité de la mobilisation dans la reproduction, c'est-à-dire ce qui la distingue du point de vue des processus sociaux. Ce qui précède suggère que cette relativité soit conçue principalement par la prise en compte du résultat, à savoir la production permanente de la disponibilité de la force de travail. L'observation historique montre quel contenu il faut donner à cette relativité à des stades différents de l'urbanisation et du développement du capital. Elle permet alors de comprendre comment (et à quel moment, ce qui était une interrogation tout à fait majeure) il y a autonomisation du procès de mobilisation de la force de travail dans l'ensemble du procès de sa reproduction.

Nous nous proposerons de montrer, dans les chapitres qui suivent, des étapes particulières de cette progression. Mais comme l'objet de ces chapitres ne sera pas seulement (nous y reviendrons) de détailler ce point précis et d'apporter les éléments d'observation, nous ne craignons pas de diminuer leur intérêt en prenant dès maintenant des exemples historiques parmi ceux qui y sont traités.

Certains de ces exemples permettent de montrer, comme nous le suggérons à la fin du paragraphe précédent, que l'autonomisation de la mobilisation est précédée historiquement par des pratiques du rapport entre organisation de la production et organisation des conditions de reproduction de la force de travail qui ne nécessitent pas le recours à des moyens spécifiques de mobilisation.

1 - La manufacture "dispersée" : la ganterie

Il en est ainsi très largement du cas de l'industrie gantière qui domine les rapports sociaux de production sur la région grenobloise au milieu du XIX^e siècle. La répartition de la production dans l'espace s'opère à partir de la caractéristique principale qu'est l'utilisation d'une main d'oeuvre abondante travaillant "à domicile". Cette répartition des tâches et des lieux associe, dans un très grand nombre de filières et de réseaux, quelques centaines de maître-gantiers et deux ou trois mille coupeurs qui occupent l'espace de la vieille ville (imbriquant locaux d'habitation et ateliers partout où la rareté de l'espace occupable le permet), à quelques douze à quinze mille couturières dont les trois quarts au moins sont fixées dans les campagnes environnantes. On essaiera de montrer comment les rapports sociaux ainsi établis nous semblent résulter d'une part du faible niveau des forces productives matérielles mises en oeuvre, et d'autre part de la domination qu'exercent les capitaux commerciaux qui, jouant à la fois de la concurrence entre gantiers et de l'isolement géographique de la région, limitent considérablement les possibilités d'accumulation au niveau du procès de production proprement dit. L'importance des obstacles à l'accroissement de la productivité du travail ne se trouve alors compensée que par l'utilisation extensive d'une force de travail qui, dans une très large mesure, n'est pas libérée de rapports sociaux pré-capitalistes. Femmes et filles de la campagne sont contraintes à entrer dans les nouveaux rapports de production spécifiques de l'industrie gantière, sans qu'elles soient dégagées pour autant des rapports sociaux s'articulant autour de la rente foncière agraire et de la petite production paysanne, pour la reproduction desquels elles jouent un rôle décisif (travail productif, famille, circulation des terres...). Ce sont ces rapports qui définissent leurs conditions de reproduction et à travers leur travail de couturières, s'articulent la manufacture et la propriété foncière : le droit d'exploiter la terre, c'est-à-dire de payer la rente, nécessite le recours au travail manufacturier, mais celui-ci n'est payé (c'est notre hypothèse) que pour combler la différence entre le ni-

veau de la rente et le produit du travail paysan. C'est pour "préserver" cette articulation (dont on voit qu'elle a plus de chances de profiter au marchand et au propriétaire foncier qu'au gantier lui-même, ce qui explique son très faible poids politique) que s'organise la circulation de l'objet de travail, de l'atelier du gantier au domicile de la couturière et réciproquement. Cette organisation particulière s'oppose en effet à la libre circulation de la marchandise force de travail, c'est-à-dire à la nécessité de prendre en charge localement (dans le cadre du procès de la ganterie qui se trouve être le seul de taille importante) les conditions de sa reproduction. Cette circulation donne lieu à des phénomènes de stockage et à des pratiques de prélèvement sur le salaire qui n'améliorent en rien la compétitivité de l'industrie gantière grenobloise qui se trouvera durement éprouvée dans les crises de la fin du XIX^e siècle. En même temps, cette circulation permet de régler la quantité de force de travail nécessaire en fonction de la conjoncture et les vastes amplitudes qu'on observe dans le nombre des couturières ne sont possibles que dans la mesure où persistent des rapports sociaux dans lesquels cette "armée de réserve" peut être, sinon entretenue, du moins confinée.

Ici, nous avons donc bien affaire à une structuration des rapports entre production de la marchandise et reproduction de la force de travail, s'appuyant sur le principe de la circulation de l'objet de travail et constituant une articulation spécifique du rapport ville-campagne, qui est telle que la mobilisation de la force de travail, dans des rapports de production d'un type particulier il est vrai, s'opère sans le concours des producteurs eux-mêmes.

2 - Les cités d'entreprises

D'autres cas observés permettent de caractériser une organisation des rapports entre production et reproduction de la force de travail très largement répandue dans la grande industrie, sous la forme des cités d'entreprises. Nous relatons en particulier le cas des industries papetières et des industries électrométallurgiques installées dans les vallées environnant Grenoble à la fin du XIX^e siècle, qui donne lieu à la création de petites bourgades organisées, voire possédées et gérées par le capital lui-même. La situa-

tion diffère totalement de celle qui précède dans la mesure où une structure apparemment complète de reproduction de la force de travail est mise en place : la cité est construite à la porte de l'usine, se compose de logements salubres permettant d'accueillir des familles complètes et comporte commerces, école, lieux communs. Une gestion de la force de travail hors des rapports de production proprement dits est assurée par le capital lui-même, sur la base de la propriété de ces moyens de reproduction et du rapport de proximité usine-habitat, ce qui permet de faire prolonger le règlement d'atelier par un ensemble de règles de conduite s'imposant sur l'ensemble de la vie quotidienne. Un tel agencement masque à nouveau la réalité de la mobilisation, alors que celle-ci consiste ici précisément en la possibilité que se donne le capital d'articuler totalement la vie des travailleurs sur le rythme de la production. Mais, à nouveau, le rapport qui s'établit entre une fraction du capital social et une fraction de la force de travail sociale est un rapport où domine la fixité, la particularité. Alors qu'à la différence de la ganterie, la force de travail directement productrice se trouve effectivement libérée de ses supports de reproduction traditionnels (il s'agit ici de travailleurs immigrés qui, dès cette époque et jusqu'à aujourd'hui, constituent une part importante de la force de travail peu qualifiée des grandes industries, relayée seulement en partie par l'exode rural), elle se retrouve fixée dans des structures privées de reproduction qui ont une double fonction : lui interdire toute capacité de produire elle-même ses propres structures de reproduction (et donc de les posséder) et l'isoler de la circulation d'ensemble de la force de travail.

La permanence étonnante de ce type de rapports, qui s'oppose comme nous allons le voir à l'ensemble des exigences de socialisation de la force de travail que requiert le développement de la production, ne se comprend que par la capacité du capital à diviser la force de travail en fonction des différences qu'il sait provoquer entre ses structures de reproduction.

3 - L'urbain comme production socialisée des conditions de reproduction

3.1 - La différenciation de l'espace, effet et moyen d'une dialectique sociale

Tous ces exemples ne se distinguent-ils pas par leur caractère non typiquement urbain ? Non, puisque nous trouvons sans peine des exemples de cités d'entreprises presque aussi totalement organisées dans l'espace même de l'agglomération grenobloise proprement dite : Ciments de la Porte de France, Ciments Vicat, Usine de la Viscose. Oui, au contraire, si nous comprenons l'urbain comme tendance du mode de production, concernant l'organisation des conditions de reproduction du capital et de la force de travail.

Très vite, en effet, même si elles se pérennisent dans un certain nombre de cas précis (concernant d'ailleurs des catégories de forces de travail en général peu qualifiées, tout au moins une partie d'entre elles), ces formes primitives d'organisation des conditions de reproduction de la force de travail sont largement dépassées par le développement du processus d'urbanisation. Nous chercherons d'abord à montrer, de façon aussi détaillée que possible, comment se pose le problème, à la fin du XIX^e siècle à Grenoble, de la production d'un espace urbain (occupation de nouveaux espaces et transformations partielles de l'espace existant) qui puisse être le support de la constitution de la bourgeoisie industrielle en groupe social dominant et de son développement. Contrairement à ce que pourraient laisser prévoir les exemples des cités d'entreprises, ce n'est pas principalement sur la production du logement ouvrier que s'opère cette tentative de mise en adéquation de l'espace urbain aux objectifs du développement industriel. Elle requiert la mise en oeuvre d'un processus plus global de différenciation (puis de raccordement) des espaces constructibles, ainsi que d'un changement d'échelle de la ville même (tant en ce qui concerne son fonctionnement propre que son inscription dans les flux de circulation plus importants) ce qui nécessite un réaménagement minimal des quartiers anciens. Il s'agit là très concrètement des premiers efforts cohérents visant à la transformation de la ville comme ensemble de conditions générales du développement des rapports sociaux qui y deviennent dominants, contre et sur la base des structures préexistantes. Dans cette phase, la ques-

tion proprement dite du logement apparaît donc comme relativement secondaire. Par contre, nous noterons que la question des localisations ouvrières se trouve être relativement importante dans la mesure où s'opère un processus d'affectation d'espaces différents en fonction des divisions qui s'introduisent dans la force de travail locale : la main d'oeuvre relativement qualifiée, éventuellement libérée de la ganterie et en voie de formation, quittant la vieille ville pour occuper les espaces libres du quartier Berriat ; les mains d'oeuvre nouvellement immigrées et utilisées dans des tâches moins qualifiées (parfois dans les mêmes industries) occupant les immeubles libérés dans les vieux quartiers.

L'intérêt d'un tel exposé n'est pas seulement historique ou anecdotique. Il s'agit pour nous de montrer à quel moment, dans le processus d'urbanisation, émerge en tant que telle la question des moyens spécifiques de la mobilisation et, tout autant, d'évaluer si la mise en place d'un réseau de transports urbains (à la charnière des deux siècles) correspond à un tel moment.

La réponse est évidemment ambiguë. Fondamentalement, ce n'est pas l'existence d'un "besoin" de mobilisation de la force de travail qui justifie à ce moment-là la création du réseau de transports. Nous essaierons de montrer que cette création résulte d'un processus double qui articule d'une part les exigences liées à la circulation régionale des personnes et des marchandises (son rattachement au réseau national) et d'autre part les exigences qui résultent de l'extension spatiale de la ville de Grenoble et de l'accroissement de ses échanges avec ses périphéries. Mais, en même temps, la création du réseau est fortement liée aux nouvelles affectations spatiales qui s'opèrent.

En particulier, il n'est pas indifférent que les lieux supports des activités nouvellement dominantes soient particulièrement bien desservis : liaison gare-centre des affaires ; desserte des terrains industriels de la presqu'île ; desserte du cours Berriat et liaison avec le secteur Notre-Dame. Sans que cela corresponde à une utilisation pour des déplacements intra-urbains de type ouvrier, nous devons interpréter la forme du réseau mis en place comme celle entérinant le mieux l'éclatement de la

structure urbaine en espaces correspondant à des cycles de reproduction (du capital, de la force de travail) à supports sociaux distincts (entendons par là des articulations particulières de moyens matériels et de pratiques sociales spécifiées).

La transformation et le développement de l'urbanisation sous l'égide des rapports sociaux capitalistes s'opère sur la base d'un élargissement et d'une différenciation des cycles de reproduction, différenciation qui n'est possible que grâce à la permanence des supports anciens réutilisés, redéfinis en fonction des nouveaux usages dominants, réinsérés (ici par le double aspect de la capacité de financement et du rôle de "logeur-rentier" des propriétaires des vieux quartiers) dans le fonctionnement d'ensemble (de la ville comme support de l'ensemble de ces cycles).

L'agencement de conditions de reproduction qui opère jusqu'après la première guerre mondiale devient donc déjà complexe à décrire. En tout état de cause, il est certain que cet agencement est le produit de la superposition et de l'articulation de strates différentes dans la structure sociale locale et régionale. D'une part l'espace urbain s'étend et se diversifie et des rapports politiques et économiques s'y nouent entre groupes sociaux anciens et nouveaux. D'autre part persistent, voire s'intensifient, les rapports qu'entretient la ville avec la microrégion qui l'entoure, en ce qui concerne soit la persistance des rapports liés à la ganterie, soit la transformation progressive des conditions de la production agricole. De toute façon, les transformations les plus sensibles concernent directement les fractions de classes dominantes localement et les conditions de reproduction de la force de travail ne sont affectées que potentiellement (en ce sens que, si elles ne font pas immédiatement l'objet de projets ou de pratiques de prise en charge et de transformation, leur modification se trouve inscrite dans le développement de ce processus).

3.2 - La planification velléitaire

C'est par contre à la production d'un agencement beaucoup plus rationnel (et lisible) que s'attache la municipalité MISTRAL dans les années 1920. Reconnaître cette différence ne signifie pas porter un jugement de valeur sur les municipalités précédentes. Cela

reconnaît simplement la nature des étapes qui sont franchies, tant sur le plan des rapports entre forces sociales que sur celui de la tendance à la production de plus en plus "sociale" des conditions locales (urbaines) de la production. En particulier, l'institution municipale devient le lieu où peuvent se formuler les projets d'organisation de l'espace des groupes dominants (plan JAUSSELY comme expression des intérêts collectifs de la bourgeoisie industrielle locale) et où peuvent, en même temps, être prises en compte les exigences propres à assurer la mise en place de conditions minimales de reproduction de la force de travail. Ce dernier point nous apparaît notamment comme assez décisif dans la constitution de l'espace urbain en support des articulations multiples, cohérentes et/ou contradictoires, entre organisation du procès de production direct et conditions générales de la reproduction du capital et de la force de travail. A la suite de l'importante opération de libération foncière que représente la destruction des remparts, la mise en oeuvre d'un programme de plusieurs groupes de logements sociaux (législation H.B.M.), qui reste par ailleurs très insuffisant par rapport au problème général du logement des couches populaires, représente une transformation assez considérable dans les rapports entre groupes sociaux articulés sur la propriété foncière urbaine, transformation de rapports entre groupes sociaux qui sont bien sûrs eux-mêmes en changement, voire en création. La mobilisation de capitaux faiblement rémunérés (voire l'apport de capitaux non récupérables sous la forme de cessions de terrains) et leur utilisation dans le financement à long terme des H.B.M. accélère la transformation du rapport de propriété foncière dans le sens de son intégration au mode capitaliste de production. Le propriétaire foncier urbain conservait le droit de sa rente dans la mesure où, détenant la totalité des capacités de logement du prolétariat en cours d'agglomération, il empêchait celui-ci de s'approprier certaines des conditions de sa propre reproduction et jouait ainsi, à l'échelle d'un groupe social, le rôle du propriétaire des cités d'entreprises. Mais ce propriétaire foncier, extracapitaliste, constitue une limite de taille à la fois au développement de la force de travail comme force pro-

ductive et au réemploi du salaire notamment sous forme de consommation familiale. La mise en oeuvre des logements sociaux représente donc une façon de "libérer" la force de travail, tout au moins certaines de ces catégories, de ce type de rapports.

En même temps, il est tout à fait important de noter comment ces opérations se font "hors-plan", c'est-à-dire en dehors de la procédure du Plan JAUSSELY. Tout se passe comme si celui-ci exprimait, en fait d'intérêts collectifs de la bourgeoisie locale, ceux dont la "productivité" apparaît comme évidente (réseau ferroviaire, redistribution de la centralité, zone industrielle, voies de communication internes à l'agglomération). Tout se passe aussi en fonction des contradictions qui ne manquent pas de se développer à cet égard, d'une part entre intérêts collectifs et intérêts particuliers des principaux industriels (par ailleurs, souvent, importants propriétaires fonciers des zones en voie d'urbanisation), d'autre part en termes de capacités de financement des investissements nécessaires (en particulier acquisition de terrains et production des voiries).

Aussi, à la rationalité apparente des projets, rationalité qui ne fait que refléter le rapport des forces dominant entre les classes, s'opposent les contradictions propres à la production de l'urbanisation.

3.3 - Division sociale de l'espace et mobilisation

La méthode de travail retenue pour l'étude de la période d'entre-deux guerres, qui repose pour l'essentiel sur l'analyse des documents de planification, ne permet guère de mettre franchement en lumière ces contradictions, et c'est surtout par déduction que l'on arrive aux principales conclusions. Mais, tout concourt à nous faire faire l'hypothèse que cette période voit s'opérer de façon radicale une différenciation sociale de l'habitat qui aboutit à la mise en évidence d'exigences spécifiques de mobilisation. Cette différenciation trouve l'un de ses termes dans les caractéristiques de l'accession aux logements produits dans cette période (cf. ci-dessus) localisés

en périphérie, et qui, par conséquent, contribuent à redéfinir (par différence pourrait-on dire) les fonctions assurées par l'habitat ancien du centre. Le problème de la production des nouveaux logements c'est celui de l'habitat des travailleurs déjà qualifiés, dont certains sont formés dans les petites entreprises du quartier Berriat, qui constituent la force de travail nécessaire au développement des nouvelles industries. Mais, dans le même temps, ce développement suppose le recours à une armée de réserve, à coût faible, dont l'entretien ne peut plus être fait dans le cadre des rapports sociaux persistant dans l'agriculture, compte tenu de l'impossibilité des nouvelles structures de production à faire circuler leur objet de travail, de l'inadéquation des forces disponibles à la campagne au-delà de celles libérées par l'exode rural (bien qu'on ne néglige pas d'employer des femmes dans la métallurgie), compte tenu enfin de l'inadéquation à une telle hypothèse des systèmes de circulation des personnes. Aussi, c'est par une utilisation spécifique de l'habitat central que se résout le problème de l'armée de réserve, en en faisant "l'espace de survie" (expression employée par A. JEANTET, op. cit. infra, p. 99) pour les communautés étrangères qui la constituent pour l'essentiel. L'espace de survie, c'est par définition un agencement de conditions de reproduction de catégories particulières de forces de travail. Il est alors important de noter que c'est précisément dans ce cas que s'est posée le plus clairement et le plus tôt la question des conditions matérielles de mobilisation, sous la forme de transports spéciaux.

Peut-on faire l'hypothèse que cette question est posée, éventuellement résolue, en tant que la mise en place de conditions matérielles de mobilisation permet de "préserver" (comme précédemment pour la ganterie) l'agencement particulier que constitue l'espace de survie, où fonctionnent, sur des bases nationales ou ethniques, des réseaux peu onéreux de prise en charge du sous-emploi ? Alors que, presque par opposition, c'est sur la base d'un assez grossier rapport de proximité (usine-logement) que se définissent les agencements de conditions de reproduction articulés autour des nouveaux habitats, agencements dont le coût se trouve sensiblement plus élevé. Curieux schéma en vérité où le système de transports permet le fonctionnement de deux types de centralité : l'un bourgeois, tel qu'on

l'imaginer volontiers lorsqu'on réfléchit à la ville théorique, où le centre est l'espace des affaires, qu'elles aient pour objet la circulation du capital-argent ou la réalisation de la marchandise et dont l'accessibilité constitue un problème important ; l'autre prolétaire, de cette catégorie particulière qu'est le prolétariat immigré, qui se trouve là à la fois de par sa capacité à réutiliser l'habitat le plus ancien de Grenoble et de par la possibilité que le même système de transports le draine (au grè du marché du travail) vers les espaces industriels. Peut-être, là aussi, pourrait-on amorcer une théorie des rapports entre transports et foncier qui rendrait compte de telles situations.

Si l'on fait attention à la question du coût, on peut être surpris de l'apparente contradiction qui résulterait du fait d'ajouter un coût de mobilisation dans le coût de reproduction (supposé calculable) dans le cas de la localisation centrale, alors que ce coût n'existe pas dans le cas des localisations périphériques. L'introduction de ce coût ce n'est rien d'autre que le prix à payer, parmi d'autres, pour l'entretien de l'armée de réserve dans sa meilleure localisation, c'est-à-dire un élément de la gestion d'un bassin de main d'oeuvre, gestion ayant pour objet de le conserver comme particulier. Pour les autres catégories de travailleurs, dont les habitats sont du type H.B.M., ou loi Loucheur, et qui sont plus dispersés, c'est à un autre type de gestion qu'on a affaire où ce sont les travailleurs eux-mêmes qui assurent leur propre mobilisation, le reste étant défini par ailleurs.

Il apparaît donc que c'est sur la base de la différenciation des conditions de reproduction propres à des forces de travail occupant des places différentes dans les rapports sociaux que se concrétise l'exigence autonome de mobilisation. Ce résultat présente quelques analogies avec ce que nous avons conclu de l'approche des ramassages d'entreprise contemporains. Est-ce à dire que nous avons affaire au même rapport ? Probablement pas tout à fait. Bien que nous ayons mis en cause à ce propos le découpage particulier/général en ce qui concerne les conditions de mobilisation, nous devons bien noter ici que la mise en oeuvre de conditions de transports collectifs adaptées aux déplacements domicile-travail des catégories de

travailleuses assignées à résidence dans certaines zones centrales ne procède pas de l'initiative propre d'un entrepreneur cherchant à maîtriser "son" bassin de main d'oeuvre. En particulier, parce que la technologie des moyens de transports urbains reste lourde et n'autorise pas une telle souplesse, c'est bien par le biais d'une utilisation sélective du réseau général de transports que se résoud le problème, ce qui suppose qu'on se situe à une échelle de socialisation supérieure à celle de la firme. En outre, le processus que nous essayons de décrire nous paraît consister en la mise en oeuvre de conditions de mobilisation comme participant de l'ensemble nécessaire de conditions de reproduction propres aux forces de travail concernées (complétant leur agencement) plutôt que comme permettant de particulariser certaines forces de travail dont les autres conditions de reproduction seraient définies, en tout état de cause, par ailleurs.

La différence reste ténue. En effet, si l'on considère comme un système homogène l'ensemble des pratiques de ramassage, ce système articule bien des catégories de forces de travail à des ensembles de capitaux. Ceux-ci bien que ne coopérant pas entre eux sur cette question spécifique (encore que l'exemple de la recherche d'optimisation des réseaux dans le Nord correspond bien à une telle coopération) ne définissent-ils pas de facto le niveau auquel s'établit ce qui est "nécessaire", c'est-à-dire ce qui est suffisant du point de vue du capital, comme conditions de reproduction de la force de travail ? N'est-ce pas là le sens de la possibilité qu'offrent les ramassages de jouer par exemple sur les localisations (devenant alors le complément nécessaire au maintien d'un certain agencement de conditions de reproduction de forces de travail d'origine rurale) ou bien sur les niveaux de salaires (permettant ainsi d'employer des forces de travail dont le coût de reproduction est inférieur au coût qui serait nécessaire en l'absence de ramassage, exemple des femmes O.S. de l'électronique), que nous avons décelée plus haut ? Jouer soit sur les localisations, soit sur les salaires, c'est bien évidemment jouer sur le rapport des deux.

3.4 - Développement périphérique et généralisation de la mobilisation

Ce qui, pour notre problème, change radicalement avec la pé-

riode contemporaine, c'est la pratique de ce rapport sous le double effet de l'élargissement du processus d'agglomération de la force de travail et de la transformation des conditions de sa reproduction. Le chapitre IV a pour objet de mettre en évidence les caractéristiques principales de ce processus, sur le plan essentiellement des localisations. On ne reprendra donc pas, ici, l'exposé des principales conclusions qui en sont tirées et qui visent à identifier les manifestations locales du développement des exigences de mobilisation. Il est certain que le caractère général de ces exigences (**en termes de croissance** du nombre des déplacements touchant statistiquement toutes les couches sociales) masque fortement la permanence du rôle d'articulation entre localisation et salaire que jouent les pratiques de mobilisation, comme moyen et effet de la différenciation sociale. Par ailleurs, il n'était pas possible, dans le cadre de ce travail, d'aller au bout de la recherche méthodologique qui aurait été nécessaire pour tester la variation de cette articulation, pour autant que l'on ne comprend pas le salaire comme le montant de la rémunération mais comme le coût de l'ensemble des valeurs d'usage permettant de reproduire la force de travail. Ce qu'on cherchera néanmoins à suggérer, c'est que les agencements de conditions de reproduction qui sont réalisés sur les deux périodes identifiées (avant et après 1962-63) reflètent deux tendances contradictoires.

3.4.1 - D'une part, s'exerce une pression à la spécialisation des espaces périphériques de l'agglomération soit comme supports des fonctions productives, soit comme supports d'occupations résidentielles différenciées socialement. A cette tendance ont correspondu à la fois un projet d'aménagement (dû à la bourgeoisie locale au début des années 1960) qui faisait de la commune de Grenoble le centre exclusif d'une agglomération de 800 000 habitants (ce qui supposait la persistance d'une économie de dimensions régionales dont Grenoble serait la place centrale) et les débuts de réalisations routières des années 1965-68. Ces réalisations, qui devaient essentiellement viser à "accrocher" Grenoble au schéma autoroutier national (ce qui n'est réalisé actuellement que sous forme privative), se traduisent en fait par le développement d'un système d'accessibilité à la zone centrale qui privilégie essentiellement les deux vallées Nord de la cuvette

grenobloise, autorisant la prolifération de banlieues résidentielles peu denses à desserte strictement automobile. Elles se traduisent aussi par une "mise à niveau" de la capacité du système de circulation interne à la zone urbaine qui va masquer pendant plusieurs années le développement des contradictions qui résultent de cette tendance. En particulier, la croissance des zones résidentielles du Nord-Est et du Nord-Ouest ne permettent en aucun cas d'assurer une part significative des localisations de la force de travail. Celles-ci vont donc être assurées principalement sur la périphérie Ouest et Sud du noyau dense préexistant (commune de Grenoble comprise), hors du système d'accessibilité principale, c'est-à-dire dans des conditions qui renforcent les différenciations dues aux localisations. On verra notamment quelles conséquences cela peut avoir tant sur l'accessibilité aux zones d'emploi que sur le problème général des liaisons entre les périphéries Est et Ouest de l'agglomération. Par ailleurs, résulte de cette tendance une pression à la tertiarisation du centre (bureaux, commerces, pour l'ensemble de l'agglomération) qui se traduit dès 1965 par les premières difficultés de circulation et de stationnement, sur la base de quoi s'enclenche une politique de développement des capacités de stationnement en centre-ville puis de piétonnisation qui ne sera remise en cause (tout du moins dans ses présupposés initiaux) que très récemment. La configuration du réseau de transports collectifs grenoblois joue fidèlement son rôle dans cet ensemble de mouvements : desserte exclusive du centre-ville destinée à assurer la mobilisation de la main d'oeuvre féminine nécessaire au développement des activités tertiaires du centre (le rôle de transport de la clientèle du commerce étant encore peu affirmée dans cette période), dans des conditions d'insertion urbaine ne remettant pas en cause la primauté des flux automobiles.

Nous trouvons ici les bases d'un agencement de conditions de reproduction à l'échelle de l'agglomération dans lequel l'exigence de mobilisation se trouve autonomisée comme tendance générale. Cette généralisation de la mobilisation comme élément désormais nécessaire des procès de reproduction de la force de travail est la caractéristique des formes contemporaines de socialisation de la force de travail supportées par le développement de l'urbain. Cette conclusion a tout d'abord des conséquences qui concernent l'importance du coût

de mobilisation dans le coût de reproduction de la force de travail, sur lesquelles nous reviendrons un peu plus loin, de même que nous reviendrons sur la question des moyens de la mobilisation. Mais, l'observation doit être faite tout de suite, car à la généralisation de la mobilisation correspond la différenciation de ses pratiques, au niveau même des systèmes mis en place. Il est clair que cette différenciation ne peut être expliquée seulement par une hypothèse d'inégal développement de l'équipement des ménages en moyens de transport : tout ce qui précède nous oblige aussi à la comprendre comme la conséquence (et le moyen) de la différenciation du rapport localisation-salaire. C'est bien ici que nous comprenons d'abord le rôle dévolu tant aux systèmes de transports collectifs urbains qu'aux systèmes de ramassage, que de constituer des conditions de mobilisation différenciés pour des catégories de forces de travail occupant des places différentes dans les rapports de production. On peut comprendre de telles différenciations comme une modalité particulière de la contradiction social/privé, ce qui expliquerait que la "concurrence" entre les différents systèmes de transports ne relèverait pas seulement d'une concurrence entre des consommations différentes, mais pourrait constituer un enjeu particulier de la lutte sociale pour le dépassement de cette contradiction.

3.4.2 - Mais, d'autre part, la tendance qui vient d'être décrite se trouve contredite par un certain nombre d'éléments contradictoires. Premièrement, les limites propres à la production capitaliste de cet agencement se traduisent par le développement d'un certain nombre de contradictions qui tendent à le dénaturer (du point de vue de son efficacité dans le cadre des rapports sociaux capitalistes). En particulier, de larges fractions des couches salariés ne se trouvent pas en position de produire leur propre disponibilité dans des conditions correspondant au niveau de socialisation supposé exister, du seul fait du sous-équipement des ménages ou de la collectivité en moyen de transports. De telles inadéquations peuvent être produites sous l'effet de contradictions qui ne portent pas directement sur le niveau d'accumulation des moyens de mobilisation. Ainsi, les conditions de financement et de production du logement aboutissent, par le biais de l'exclusion des basses catégories de revenu des logements récents, à

maintenir la pression à des types d'occupation de l'habitat ouvrier peu compatibles avec l'hypothèse de développement de la tertiari- sation du centre-ville. Cette pression dépend clairement de la capacité du centre-ville à supporter un ensemble de pratiques de consommation- reproduction (par exemple propres à des populations immigrées) non susceptible d'être reproduit dans l'habitat périphérique à coût sem- blable. Il s'ensuit un conflit d'appropriation des espaces centraux qui rencontre, à partir du début des années 1970, le projet politique propre à la nouvelle municipalité grenobloise qui, ayant remis en cause le projet décrit plus haut, lutte pour le maintien, sur son ter- ritoire, des couches qui constituent sa base sociale. Tend donc à se mettre en place un agencement contradictoire au précédent, au moins en ce qui concerne la fonction de l'espace central. Cela se traduit d'une part par le développement d'exigences contradictoires en ce qui concerne tant la desserte du centre par les différents moyens de trans- ports que les articulations entre organisation de l'habitat-équipements de circulation et de transports-autres équipements qui peuvent être réalisés dans cet espace. Cela se traduit aussi par une politique de "dé-tertiarisation" du centre au "profit" de certaines implantations de proche banlieue, tendant principalement à constituer d'importants pôles de consommation. Se superpose alors aux conséquences du schéma précédent (accroissement des déplacements domicile-travail périphéri- ques) une mobilité d'achat suffisamment importante pour requérir des équipements spécifiques de capacité élevée. L'enjeu se trouve alors posé de la possibilité technique et politique de traiter simultanément (ou tout au moins de façon cohérente) ces deux phénomènes, cons- titutifs d'une même organisation urbaine. C'est l'objet de la pro- chaine phase de recherche que de montrer les modalités du traitement politique de tels enjeux.

4 - Travail et moyens de la mobilisation

On a vu plus haut que, face à une exigence croissante de mobi- lisation de la force de travail, on assiste à un développement du procès de mobilisation sous forme d'un procès social qui tend à s'au- tonomiser. La démarche d'étude sur le terrain de l'agglomération gre- nobloise a tenté de montrer dans quelles conditions et sous quels ef-

fets s'étaient manifestées ces tendances au niveau local. Simultanément et parallèlement, nous avons tenté d'opérer un approfondissement de la problématique, destiné à préciser ultérieurement ce que peut recouvrir l'analyse des enjeux et des contradictions auxquels se trouve confrontée l'élaboration de politiques de transports dans les agglomérations. Il semble en effet important d'ouvrir la réflexion sur la question des moyens mis en oeuvre dans le procès de mobilisation. En tant que procès social de production de la valeur d'usage disponibilité de la force de travail, le procès de mobilisation requiert la mise en oeuvre d'un certain nombre de moyens matériels à l'aide d'un travail spécifique, ce qui, au niveau de l'analyse la plus générale de la reproduction de la force de travail, se retrouve dans l'approche d'autres procès particuliers visant la production des diverses qualités nécessaires à cette marchandise : travail ménager, travail d'éducation et de formation... Il nous paraît important de souligner ici que les différents procès constitutifs de la reproduction de la force de travail ne se résolvent pas seulement en des consommations-destructions de marchandises représentant par elles-mêmes des valeurs d'usage et dont la somme des valeurs constituerait la valeur de la force de travail, mais qu'ils nécessitent aussi une dépense de travail (il ne suffit pas d'acheter des conserves au supermarché, encore faut-il les préparer et faire la vaisselle. Chacun sait que cela demande du temps).

On voit donc que la prise en compte du temps consacré à la reproduction de la force de travail débouche inéluctablement sur une appréciation en termes de coût. Mais, l'organisation de ces différents temps de travail n'est pas neutre à cet égard dans la mesure où, selon le système retenu, le temps ainsi dépensé fait, ou ne fait pas, l'objet d'une comptabilisation en vue d'un échange marchand. En ce qui concerne le travail de mobilisation, il peut revêtir les deux formes sociales distinctes que constituent l'autofourniture par les travailleurs eux-mêmes du travail nécessaire à la production de leurs propres déplacements, ou la réalisation d'un procès de transport par des capitaux spécialisés. La fourniture gratuite de cette prestation par les travailleurs eux-mêmes représente bien sûr un moyen de limiter les frais de mobilisation de leur force de travail. Mais encore faut-il que la multiplication de procès individuels que cela implique ne soit pas, par elle-

même, une entrave au maintien de l'efficacité physique d'un tel système - nous y reviendrons. Cette forme organisationnelle, que nous avons désignée par auto-mobilisation, ne peut également remplir son rôle, c'est-à-dire maintenir le travail de mobilisation hors du domaine de l'échange marchand, que dans la mesure où elle apparaît comme "naturelle" aux salariés. Il faut pour cela que les déplacements soient présentés et vécus comme des actes de consommation, au sein desquels les trajets liés au travail ne sont pas particularisés. Dans la sphère de la consommation, l'individu se trouve, en effet, dans un univers de liberté de choix, voire même de rationalité de décision, où ce qui est recherché - et obtenu, bien sûr ! - est la satisfaction de sa fonction d'utilité par la dépense d'un revenu dont il est le seul maître. L'organisation de l'automobilisation a été possible, de façon massive jusqu'à nos jours, en masquant l'obligation et la destination des déplacements - particulièrement du déplacement domicile-travail - derrière la liberté de consommation individuelle des moyens de ces déplacements et tout spécialement des voitures automobiles.

Tant que cette justification idéologique n'est pas remise en cause, par le constat de l'inefficacité croissante du système ou par la prise de conscience des rapports réels qu'elle recouvre, elle autorise le maintien du travail de mobilisation dans le cadre de l'économie "domestique". Ainsi par exemple, pour diminuer le temps passé en trajets, le salarié est "libre" de ne pas rentrer chez lui pour le repas de midi. Il peut donc, en théorie du moins, articuler à sa guise les conditions de mobilisation avec les autres nécessités de reproduction de sa force de travail (vie de famille, repos, type et coût des repas...). *On verra, au chapitre V, que certaines pratiques nouvelles, telles que les "horaires mobiles", nécessitent de s'appuyer fortement sur l'automobilisation, mais en modifient dans le même temps l'économie générale ; en tout état de cause, elles représentent avant tout des éléments de stratégies de gestion des rapports de production - de leur transformation - et ce n'est qu'en tant que paramètres secondaires qu'interviennent, au niveau de l'entreprise, certaines nécessités relatives à la reproduction de la force de travail concernée.*

On doit cependant observer que l'auto-mobilisation, si elle permet de faire l'économie de la plus grande partie du travail de mobilisation en l'organisant sous forme d'une multitude de procès individuels, suppose contradictoirement que ces procès incorporent des marchandises - les moyens de déplacement - qui représentent un coût imputé sur le salaire direct et suppose également que puissent être dégagés les moyens physiques nécessaires à son développement sous la forme de consommation automobile (1). Enfin pour que persiste le recours à l'auto-mobilisation, il faut que l'alternative soit inexistante ou peu crédible, autrement dit que le rôle du transport collectif comme moyen de mobilisation reste limité. On voit qu'il y a un certain nombre de contradictions, potentielles ou existantes dont il faut rendre compte. Nous le ferons de façon détaillée en ce qui concerne le niveau local dans le cadre de la deuxième phase de cette recherche. Mais, bien que ce ne soit pas notre objet, il est également nécessaire d'ouvrir à une analyse de ces contradictions à un niveau plus macro-économique". En effet, bon nombre des problèmes rencontrés dans la gestion localisée des déplacements urbains trouve son origine dans des arbitrages ou des décisions prises à un autre niveau. Plus précisément l'examen des moyens de l'auto-mobilisation sous forme de consommation majoritairement automobile conduit à s'interroger sur les mécanismes d'accumulation de capital et de gestion du marché de cette marchandise. Mais, le fait que celle-ci entre, souvent de façon obligatoire, dans l'équipement des ménages, amène alors cette démarche à mettre en lumière l'opposition existant entre le capital investi dans la branche automobile et l'ensemble du capital, sous l'angle de la taille du marché du premier par rapport à la limitation du coût de reproduction d'ensemble de la force de travail (recherche de plus-value relative). On mesurera mieux l'importance de l'enjeu si l'on sait que près d'une personne active sur dix est employée dans les secteurs impliqués dans la fabrication et l'utilisation de l'automobile (y compris réparation, distribution de carburant, assurances, construction et entretien des infrastructures routières) et que 1/6° du revenu des ménages, selon certaines évaluations, est consacré à

(1) Ici, également, se manifeste l'exigence d'une socialisation croissante de l'organisation des procès individuels, sous forme d'un travail de régulation permettant d'éviter une trop forte baisse de l'efficacité du travail de mobilisation. Le développement de cette contradiction opère donc une irruption subreptice des rapports marchands (même si elle est partielle et si elle peut être masquée, pour un temps, par la nature publique de son financement) là où le système mis en place visait justement à leur échapper.

l'automobile (1). Il semble que la situation française ait été caractérisée, du moins jusque vers 1973-1974, par un certain type de compromis entre le soutien à l'accumulation dans le secteur automobile et la limitation de son incidence sur le coût de la mobilisation(2). Cela a pu se faire, notamment, par un découpage en éléments (marchandises) distincts de l'ensemble des composants de l'usage de l'automobile, tels que nous venons de les indiquer ; découpage fonctionnel mais aussi social, permettant d'opérer une série de transferts et d'arbitrages, au moins dans certaines limites.

La période de crise - pas seulement énergétique, loin s'en faut - semble avoir particulièrement contribué à mettre en évidence un certain nombre de contradictions liées à l'organisation sociale de l'automobilisation.

Ainsi, le développement de la consommation automobile a été rendu possible, de façon peu coûteuse, par l'utilisation de voiries existantes et le financement public des infrastructures. Cette utilisation massive de capitaux dévalorisés, qui permet de ne pas imputer directement le coût des infrastructures dans les frais de circulation des marchandises (y compris la force de travail) ne reste cependant possible que dans les limites permises par le financement public sans instauration de péages urbains, ou tant que certains capitaux ne se trouvent pas en position de se tailler, dans ce secteur, un créneau d'investissement rentable.

La partie énergétique du coût d'utilisation des véhicules automobiles n'a pu rester faible que parce que les termes des échanges avec les pays producteurs de pétrole sont restés "favorables" sur une longue période, tout en permettant aux compagnies pétrolières de s'assurer une rémunération satisfaisante. Si les idées ne remplacent pas le pétrole, elles peuvent tout au plus, à court terme, limiter les conséquences internes d'un changement des rapports de force au niveau international.

(1) Ces données sont issues d'une communication rendant compte d'une recherche en cours au S.A.E.I.-D.E.A. : Nicole JULIEN : "Le service transport automobile" -AFCEI- - Journées de formation "Production des Transports et Formation des Villes" - Montpellier, 23, 24 et 25 octobre 1974 - p. 9.

(2) Une direction de recherche intéressante consisterait à évaluer d'autres schémas ayant existé à l'étranger. Par exemple, une hypothèse pourrait être testée concernant, sur le cas de l'Allemagne, une certaine dissociation entre consommation automobile et moyens du travail de mobilisation.

Le travail de réparation et d'entretien de la marchandise automobile se trouve effectué largement sous des formes semi-artisanales où la pratique du "sur-travail" est courante. Si ce mode de prise en charge autorise, pour certains capitaux spécialisés importants (gros concessionnaires de marque) des sur-profits non négligeables, sa fonction de limitation des coûts d'entretien de la marchandise automobile n'est assurée que pour autant que les couches sociales qui en constituent le support ne se trouvent pas complètement prolétarisées. Mais il est clair aussi que la remise en cause, quelle qu'en soit la direction, de leurs alliances traditionnelles, va plus loin que ce seul niveau de calcul économique sectoriel.

Enfin, il est certain que la baisse du prix des automobiles à la consommation (1) a constitué un facteur très important de développement de l'acquisition de cette marchandise. Ceci n'exclut pas que les constructeurs, par des gains de productivité considérables (2), aient pu dégager des profits importants durant toute cette période.

Il semble que, depuis 1974, une nouvelle stratégie se dessine, à partir de la redéfinition de certains des usages de l'automobile et du renchérissement très marqué de cette marchandise. Cette ré-orientation implique à l'évidence une modification des équilibres et des compromis qui pouvaient exister jusqu'alors. Mais, elle ne trouve pas sa source unique dans une logique du "redéploiement" de la branche automobile et de redéfinition de son marché à travers de nouveaux découpages.

Elle procède également d'un processus de ré-articulation des valeurs d'usage sur l'espace urbain, de reformulation des conditions de reproduction de la force de travail, qui passe, aujourd'hui, de façon partielle mais sans doute importante, par l'élaboration de nouveaux systèmes d'accessibilité et de nouvelles pratiques de mobilité, à travers les ébauches de politiques de transport et de circulation.

(1) De 2% par an de 1960 à 1973 selon P. DREYFUS (P.D.G. de la Régie Renault) - "L'utilisation de l'automobile par les français et la crise pétrolière" article in : "Promotions", 1974, revue publiée sous les auspices de l'Association des Anciens Elèves de l'Ecole Nationale d'Administration - pp. 11 à 32.

(2) Pour en donner une illustration, nous noterons que l'indice : valeur ajoutée/effectifs dans la branche automobile est passé de 100 en 1950 à 350 en 1972, d'après A. NICOLON et J.J. CHANARON : "L'innovation dans la construction des matériels de transport terrestre" - I.R.T. - I.R.E.P. - 1973.

CHAPITRE DEUXIEME

Section I - GRENOBLE EN 1850 : UNE STRUCTURE SOCIALE EN TRANSITION

I - LES RAPPORTS DE PRODUCTION MARQUANTS : ESSAI D'ANALYSE

1 - L'organisation de la production gantière

1.1 - Les producteurs

1.1.1 - Les couturières

1.1.2 - Les coupeurs

1.1.3 - Les maîtres-gantiers

1.2 - Les rapports de production

1.3 - La production est dominée par le procès de circulation

1.4 - Le procès d'ensemble de la ganterie

2 - Les autres industries

II - POUVOIR LOCAL ET ORGANISATION DE L'ESPACE

1 - La bourgeoisie locale

2 - Les conditions du développement urbain

Section II - L'IMPLANTATION DE LA GARE FERROVIAIRE : LE PROBLEME DU
DESENCLAVEMENT DE GRENOBLE

I - LES DEBATS SUSCITES PAR L'IMPLANTATION DE LA GARE

1 - Le projet de construction dans la ville

2 - Les projets de construction à l'extérieur de la ville de Grenoble

II - LES LIAISONS FERROVIAIRES A PARTIR DE GRENOBLE

Section III - NOUVEAUX RAPPORTS SOCIAUX ET EMERGENCE DE LA QUESTION DES TRANSPORTS

I - L'INDUSTRIALISATION DES VALLEES ET LA MISE EN PLACE DES RESEAUX DE TRANSPORT INTERURBAIN

1 - Les conditions d'implantation du capital

1.1 - La papeterie

1.2 - L'électrochimie et l'électrométallurgie

2 - La force de travail des nouvelles industries et ses conditions de reproduction

2.1 - La papeterie

2.2 - L'électrochimie et l'électrométallurgie

3 - La mise en place des réseaux interurbains

II - DIFFERENCIATION SOCIALE DE L'ESPACE, CENTRE ET RESEAU DE TRANSPORTS

1 - Le développement du quartier Berriat

2 - Pouvoir local et politique urbaine

2.1 - La scène politique locale

2.2 - La politique urbaine sous le mandat d'Edouard REY

2.2.1 - Raccordement aux infrastructures de transports

2.2.2 - Refus de la rupture avec la vieille ville

3 - La restructuration du centre et le développement des moyens de circulation

3.1 - L'ouverture de la liaison avec Chambéry et la restructuration du centre

3.2 - Le projet de réseau de tramways urbains

3.2.1 - La position défensive de la municipalité grenobloise

3.2.2 - La constitution du réseau urbain

Tout au long du 19^{ème} siècle, la ville de Grenoble a été dominée par une activité principale : la ganterie. Celle-ci a, cependant, connu une évolution dans sa structuration, en ce qui concerne tant le procès de production proprement dit que la circulation des marchandises et des capitaux. Le raccordement de Grenoble au réseau ferroviaire national et l'implantation de la gare (1845-1860) nous ont paru significatifs d'un moment de rupture en même temps que d'une phase de transition dans le développement des rapports de production capitalistes et dans la constitution de la ville.

Aussi nous proposons nous de suivre ce rythme dans notre exposé à l'aide d'une périodisation qui, bien que pertinente seulement pour notre sujet, n'en constitue pas moins un élément de démonstration.

Section I : GRENOBLE EN 1850 : UNE STRUCTURE SOCIALE EN TRANSITION

I - DES RAPPORTS DE PRODUCTION MARQUANTS : ESSAI D'ANALYSE

Reconnaître que la ganterie domine la ville de Grenoble signifie que l'organisation de cette activité détermine l'existence du plus grand nombre des travailleurs et, par là même, celle de l'ensemble de la population locale. Des activités telles que la chapellerie ou la fabrication de jeux de cartes ne méritent d'être citées que pour mémoire.

1 - L'organisation de la production gantière (1)

La fabrication s'effectue à partir d'un matériau non homogène, les peaux de chèvres et de chevreaux. Celles-ci étaient à l'origine produites dans la région (Dauphiné, Vivarais). Par la suite, elles seront importées, en particulier, d'Italie et d'Amérique du Sud (peaux de pécaris par exemple).

Dans un premier temps, les peaux seront traitées dans des mégisseries. Le travail consiste à préparer la peau, et les ateliers dans lesquels était réalisée cette opération quitteront la ville de Grenoble pour s'implanter, soit dans les vallées autour de Grenoble, soit sur les lieux de production de peaux.

(1) - *Il ne s'agit, ici, que d'approcher les aspects structurels de cette organisation ; en ce qui concerne les aspects plus conjoncturels qui expliquent les fluctuations de cette industrie, voir ARMAND (G.) : "Villes, Centres et Organisation URBAINE DES Alpes du Nord" - Allier - Grenoble - 1974 - 958 p. - pp. 198 à 202.
Sur ce point, cf. en outre COTE L. - "L'industrie gantière et l'ouvrier gantier à Grenoble" - Préface de JAURES - Thèse Droit - Dijon - 1902.
ROUX Xavier - "La corporation des gantiers de Grenoble avant et après la Révolution" - Grenoble - 1887.*

Les peaux passent ensuite à la teinturerie, traitement pour lequel l'urine est nécessaire. La collecte, à Grenoble, des urines avait permis un commerce non institutionnalisé mais florissant.

Cependant, les odeurs nauséabondes, qui se dégagent lors de cette opération, expliquent partiellement que les ateliers ont été rejetés de la ville et qu'ils se sont implantés dans la proche banlieue grenobloise (Fontaine).

Les peaux sont ensuite coupées. Il s'agit, tout d'abord, de donner à la peau sa dernière préparation en vue de la qualité et du nombre de gants qui doivent être taillés.

Aussi, le coupeur (1) "*après avoir allongé la peau dans le sens le plus favorable, enlève les parties rugueuses ou trop épaisses, fait coïncider les défauts avec l'ouverture des doigts, il taille à l'aide de ciseaux sur les formes en carton la main ébauchée du gant. La main de fer*" (2) taille ensuite mécaniquement cette ébauche. Les patrons fixent, eux-mêmes, à l'ouvrier la quantité de gants qu'il devra rapporter ; si "*le coupeur est habile, il pourra en obtenir quelques-uns de plus. Ce sera son profit*" (3).

La dernière opération principale est la couture : il s'agit de la phase de travail qui suit celle du coupeur : "*cet ouvrage se fait à la main, au moyen d'un petit étai mécanique qui enserme le gant et règle la ligne où l'aiguille doit passer*" (4).

(1) - WERNER (H.) : "Un gantier de Grenoble au siècle dernier" - in "Revue de la ganterie" - Nov. Déc. 1961 - Paris - pp. 62-72 qui reprend une brochure de 1865 "Gantiers de Grenoble : Ouvriers, Tâcherons dans le système des engagements momentanés" d'après les renseignements recueillis en août 1865 par Ernest de TOYTOT, avocat à Nevers.

(2) - Il s'agit de l'emporte-pièce de X. JOUVIN

(3) - Souligné par nous. Sur ce point cf. infra : paragraphe Les rapports de production

(4) - WERNER (H.) - article cité.

1.1 - Les producteurs

1.1.1 - Les couturières

Sur 14 000 couturières employées par la ganterie grenobloise, 11 000 vivent à la campagne (1). Les salaires aux pièces sont pour les travailleuses un "appoint" ; le salaire journalier, en 1865, est au maximum de 1 F par jour, soit 5 fois plus faible que celui des coupeurs. L'essentiel des moyens de reproduction est donc assuré par les produits de la ferme dont les couturières assument, dans le cadre familial, l'exploitation. Cette main-d'oeuvre bon marché et très "souple" en période de manque de commandes, s'adapte sans risque de conflits aux fluctuations du marché. Ceci explique en partie qu'aucune amélioration technique ne sera réalisée dans cette phase de la production : la machine à coudre, pourtant connue dans la région dans la seconde moitié du 19ème siècle, ne sera utilisée que dans quelques manufactures (2).

1.1.2 - Les coupeurs

Le coupeur constitue, à cette époque, ce qu'on pourrait appeler l'élite ouvrière. Comme les couturières, le coupeur travaille à son domicile, mais celui-ci se trouve à Grenoble. Ses outils sont assez simples et en nombre réduit (3) donc au total peu coûteux.

-
- (1) - D'après VEYRET-VERNET : "L'évolution de la ganterie grenobloise dans le dernier tiers du XIX^e siècle" - Revue de Géographie Alpine - 1941 pp. 265 à 282.
- (2) - A part les aiguilles, les couturières sont propriétaires de leur étai qui coûte environ 6 F, soit l'équivalent d'une semaine de travail.
- (3) - Les instruments de travail se composent : d'une table de gantier (45 f) une plaque de marbre (6 F), une règle (0,60 F), une paire de grands ciseaux (30 F), un couteau à doles (6 F), un couteau à piqures (2 F), une planche à gants (0,50 F), une nappe à humecter la peau (3 F), un tabouret (5F), une boîte à farine (0,50 F), une ridelle à marquer (5 F), une pierre à aiguiser (3 F), un pot à mettre les débris de peau (0,25 F), un encrier et une plume pour marquer le numéro des gants (0,15 F), soit environ 120 F en 1865, c'est-à-dire l'équivalent d'un peu moins d'un mois de travail (4 à 6 F par jour). Extrait de la revue Ganterie - Nov. Déc. 1961 - op. cit. p. 62 -.

Aussi, bien que payé aux pièces et lié au maître-gantier pour la fourniture des peaux, il en est néanmoins indépendant par la propriété de ses moyens de production.

Seul à posséder le savoir-faire et la connaissance de la matière (le métier), il occupe une place particulière dans le procès de production. Plus que la propriété de ses instruments de travail, la possession et le contrôle du métier nous semblent constituer la base de l'indépendance du coupeur par rapport au maître-gantier. Celle-ci est préservée par l'exclusivité qu'il a de la formation, donnée à un nombre limité d'apprentis. Outre son rôle de contrôle du marché du travail, cette transmission du métier est source de revenus (garantie supplémentaire d'indépendance) puisque les apprentis-coupeurs doivent payer leur formation.

Le maintien de ce "privilège" amènera les coupeurs à s'opposer avec succès au projet de création d'une école professionnelle proposé à la fin du 19^{ème} siècle par les "gantiers-manufacturiers".

1.1.3 - Les maîtres-gantiers

Le maître-gantier ne se distingue pas aisément du coupeur. En effet, il achète les peaux au mégisseur, distribue le travail au coupeur et aux couturières, puis vend le gant une fois celui-ci terminé. Cette définition est quelque peu formelle et la terminologie de l'époque reste d'ailleurs assez vague en ce qu'elle emploie différemment les vocables de coupeur ou de gantier.

En fait, le maître-gantier, qui ne possède très souvent aucun local commercial ou industriel, mais travaille en chambre avec un deux coupeurs, assure lui-même une certaine partie de la production et redistribue le travail qui excède ses propres capacités. Ce faisant, s'il ne contrôle pas chacune des opérations, il ne conserve pas moins une maîtrise relative de l'ensemble du procès de production. Relative en effet, dans la mesure où il se heurtera, comme nous allons le voir, à une série d'intermédiaires

ou aux intérêts existants que conférait aux coupeurs la possession de leur métier.

1.2 - Les rapports de production

Jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle, le travail des couturières ne consistait pas à mettre en oeuvre une machine, mais à effectuer une tâche ne nécessitant pas d'autres moyens de production... qu'une aiguille, du fil et un étau. Cette technique rudimentaire ne constituait pas, à l'évidence, une base suffisante pour que s'établisse une domination directe de la machine (du capital) sur le travailleur. Cependant, elle permet l'effectuation du travail au domicile - et son insertion dans d'autres types de travaux, domestiques ou agricoles - et la rémunération aux pièces, qui limite les coûts de production au niveau que celle-ci atteint à un moment donné. Une évolution s'est pourtant produite dans le mode de distribution du travail aux couturières, qui a progressivement évincé le maître-gantier au profit d'intermédiaires.

En effet, dès les premières années de la diffusion de cette forme de travail, le gantier ne se rendait pas chaque semaine dans les fermes pour fournir les peaux coupées aux couturières, mais celles-ci venaient à l'atelier pour les retirer. Très rapidement, au lieu de se rendre individuellement à Grenoble, l'une d'entre elles prenait et portait le travail des couturières d'un même village. Cette pratique, intéressante pour le gantier qui n'avait pas continuellement un va-et-vient dans son logement (qui tenait souvent lieu d'atelier) aboutit, pour lui, à la perte de tout contrôle sur les travailleuses : cet intermédiaire, très souvent une femme, pouvait lui imposer des prix, comme elle le faisait avec les couturières..

Comme nous l'avons déjà indiqué, la tendance du capital à se soumettre le travail a amené gantiers et coupeurs à s'opposer sur la question de la formation au métier. Par le biais de la technique, les gantiers ont tenté également de remettre en cause la position des coupeurs. Ainsi, c'est

dans le domaine de la coupe des peaux qu'intervient l'invention de JOUVIN en 1836 : il s'agit d'une forme, sorte d'emporte-pièce, qui normalise certaines tailles. Cette invention permet de décupler la production de gants en quelques années, mais le coupeur sera toujours indispensable par sa connaissance du travail du cuir. Il faut, en effet, utiliser au maximum une peau en tenant compte de tous ses défauts, et l'emporte-pièce de JOUVIN, s'il permet d'accroître le nombre de paires fabriquées par un coupeur, ne libère pas pour autant le maître-gantier de cette intervention. Néanmoins, celui-ci luttera contre le "profit" que le coupeur pouvait retirer en revendant, pour son propre compte, les chutes de cuir ou les gants supplémentaires qu'il parvenait à tailler dans les peaux que le maître-gantier lui avait remises. Ainsi, dans une communication parue dans la presse grenobloise en février 1869, les maîtres-gantiers, qui commencent à s'organiser, dévoilent ces pratiques afin de les faire cesser :

*" Les fabricants de la ganterie grenobloise portent à la connaissance
" des marchands détaillants de gants de notre ville que, à partir du
" 1er mars 1869, aucune paire de gants ne pourra leur être vendue
" sans que le nom du fabricant y soit apposé, ainsi que le mot avarié
" si les gants le sont, et simplement son nom s'ils ne le sont pas.
" Une facture détaillée devra toujours accompagner la livraison.

" Les acheteurs de morceaux de peau et de retailles sont également
" prévenus que les fabricants ont, seuls, le droit de leur vendre ces
" marchandises, et que toute vente faite par d'autres personnes se-
" rait considérée comme le résultat d'un détournement"(1).*

C'est dans ce groupe de travailleurs que le mutualisme(2) a été le plus fortement développé, ce qui s'explique par la conscience qu'ils ont

(1) - *Extrait d'une communication parue dans la presse en Février 1869 au nom d'une commission constituée de A. FRANCOZ, Elie REY, A. CALVAT, ASTIER, COMBE - in ALBERTIN - "Histoire Contemporaine de Grenoble" - 3 volumes - Grenoble - 1903 - T. 3 - p. 303.*

(2) - *Une coordination des travailleurs du cuir, sur des bases plus syndicales, sera l'oeuvre des travailleurs itinérants. Il apparaît à la lecture de l'ouvrage de M. PERROT "Les Ouvriers en Grève", entre autres études, que les prises de conscience plus politiques se faisaient chez les travailleurs ambulants. Les rapports de police confirment que les grève étaient organisées par des travailleurs non grenoblois.*

d'être porteurs d'une tradition locale (67 % des coupeurs morts à Grenoble entre 1864 et 1866 sont nés dans cette ville). Mais aussi par la force que leur donnait l'impossible mécanisation de leur métier (1).

Au total, il semble que, si la position du maître-gantier lui confère un rôle de coordination de l'ensemble du procès de production du gant, les rapports réels ne lui accordent qu'une maîtrise relative des divers procès de travail élémentaires, dans l'immense majorité des cas. Néanmoins on notera que, dans un nombre limité de cas, se développe une tendance à organiser le travail de production sur une base plus large et sur un mode plus proche de la manufacture.

Ainsi, *"en 1807, les six plus grosses affaires datant toutes du 18ème siècle emploient dans de petits ateliers entre 10 et 25 coupeurs et ont chacune 150 à 250 couturières attitrées travaillant à domicile. Sous la Monarchie de Juillet, l'organisation demeure identique, sauf pour la maison JOUVIN. Celle-ci occupe, en 1839, 34 ouvriers dans son atelier qui est de loin le plus gros de la ville, et pas plus de 200 couturières"* (2).

1.3 - La production est dominée par le procès de circulation

En amont de la fabrication, les peaux sont achetées à des mégisseurs qui habitent soit à Grenoble, soit à Annonay. A l'origine, le maître-gantier allait chercher les peaux, mais peu à peu un marchand s'est interposé, le commissionnaire en peaux, dont l'importance a été croissante surtout lorsque de nouvelles fabrications ont utilisé des peaux vendues à l'étranger.

(1) - Ils recourraient à la "mise à l'index", c'est-à-dire que tous les travailleurs refusaient d'aller s'employer chez un ou deux gantiers jusqu'à la satisfaction de leurs revendications. Les gantiers choisis étaient, en règle générale, les plus grosses entreprises car celles-ci n'étaient pas soutenues par les petits ateliers. Certains ont avancé que les petits patrons finançaient les caisses de Secours Mutuels (cf. M. PERROT : "Les Ouvriers en Grève" - p. 88.)

(2) - G. ARMAND : *op. cit.* p. 199

Pour la vente des gants, le maître-gantier était également subordonné à des représentants parisiens ou étrangers qui achetaient pendant les périodes de crise en jouant sur les prix.

Ainsi que le signale G. ARMAND : "*Vers 1848, pratiquement toutes les exportations, dont 100 000 douzaines de gants destinées à l'Angleterre et autant à l'Amérique, se font par l'intermédiaire de commissionnaires(1)*". Les commandes peuvent être passées directement de Paris ou de l'étranger par des représentants itinérants. La liaison de la production locale avec ses débouchés extérieurs a pu se renforcer jusqu'à l'installation, à Grenoble même, de commissionnaires étrangers, par exemple, les maisons J.R. MORLEY dans les années 1830-1835 et DENT ALLCROFT and C° en 1837 (2).

Outre sa grande importance, la circulation des gants a donné lieu à l'établissement d'un circuit particulier de capital-argent, contrôlé en majorité par les commissionnaires et n'utilisant pas, au moins jusqu'en 1867, l'escompte de la Banque de France, implantée à Grenoble en 1840(3). Seuls quelques petits gantiers ou commissionnaires en peaux semblent avoir eu recours à la Banque Centrale.

L'exemple du développement ultérieur de la maison PERRIN tend à montrer qu'une certaine accumulation de capital pourra avoir lieu grâce à la maîtrise des circuits commerciaux. En effet, bénéficiant d'un capital initial hérité d'un notaire de la Mure, en 1857, les frères PERRIN, par la mise en place de bureaux à l'étranger (Londres, New-York, Montréal et Sidney) ont pu échapper à la domination des commissionnaires étrangers, et accroître la taille de leur entreprise jusqu'à 6 250 salariés en 1912, dont une partie dans des établissements de production implantés à l'étranger. De même, en France, ils ont mis en place de multiples dépôts et organisé un réseau de représentants (4).

(1) - G. ARMAND - *op. cit.* p. 200

(2) - P. LEON - *op. cit.* p. 649

(3) - P. LEON - *op. cit.* 737

(4) - Ces informations sont extraites d'un fascicule publié, en 1961, à l'occasion du centenaire de la maison PERRIN ; in "*Revue de la Ganterie*" - Paris - Mars-Avril 1961 - p. 75-76..

Le cas de JOUVIN semble montrer qu'un autre mécanisme d'accumulation a pu exister, fondé sur des progrès techniques au niveau même de la production. Il utilise, en effet, grâce à l'exclusivité qu'il a pu conserver jusqu'en 1849, son invention technique, ce qui lui conféra, semble-t-il, une certaine avance sur ses concurrents, dans l'organisation du procès de production.

Ainsi, en 1869, selon G. ARMAND (1), la société JOUVIN est de loin la plus importante de la ville : son capital est de 2,2 millions de Francs, alors que celui de la société PERRIN ne sera, en 1878, que de 130 000 F.

Ces deux exemples sont néanmoins limités, et ne reflètent pas la situation de la majorité des gantiers grenoblois. En prenant les patentes pour indicateur (partiel) des revenus en 1841, il apparaît que seulement 8 maîtres-gantiers figurent sur la liste des 175 plus gros patentés de Grenoble. "*Ils sont dépassés, et de loin, par 10 liquoristes et confiseurs..., par 14 horlogers, orfèvres, ferblantiers..., par 10 entrepreneurs..., et enfin par 4 imprimeurs*". Le gantier le plus imposé, Xavier JOUVIN, ne vient qu'au 22ème rang (2).

En dehors du domaine propre de la ganterie, a pu s'effectuer une certaine accumulation de capital dans les activités de circulation des marchandises. Selon une enquête de 1811 (3), le "roulage" est assuré par quatre importantes "maisons de commissions" qui contrôlent une partie du trafic savoyard et de l'approvisionnement en produits alimentaires de la région grenobloise.

Jusque dans les années 1830, ces transporteurs ont également joué le

(1) G. ARMAND - *op. cit.* p. 262

(2) cf. G. ARMAND - *op. cit.* p. 202

(3) citée par J. PAQUET : "*Au temps des diligences*" - C.R.D.P. - Grenoble - 1969 - 62 p. + cartes -.

rôle de "marchand d'argent".

Il semble donc que la circulation monétaire s'effectuait à l'époque, d'une part à une échelle limitée au plan local et disjointe du niveau national (les banques grenobloises émettaient des billets qui n'étaient pas échangés à Paris (1)), et à travers des circuits spécifiques ("rouleurs", notaires, commissionnaires en gants) où s'établissaient des taux de prêt quasi usuraires.

C'est seulement dans la seconde moitié du 19^{ème} siècle -après l'arrivée à Grenoble de la Banque de France en 1840 et du chemin de fer en 1858- que se transformeront les modalités de circulation de l'argent et des marchandises, en liaison avec l'industrialisation des vallées (unification du marché monétaire et élargissement de l'espace de circulation des marchandises).

1.4 - Le procès d'ensemble de la ganterie

Au total, si l'on cherche à reprendre les caractéristiques essentielles de l'organisation sociale de l'activité gantière dominante dans la région grenobloise dans la première moitié du 19^{ème} siècle, il nous semble important de relever en premier lieu une subordination de la production à la circulation des marchandises ; celle-ci constitue un lieu privilégié d'accumulation de capital-argent et se trouve contrôlée par un nombre limité de sociétés ou d'individus.

(1) - BERRIAT, Maire de Grenoble, pouvait écrire : "Les capitaux y sont abondants (à Grenoble), cependant, l'argent ne circulait pas car les quelques maisons de crédit ayant un véritable monopole le prêtaient avec des taux d'intérêt exorbitant". Sur ce point, cf. CHABASSEUR O. : "Les banques locales en Dauphiné"- Th. Droit - Grenoble - 1942 - p. 25 à 45 et LEON P. : "La naissance de la grande industrie en Dauphiné - op. cit. - p. 537-552.

Mais, alors que l'espace de la circulation est international et que son mode est capitaliste, le procès de production donne lieu à une organisation locale particulière. Nous nous sommes posés la question de savoir si le "modèle" que nous avons décrit plus haut pouvait être référé à une analyse de l'artisanat plutôt qu'à celle d'une manufacture en quelque sorte "éclatée" sur l'espace. Le débat est rendu difficile dans la mesure où les éléments qui se présentent à nous - la rémunération du travail, les localisations des travailleurs, la propriété des moyens de production, le contrôle du procès de production, la réglementation du travail - n'existent pas à l'état pur. Il semblerait que l'on soit en présence, pour la période considérée, d'une forme intermédiaire qui ne relève ni de l'artisanat en ce qu'il y a organisation de la production en différentes phases séparées, ni de la manufacture en ce que les tâches sont peu mécanisées et parcellisées, et que les coupeurs ne sont pas soumis au rythme d'une machine et/ou au contrôle direct, quotidien, d'un contremaître chargé de veiller au respect d'un règlement d'atelier, et que les travailleurs restent dispersés.

Le capital n'a pas encore pénétré le procès direct de la production gantière, et en ce sens, on ne peut analyser qu'une soumission formelle du travail au capital. Mais en même temps, la tendance - qui se développera dans la phase suivante - est à la réduction des coupeurs à l'état de force de travail libre, en particulier par la dépossession du métier. Le prolétariat grenoblois est en gestation.

2 - Les autres industries

Alors que nous avons longuement traité de la ganterie, en examinant notamment l'état de ses forces productives, nous ne donnerons que quelques éléments quantitatifs concernant l'emploi dans les autres activités économiques. En effet, le développement sur la ganterie se justifiait en ce que cette production, relativement dominante à Grenoble, était significative d'une certaine phase du développement des rapports de production de type capitaliste. Les autres activités grenobloises ne révèlent pas la domination

de rapports de production réellement capitalistes au niveau des divers procès de travail.

Les autres industries localisées sur la commune de Grenoble

Deux activités sont considérées comme traditionnelles à Grenoble : il s'agit de la chapellerie (dont une phase du procès de production est assurée dans la vallée du Grésivaudan) et de la fabrication de cartes à jouer. On peut considérer, à l'époque que nous traitons, que ces deux activités sont en voie de disparition.

Le tableau de J. IBARROLA (cf. ci-dessous) que l'on peut prendre en compte mais avec précautions, c'est-à-dire en confrontant les données qu'il présente avec d'autres sources d'informations à cause

TABLEAU N° 1

Répartition professionnelle par grandes activités économiques des artisans, petits et moyens commerçants

| Activités économiques | Nombre | % |
|--------------------------|--------|--------|
| Alimentation | 8 | 19,50 |
| Métaux-mécanique | 3 | 7,30 |
| Céramique | 1 | 2,45 |
| Bâtiment-travaux publics | 3 | 7,30 |
| Chimie | 2 | 4,90 |
| Textile | 14 | 34,10 |
| Cuir | 4 | 9,80 |
| Bois | 1 | 2,45 |
| Transports | 3 | 7,30 |
| Divers | 2 | 4,90 |
| Total | 41 | 100,00 |

de la faiblesse de l'échantillon et du type de sources utilisées (1), met en valeur l'activité textile. Il s'agit de l'activité des artisans,

(1) - IBARROLA Jésus : "Structure sociale et fortune mobilière et immobilière à Grenoble en 1847 - Paris - Mouton 1965 - 124 p.

petits et moyens commerçants qui représenterait un tiers de l'activité totale. Sans remettre en cause le chiffre avancé, celui-ci peut être relativisé compte tenu que :

- 1) - Le travail du chanvre a, effectivement, été important à Grenoble mais que cette activité a tendance à baisser (1).
- 2) - Il semblerait que la fabrication des chapeaux de paille soit considérée comme une activité textile.
- 3) - Le travail du textile comprend les tailleurs qui n'emploient que très peu, ou pas, de salariés. Le pourcentage d'artisans n'est donc pas représentatif de la main-d'oeuvre employée.
- 4) - Les seules véritables activités textiles, mais marginales, sont quelques ateliers de tissage dont la production est orientée exclusivement vers le marché local sauf quelques commerçants (mais non artisans) qui revendent les toiles du Voironnais.

L'alimentation représente 20 % des professions exercées par les petits artisans et commerçants.

A part une fabrique de liqueur, il s'agit de commerces d'articles de consommation (boulangers, bouchers...) ainsi que des auberges et cafés.

La catégorie chimie est probablement, au XIX^{ème} siècle, la fabrication de bougies et de savon dont il existait effectivement quelques petites fabriques.

Le bâtiment et les Travaux Publics, ainsi que la menuiserie, ne

(1) - J. IBARROLA a exploité les registres des déclarations de mutations par décès de 1847.

prendront leur essor qu'après la construction de la gare, lors de la constitution du quartier Berriat.

Il s'agit donc globalement d'activités dites "de nécessités", dépendant directement des "besoins" des habitants de la ville.

II - POUVOIR LOCAL ET ORGANISATION DE L'ESPACE

1 - La bourgeoisie grenobloise

Au milieu du 19^{ème} siècle, Grenoble est "une ville de "rabbins"
" d'universitaires et d'officiers (elle) recèle un grand nombre de
" fonctionnaires très avantagés, on le sait, par la conjoncture : ils
" n'hésitent pas à dépenser et ceci concourt à faire de Grenoble
" un secteur abrité au milieu d'une région (Grésivaudan, Trouée de Vo-
" reppe) qui, au contraire, connaît une grande misère rurale"(1).

Grâce à une méthode beaucoup plus analytique, J. IBARROLA avance une interprétation assez similaire de la situation de Grenoble à cette époque.

Le groupe "que l'on peut appeler celui des classes économiquement
" dominantes au sens large et qui comprend les employés d'Etat, les
" militaires, les gros commerçants et industriels, les professions li-
" bérales et les propriétaires rentiers, c'est-à-dire la bourgeoisie
" intellectuelle, commerçante, industrielle et les propriétaires fon-
" ciers, (ce groupe) détient, à lui seul, 85,75 % de la richesse to-
" tale en ne comptant que pour 25,84 % de la population (2)!"

J. IBARROLA intègre les industriels et gros commerçants car il se situe dans une analyse de la dynamique de l'accumulation du capital, bien que ce groupe occupe une place très restreinte dans l'éventail des fortunes! L'auteur précise d'ailleurs : les gros commerçants et industriels "commencent à jouer un rôle important, mais les capitaux
" restent faibles : l'accumulation capitaliste est en germe, mais elle

(1) - VIGIER Philippe : "La seconde République dans la région Alpine -
Paris - P.U.F. - 1963 - 2 T. 330 + 512 p.
T1 pp. 157-158

(2) - IBARROLA J. - op. cit. p. 105 souligné par l'auteur

ne s'est pas encore produite" (1).

Considérant, dès lors, ce point comme acquis, nous entendons, essentiellement par une relecture de l'ouvrage de J. IBARROLA, mettre en relief les groupes sociaux dominants à cette époque et montrer que "les industriels" n'ont qu'un rôle extrêmement limité, celui-ci se reflétant au niveau du pouvoir politique local.

- En préalable, le terme "industriel" peut être sujet à caution lorsqu'il est utilisé pour qualifier un chef d'entreprise grenoblois dans la première moitié du 19^{ème} siècle.

D'ailleurs, J. IBARROLA lorsqu'il traite des ouvriers rappelle qu'"aucun d'entre eux n'appartient à la grande industrie, ce qui montre bien que celle-ci n'a pas encore pris son essor à Grenoble" (2). Les professions des industriels qu'il a pu relever confirment d'ailleurs que la qualification d'industriels doit être employée avec réserves : deux gantiers (dont nous avons analysé en détail le procès de production), un imprimeur, un tailleur d'habits et un horloger (3).

Effectivement, pour une part importante les travailleurs grenoblois ont été séparés de leurs moyens de production, et doivent donc vendre leur force de travail afin d'assurer leur subsistance ; cependant, la discipline imposée, en tant que forme directe de soumission du travailleur au capital ou le machinisme en tant que forme médiatisée, ne sont pas encore apparus.

On voit ainsi, à contrario, que le terme "industriel" peut prêter à confusion si l'on entend qu'il qualifie le procès de production du même nom.

(1) - IBARROLA J. - *op. cit.* p. 105 souligné par l'auteur

(2) - IBARROLA J. - *op. cit.* p. 22 - Le renvoi qu'il fait à P. LEON n'infirme pas, à notre sens, son affirmation en ce qui concerne la commune de Grenoble. Cf. sur ce point, *supra* § "Les autres industries à Grenoble".

(3) - IBARROLA J. - *op. cit.* p. 22 - Dans ce sens, cf. *supra* dans notre chapitre "les rapports de production dans la ganterie", le montant des impôts d'après G. ARMAND".

Si l'on ne peut naturellement pas considérer que la fortune correspond directement au pouvoir économique, il n'en demeure pas moins que l'étude des biens dont les gros commerçants et "industriels" sont détenteurs indique leur "poids" économique. Il apparaîtra, et cela bien que J. IBARROLA les intègre aux classes économiquement dominantes, que ce groupe est, tant en nombre qu'en fortune, largement dominé par des groupes sociaux non liés à des rapports de production de type capitaliste industriel.

En effet, par rapport aux biens totaux (1) recensés par J. IBARROLA à Grenoble à la fin du 19^{ème} siècle, les gros commerçants et industriels n'en détiennent que 7,75 % alors que les propriétaires et rentiers sont propriétaires de 51,30 %, les militaires de 10,60 %, les professions libérales de 11,35 % et les employés d'Etat de 4,75 %(2).

Si l'on décompose leur fortune en biens mobiliers (c'est-à-dire les meubles-meublants et l'ensemble des valeurs mobilières, les créances actives, les titres et obligations) et biens immobiliers on obtient les données suivantes :

. Les biens mobiliers : Les gros commerçants et industriels n'en détiennent que 7,20 % (alors que les propriétaires rentiers 49,92 %, les militaires 13,32 %, les professions libérales 12,71 %). Si l'on établit "le rapport entre le pourcentage de la fortune totale mobilière et le pourcentage que ce groupe représente dans la structure sociale grenobloise" on obtient ce que J. IBARROLA appelle "l'indice apparent de concentration"(3). Cet indice met en valeur la faible concentration des capitaux des industriels et gros commerçants en regard

(1) - Il s'agit toujours des biens des successions de 1847

(2) - Sur ce point, cf. le tableau page suivante. Extrait de J. IBARROLA - op. cit. p. 103

(3) - IBARROLA J. op. cit. - p. 72

TABLEAU N° 2

Fortune totale et classes sociales (tableau rectifié) (en francs)

| Professions | Structure | | Biens mobiliers | | Biens immobiliers | | Biens totaux | |
|---------------------------------|-----------|--------|-----------------|--------|-------------------|--------|--------------|--------|
| | Nb | % | Valeur | % | Valeur | % | Valeur | % |
| Ouvriers | 11 | 4,38 | 9.884,28 | 0,50 | - | - | 9.884,28 | 0,35 |
| Domestiques, gens de maison | 11 | 4,38 | 21.245,28 | 1,07 | 3.600,- | 0,38 | 24.845,28 | 0,84 |
| Artisans | 59 | 23,55 | 81.387,29 | 4,05 | 78.625,- | 8,40 | 160.012,29 | 5,45 |
| Industriels et gros commerçants | 9 | 3,58 | 144.527,23 | 7,20 | 84.430,84 | 9,00 | 228.958,17 | 7,75 |
| Propriétaires et rentiers | 17 | 6,78 | 948.907,34 | 49,92 | 506.766,- | 53,90 | 1.505.673,34 | 51,30 |
| Petits rentiers | 95 | 37,85 | 117.100,04 | 5,85 | 60.875,- | 6,49 | 177.975,04 | 6,05 |
| Employés d'Etat | 10 | 3,94 | 70.361,79 | 3,52 | 69.066,- | 7,33 | 139.427,79 | 4,75 |
| Militaires | 19 | 7,60 | 265.565,38 | 13,32 | 48.050,- | 5,15 | 313.615,28 | 10,60 |
| Cultivateurs et jardiniers | 6 | 2,38 | 2.662,50 | 0,13 | 8.800,- | 0,93 | 11.462,50 | 0,38 |
| Professions libérales | 9 | 3,58 | 254.714,43 | 12,71 | 79.200,- | 8,42 | 333.914,43 | 11,35 |
| Prêtres et étudiants | 5 | 1,98 | 34.718,77 | 1,73 | - | - | 34.718,77 | 1,18 |
| Total | 251 | 100,00 | 2.001.074,33 | 100,00 | 939.412,84 | 100,00 | 2.940.487,17 | 100,00 |

Indice apparent de concentration de la fortune totale
(par ordre de grandeur croissant) (a)

| | | | |
|----------------------------|-------|---------------------------------|------|
| Ouvriers | 0,078 | Employés d'Etat | 1,24 |
| Petits rentiers | 0,165 | Militaires | 1,25 |
| Cultivateurs et jardiniers | 0,171 | Gros commerçants et industriels | 2,26 |
| Domestiques | 0,198 | Professions libérales | 3,16 |
| Artisans | 0,240 | Propriétaires et rentiers | 7,55 |
| Prêtres et étudiants | 0,615 | | |

(a) Rapport entre la structure de la fortune et la structure sociale.

de celle des propriétaires rentiers :

| | |
|-----------------------------|---------|
| - Propriétaires et rentiers | 7,35 |
| - Professions libérales | 3,50 |
| - Gros commerçants | 2,02 |
| - Militaires | 1,76 |
| - Employés d'Etat | 0,9 (1) |

. Les biens immobiliers : ils comprennent les terrains ainsi que les immeubles bâtis et sont détenus pour 9 % par les industriels et gros commerçants, alors que les propriétaires rentiers en détiennent 53,90 % ; les professions libérales (8,42 %) et les militaires (5,15 %) sont propriétaires de moins de biens immobiliers que les gros commerçants et industriels.

L'indice apparent de concentration permet d'établir cette hiérarchie :

| | |
|--------------------------------------|----------|
| - Propriétaires et rentiers | 2,52 |
| - Employés d'Etat | 1,96 |
| - Professions libérales | 1,34 |
| - Gros commerçants et industriels | 1,21 (2) |

La concentration de biens immobiliers apparaît comme beaucoup moins forte que celle des biens mobiliers mais dans l'un et l'autre cas c'est dans la catégorie des propriétaires et rentiers que la concentration est la plus importante.

Ainsi que l'écrit J. IBARROLA :

" Au total, on peut déjà admettre que la classe économiquement dominante paraît bien être celle des propriétaires, ce qui traduit une structure beaucoup plus foncière qu'industrielle ou commerciale"(2).

(1) - IBARROLA J. - op. cit. p. 75

(2) - IBARROLA J. - op. cit. pp. 86-87

Que l'on se situe donc au niveau de rapports de production, du nombre d'emplois de type industriel ou de la répartition de la fortune, il n'est pas possible de parler d'une bourgeoisie industrielle à Grenoble en 1850.

En ce qui concerne les propriétaires, il faut distinguer les propriétaires fonciers riches des petits rentiers. Ce point sera abordé lorsque nous traiterons du développement urbain.

S'il a été possible de poser le problème des industriels, et d'arriver à la conclusion que l'accumulation n'est que très faible dans ce groupe, nous n'avons eu aucune information, chez IBARROLA, sur les Maîtres de poste et les quelques banquiers dont l'un pourtant sera maire de Grenoble en 1858. Leur rôle est cependant encore très faible et l'on peut avancer, ainsi que le font P. VIGIER et G. ARMAND (1) que le pouvoir local est aux mains des propriétaires fonciers, des magistrats et avocats, et des professeurs de faculté. Jusqu'en 1848, (et après la loi de 1831) le Conseil Municipal élu au suffrage restreint représentait les classes aidées de la population, mais même après l'instauration du suffrage universel par la Seconde République, le Conseil Municipal reflète toujours la prédominance des "classes traditionnelles".

Entre 1831 et 1848, les professions des Maires et Adjoints des municipalités grenobloise successives se répartissent ainsi (2) (3)

| | |
|---|---|
| - Notaires | 7 |
| - Professeurs de Faculté | 5 |
| - Propriétaires | 4 |
| - Négociants, Marchands Epiciers en gros | 4 |
| - Banquiers | 4 |
| - Militaires | 2 |
| - Médecin | 1 |
| - Maître de poste | 1 |

(1) - P. VIGIER : "La seconde République dans la région Alpine" - op. cit. -
et G. ARMAND : "Villes, Centres, et organisation urbaine des Alpes du
Nord" - Allier - Grenoble - 1974 - 958 p.

(2) - *Fastes consulaires et municipaux depuis 1244 - Grenoble 1950*

(3) - *Seules les professions sont prises en compte pour chaque municipalité sans que la personne qui l'exerce soit considérée. Ceci signifie, par exemple, que la même personne siégeant dans deux Conseils Municipaux successifs apparaîtra pour 2 professions identiques dans notre tableau.*

2 - Les conditions du développement urbain

Le période 1800-1850 verra deux transformations au niveau de l'espace urbain :

1) - L'agrandissement des fortifications qui doublera la superficie de la ville intra-muros en 1836:

2) - La construction de la gare extra-muros qui déterminera le développement urbain dans la phase 1850-1890.

Nous traiterons en détail les débats suscités par le choix d'un lieu d'implantation de la station ferroviaire car ils ont constitué un catalyseur des conflits locaux mais nous n'avancerons que quelques données concernant l'agrandissement des fortifications. Un tel choix de l'objet d'étude, ou un tel parti pris, ne se justifient pas seulement par les facilités bibliographiques, mais aussi et surtout parce que l'un et l'autre sont des phénomènes, donc des lieux lisibles, qui expriment, ou que l'on peut comprendre comme traduisant l'incapacité croissante pour les groupes sociaux jusqu'à alors dominants à Grenoble à imposer leur volonté.

Cette formulation rapide constitue la conclusion que nous entendons démontrer, ou à défaut constituera la trame de cette section, ainsi que celle de la section consacrée à l'implantation de la gare de Grenoble.

En ce début du 19^{ème} siècle, Grenoble reste enserrée dans les fortifications de Lesdiguières, agrandies par Créqui. Les premières datent des années 1591-1593 et les secondes de 1670-1673 et en dépit de la reconnaissance générale de l'étouffement de la ville "corsetée" dans ses remparts, aucune modification n'y sera apportée.

Ainsi, en 1831, c'est-à-dire l'année qui précède le début des travaux de démolitions des fortifications, la population de

Grenoble était sensiblement identique à celle du 17^{ème} siècle. En effet, en 1831, Grenoble comptait 24 888 habitants alors qu'en 1685 la population était déjà de 22 800, ce qui correspond à une augmentation de l'ordre de 10 % sur un siècle et demi.

Le changement quantitatif de la population ne peut donc pas expliquer que ce soit en 1828 que la décision de doubler la surface de Grenoble ait été prise. C'est certainement plus au niveau des rapports entre groupes sociaux dominants qu'une explication doit être cherchée.

Certes, ainsi que le note R. BLANCHARD, une délibération du Conseil Municipal de Grenoble a présenté une pétition faisant valoir que :

*" Cette enceinte (1) était trop resserrée pour la population qui
" s'accroissait tous les ans ; que le défaut d'espace obligeait
" les propriétaires à élever outre mesure leurs maisons, d'où
" il résultait encombrement et insalubrité ; que le prix des
" loyers était très élevé ; enfin que si, au moyen d'une enceinte
" nouvelle, on pouvait augmenter l'espace intérieur, la ville
" y gagnerait l'avantage de recevoir et de loger sagement une
" population industrielle et de pouvoir créer des établissements
" publics dont elle était privée" (2).*

Cette délibération ne signifie cependant pas que l'initiative de construire de nouvelles fortifications ait été prise par la bourgeoisie locale. Il semblerait, en effet, que les militaires soient à l'origine de ce projet et qu'ils parviennent à intéresser quelques membres du Conseil Municipal. Les négociations qui ont eu lieu entre l'autorité militaire et le pouvoir local tendent à montrer que la ville a dû se soumettre aux exigences de l'armée.

(1) - *Il s'agit des enceintes Créqui et Lesdiguières.*

(2) - *Délibération du Conseil Municipal de Grenoble citée par BLANCHARD Raoul - Etude de géographie urbaine - Didier-Richard - Grenoble - 1935 - p. 97.*

En effet, le commandant militaire propose à la Municipalité de se charger de l'achat des 80 hectares nécessaires aux nouvelles fortifications, en échange des 15 hectares occupés par les anciens remparts.

Le budget de la ville ne permet pas une telle opération ; aussi un compromis est-il trouvé sur le seul rachat, par la ville, des anciennes fortifications. Le Conseil Municipal proposa 250 000 francs et l'autorité militaire refusa en exigeant 750 000 F. Un accord put finalement être trouvé, mais l'agrandissement fut de beaucoup supérieur à ce que le Conseil Municipal escomptait. Ceci suscita de nombreuses réactions des propriétaires de la ville, et on ne réalisera des améliorations de voirie que dans les vieux quartiers ouest (Porte Créqui) : construction de quais, éclairage au gaz, pavage... Par contre, la "nouvelle ville sud" restera longtemps inoccupée et ne devra son développement qu'aux bâtiments administratifs qui y seront édifiés. Ainsi, en 1851, alors que la vieille ville comptera 22 000 habitants, le sud ne sera habité que par 1 300 personnes (en faisant abstraction du quartier populaire à l'Est qui était déjà habité en 1830).

°
° °

A la lumière de ces faits, il apparaît que le pouvoir local, pourtant et parce que, encore détenu par des représentants des propriétaires, n'a plus la capacité d'initier et de maîtriser le processus d'extension de la ville.

°
° °

Le développement de la ville reste néanmoins limité dans les fortifications et l'on ne peut pas parler, à l'époque, d'un processus de constitution de banlieues.

On observe seulement avant 1831 un excroissance du quartier des gantiers à l'est au-delà des remparts. Les nouvelles fortifications l'inclueront dans la ville.

A part ce phénomène particulier, il n'existe autour de Grenoble qu'une zone agricole et maraîchère comprenant les villages de Fontaine, Sassenage et Saint-Martin d'Hères... A l'ouest du Drac et dans le Vercors, on trouvait une abondante production de bois, de céréales et de fourrage. Mais de par les difficultés d'accès à Grenoble (le seul pont sur le Drac était à Pont-de-Claix) une grande partie de ces productions était inutilisable. En 1826, la "Société du Pont", société par actions, construit, afin de remplacer les bacs existants, un pont qui facilite les relations entre Grenoble et ces villages. En 1834, le Conseil Général de l'Isère décide la création et le classement de la route départementale n° 1, dont la double fonction consistait d'une part à améliorer les communications entre les villages de l'Ouest (elle joint le pont sur le Drac de 1826 à la porte de Bonne, lieu d'implantation du petit commerce et de quelques artisans) et Grenoble, d'autre part à faciliter la circulation entre cette ville et les vallées de l'Isère et du Rhône. Ce chemin, qui deviendra, après la construction de la gare, l'axe du premier quartier industriel, a permis d'abord, exclusivement, l'approvisionnement de Grenoble en produits agricoles. Sur cet axe, en 1851, 19 maisons seulement auront été construites. Une fabrique de poteries s'implantera dans ce secteur, une autre pour le graissage et le cardage des laines (Usine Savignon), ainsi qu'une pour la fabrication de bougies, savons, colles fortes; bien que cette dernière soit la plus importante de France à cette époque, ce quartier restait marginal, peu fréquenté, par les "honnêtes gens" (1). A l'extrémité de cette route, sur les bords du Drac, la municipalité avait envisagé l'implantation du cimetière, mais dut renoncer à ses projets devant la résistance des grenoblois à ne pas vouloir enterrer leurs morts dans un endroit aussi "inquiétant". Cet exemple illustre bien la perception que les habitants de la ville intra-muros ont de cet "au-delà" des fortifications.

(1) - DOSJOUB Paul - "Un urbaniste Grenoblois : Berriat" - Thèse Grenoble - 1940 - Ed. P. Bouvarel et fils - 108 p.

Section II - L'IMPLANTATION DE LA GARE FERROVIAIRE :

LE PROBLEME DU DESENCLAVEMENT DE GRENOBLE (1)

I - LES DEBATS SUSCITES PAR LE CHOIX DU LIEU D'IMPLANTATION DE LA

GARE DE GRENOBLE

Les multiples conflits qui ont eu pour objet le choix d'un terrain pour la construction de la gare ferroviaire de Grenoble ont duré plus de 15 ans (1844-1860).

L'âpreté des débats fut telle qu'une gare provisoire a d'ailleurs dû être ouverte à Saint-Egrève les premières années de la mise en service de la ligne Lyon-Grenoble. Cependant, sur l'ensemble de la période pendant laquelle les débats se sont déroulés, deux phases distinctes peuvent être dégagées :

- Tout d'abord, un projet de construction de la gare à l'intérieur de la ville a fait la quasi unanimité du Conseil Municipal et des habitants de Grenoble. Néanmoins, cette solution n'a pas pu être imposée à la Société concessionnaire et au préfet.

- A la suite de l'échec de ce premier projet (dans les années 1854) plusieurs projets de construction de la gare au-delà des fortifications ont été envisagés. Chacun d'eux était alors l'expression de l'intérêt d'un groupe particulier d'habitants.

(1) La rédaction de cette section s'appuie sur un travail de P. LIOCHON : "La liaison ferroviaire Grenoble-Lyon et l'implantation de la gare à Grenoble au milieu du XIX^e siècle : analyse des conflits et débats locaux" - Mémoire de D.E.S. d'Histoire du Droit - U.E.F. Faculté de Droit - Université des Sciences Sociales de Grenoble - février 1975 - 130 p.

1 - Le projet de construction dans la ville

Dès que la possibilité de réalisation d'une liaison ferroviaire entre Grenoble et le réseau national a été perçue, un courant général s'est manifesté pour la construction de la gare à l'intérieur des fortifications, sur les terrains encore disponibles à la suite de l'agrandissement des remparts, en 1830.

Nous aborderons successivement les raisons invoquées pour justifier un tel choix, puis nous avancerons quelques hypothèses pour expliquer l'échec de ce projet.

Les habitants de Grenoble redoutent qu'une gare construite en dehors de la ville, projet présenté par la société concessionnaire, ne soit le pôle de constitution d'un nouveau quartier. Ses conséquences seraient alors néfastes tant pour le commerce que pour les propriétés de la ville intra-muros :

*" L'établissement de l'embarcadère en dehors des murs de Grenoble appellerait évidemment autour de ce centre d'activité une foule d'employés et d'ouvriers qui seraient naturellement conduits par des considérations de convenance et d'économie à fixer leur domicile à très peu de distance....
" que des hôtels, guinguettes, cafés, entrepôts, etc...
" ne tarderaient pas à s'établir aux abords de l'embarcadère et qu'ainsi l'on verrait bientôt s'édifier de nouvelles constructions, se créer un nouveau faubourg en dehors des murs d'enceinte, au détriment de la ville de Grenoble elle-même dont les propriétés bâties subiraient inévitablement ainsi une dépréciation très sensible..."(1).*

(1) - B.M.G. - Fonds dauphinois - Série U - Pétition manuscrite de l'enquête - décembre 1854 -

En outre, l'implantation de la gare en dehors des fortifications présente le risque d'inciter des entreprises à s'implanter en dehors (1) des limites de perception de l'octroi par la ville de Grenoble(2).

Cette revendication leur paraît d'autant plus légitime que l'agrandissement des remparts, en 1830, a été pour une part importante pris en charge par "leur" municipalité et qu'ils n'en ont tiré nul avantage.

" L'agrandissement de l'enceinte Haxo a été fait dans l'intérêt exclusif de la défense et par conséquent de l'Etat, il nous a imposé des charges très lourdes et a notablement déprécié les propriétés de l'ancienne ville... " (3).

Devant la résistance de la société concessionnaire à prendre en compte ce projet, une proposition est faite de situer la gare de voyageurs à l'intérieur de la ville et de construire celle des marchandises à l'extérieur.

Bien que la société concessionnaire reconnaisse qu'il y a, au niveau grenoblois, une demande générale pour une construction intramuros : *"Il y a, il est vrai, une opinion collectivement exprimée pour que la gare soit dans la ville nouvelle" (4)*, le projet sera abandonné.

Longuement hésitant, le préfet finit par réunir une commission d'enquête dont la majorité des membres est constituée par des conseillers

(1) - A.M.G. - Procès verbaux des délibérations du Conseil Municipal de Grenoble - Séance du 6 avril 1846.

(2) - Le règlement de 1823 définit les limites de l'octroi en le faisant coïncider assez nettement avec les limites de la commune. Il demeurera en vigueur jusqu'en 1862. - Etudes dauphinoises ; Population et octroi à Grenoble : B. DOMPRIER, J.F. LE NAIL, sous la direction de M. CHOMEL.

(3) - A.M.G. - Procès verbaux de délibération du Conseil Municipal de Grenoble - Séance du 11 avril 1854.

(4) - A.D.I. - Dossier II §3 N° 16 : Rapport du 14 avril 1854 de l'ingénieur en chef de la Compagnie de Saint-Rambert.

généraux extérieurs à Grenoble, cependant, le Maire de Grenoble en a fait partie.

Cette commission d'enquête instituée par le Préfet de l'Isère, le 3 avril 1854, s'est réunie les 13, 14 et 15 avril de cette même année. L'objet de cette réunion est de "donner un avis motivé sur l'emplacement et la surface de la station de Grenoble et de ses dépendances proposées ainsi que sur les modifications que lui paraîtrait nécessiter, dans l'intérêt public, cette partie des projets de la compagnie".(1)

La commission, après de longues considérations, repousse le projet de construction à l'intérieur de la ville. Les motifs avancés concernent tout d'abord les bâtiments qu'il faudrait démolir, entre autres le lycée et la place d'Armes. Mais la commission note surtout que construire là gare à l'intérieur de la ville favoriserait sans aucun doute l'ancienne ville, mais sacrifierait tous les intérêts de la nouvelle ville.

Le projet de construction intra-muros est alors abandonné, et les arguments invoqués concernent la nouvelle ville dont il s'agit de préserver les intérêts. Ainsi, la construction dans la ville est pressentie par la commission d'enquête comme allant contre les intérêts de la nouvelle ville-sud en ce qu'elle hypothèque les futurs aménagements :

*" L'ancienne ville, il est vrai, représente de grands intérêts
" qui sont infiniment respectables, mais les propriétaires de
" la ville nouvelle ont droit aussi à des égards.... ce serait
" méconnaître d'une manière immédiate et grave les intérêts de
" la ville nouvelle" (2).*

(1) - (2) - A.D.I. - Dossier II §3 N° 16 - Rapport de la commission d'enquête.

A la suite de l'échec de la bourgeoisie grenobloise détentrice du pouvoir municipal à imposer son projet, de multiples solutions d'aménagement préservant les intérêts du centre seront envisagées. Toutes peuvent être considérées comme des tentatives du pouvoir local à préserver les intérêts acquis qu'il représente (propriétaires, commerçants essentiellement).

2 - Les projets de construction à l'extérieur de la ville de Grenoble

Nous ne suivrons pas le dédale des projets et contre-projets présentés, mais nous en donnerons les traits essentiels.

Grenoble, en tant que place-forte, est soumise à un gel des terrains qui l'entourent. Les servitudes militaires limitent l'utilisation des sols dans un rayon suffisamment large pour éviter que des constructions à usage d'habitation ne viennent concurrencer les logements de la ville intra-muros.

Dans le cadre des projets de construction de la gare en dehors de la ville, les servitudes militaires (1) obligent à laisser un espace libre entre les installations ferroviaires et les portes de la ville. Mais cette zone ne restera vierge que le temps où tiendront les servitudes militaires.

Les membres du Conseil Municipal sont conscient de ce risque, mais le Conseil Municipal n'a jamais demandé à ce que ces servitudes

(1) - Les zones se définissent :

Zone 1 - Il ne peut être fait aucune construction de quelque nature qu'elle puisse être, non plus que des plantations de haies vives et d'arbres ou d'arbustes formant haies.

Zone 2 - Il est défendu d'exécuter aucune construction en maçonnerie ou en pisé, mais les constructions en bois ou en terre sans y être employé de pierre ni de brique, même de chaux ni de plâtre autrement qu'en crépissage, sont autorisées à la charge d'être démolies à la première réquisition de l'autorité militaire.

Zone 3 - Les constructions sont libres après autorisation de l'autorité militaire.

soient supprimées ou modifiées et il se contente de proposer des projets à la limite de la zone 2, près de la porte Créqui qui donne sur leur quartier :

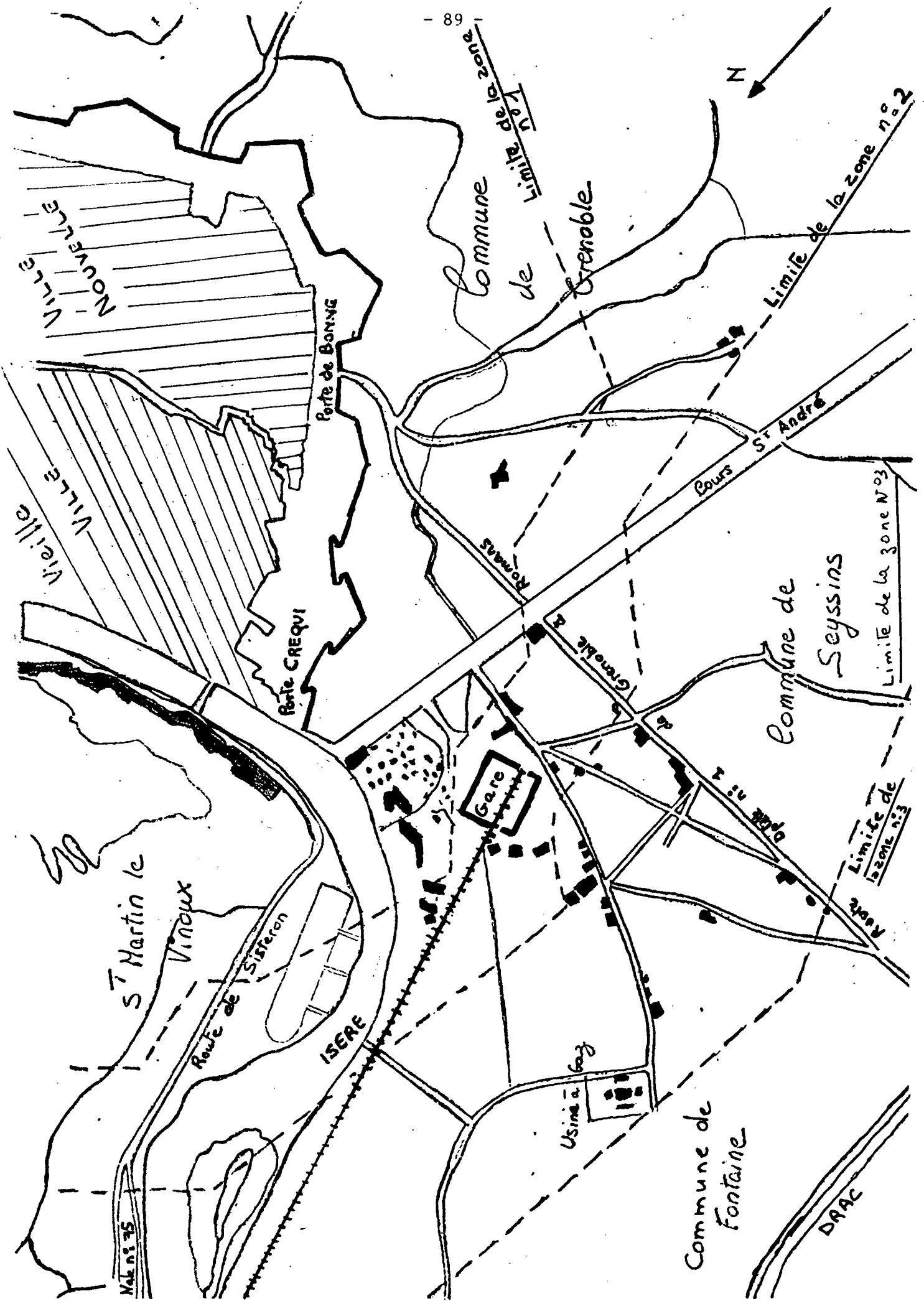
" Cette porte a deux issues parfaitement disposées ; à l'extérieur, se trouve une voie très ample avec de longs trottoirs pour les piétons. Ce tracé favorise la vieille ville, mais la ville nouvelle n'a pas à s'inquiéter car le trafic de Grenoble augmentera dans des proportions considérables. D'autre part, des constructions ne pourraient pas s'établir entre la gare et la porte Créqui car ces terrains font partie des zones 1 et 2 (1).

Par contre, l'hypothèse d'une implantation près de la porte de Bonne, autour de laquelle des commerces se sont implantés de longue date, mais qui donne sur la ville sud, sera rejetée au motif que les voyageurs "ne fussent pas obligés de communiquer exclusivement par la porte de Bonne n'ayant qu'une issue obscure, étroite et dangereuse et aboutissant aux quartiers tristes et à peine formés de la cité nouvelle" (2).

Finalement et à la suite de l'intervention du préfet ayant obtenu l'autorisation de construire en zone n° 2, la gare sera construite à la limite de la zone n° 1 à un point intermédiaire, bien que privilégiant quelque peu le quartier Créqui.

Néanmoins et avant l'aménagement, par E. REY, du quartier situé entre la gare et les fortifications, le Conseil Municipal décide que l'avenue à réaliser est celle qui relie la gare au quartier Créqui (actuelle Avenue Félix Viallet).

(1)-(2) - A.D.I. - Dossier II § 3 n° 16 - Ce projet avancé par les représentants de la vieille ville lors de la commission d'enquête de 1854 comme compromis ne satisfèra pas le Conseil Municipal qui proposera un emplacement plus au Nord, donc plus éloigné de la nouvelle cité.



La gare de marchandises ne sera pas orientée comme l'est celle des voyageurs, vers la ville, mais tournée vers l'extérieur ce qui spécifie ainsi deux zones selon qu'il s'agit ou non d'activités de production.

Ainsi, face au choix d'un lieu d'implantation de la gare de Grenoble, le Conseil Municipal n'a pas été en mesure d'imposer la localisation qui convenait au groupe social dont il est le représentant.

Bien qu'il ait néanmoins pu influencer la décision en cherchant à éviter un lieu qui lui aurait été complètement défavorable (au sud des fortifications par exemple), il apparaît que son pouvoir diminue au profit d'une rationalité différente, qui s'affirme, à travers les intérêts de la société concessionnaire, comme étant celle du capital.

II - LES LIAISONS FERROVIAIRES A PARTIR DE GRENOBLE

Dès les années 1832-1836, alors que nul texte législatif ne devait être voté, le préfet de l'Isère avait réuni une commission d'enquête chargée d'émettre un avis sur d'éventuels projets de liaisons ferroviaires qui relieraient Grenoble à une ville de la vallée du Rhône. Cette commission se composait de représentants du département dont la majorité était des industriels (propriétaires des mines de la Mure, des mines d'Alleverd, d'un fabricant de papier de Rives)(1). Une position négative vis-à-vis de la construction d'un chemin de fer Grenoble-vallée du Rhône fut adoptée. A la même époque, la chambre des Arts et Manufactures affiche la même attitude :

*" Le département de l'Isère n'a rien à gagner aux chemins de fer...
" et perdra tous les avantages qu'il devait espérer gagner dans
" la communication de Strasbourg à Marseille par la nouvelle
" route de Pont de Sault et de la Croix Haute (2).*

Cette remarque de la chambre des Arts et Manufactures au sujet de la route Strasbourg-Marseille, souligne l'importance escomptée du roulage sur cette liaison routière future, et aussi l'influence des maîtres de postes qui profiteront de ce trafic supplémentaire (3). Le refus des industriels de l'Isère peut s'expliquer par une qualité relative de leurs produits qui ne permettrait pas de résister à la concurrence de productions d'autres régions (4) sur le marché local.

(1) - (2) - A.D.I. - II - § 1 N° 1

(3) - cf. sur ce point supra le chapitre sur la circulation des capitaux et des marchandises et P. LEON : "La naissance de la grande industrie dans le Dauphiné".

(4) - cf. VEYRET-VERNER qui traite de la chute des industries de l'Isère après la mise en service de la liaison ferroviaire.

A Grenoble même, le Conseil Municipal évoluera : d'une attitude d'indifférence, il passera à une volonté d'obtenir la liaison ferroviaire. Ce changement ne semble, cependant, pas relever d'une analyse de l'industrie locale et de ses besoins en transport.

En effet, ainsi que nous l'avons noté plus haut, le marché des entreprises grenobloises est, à cette époque, limité au niveau local.

L'absence de pétitions, que nous avons pu relever dans les dossiers d'enquête de la liaison ferroviaire, conforte d'ailleurs cette conclusion. Seule une pétition de 60 maîtres-gantiers souhaite la réalisation de la liaison ferroviaire "*afin d'éviter les intermédiaires parisiens*" (1). Leur rôle semble cependant se limiter à la signature de cette pétition qui dans sa formulation ne fait pas explicitement référence aux transports de marchandises. Il est probable que les gantiers voient, dans la mise en service du chemin de fer, une plus grande rapidité de circulation des personnes et ainsi une possibilité d'être en relation directe avec leur clientèle.

La volonté du Conseil Municipal de relier Grenoble au réseau ferroviaire national et l'activité déployée pour y parvenir nous semblent relever plus de mécanismes de type idéologique que d'une prise en charge politique directe des intérêts économiques de la ville.

En effet, CROZET, adjoint au Maire de Grenoble, puis Maire sous le Second Empire, à l'époque où les maires ont été de nouveau nommés par le pouvoir d'Etat, sera le rapporteur et le principal artisan de tous les projets municipaux. Ingénieur des Ponts-et-Chaussées, alors à la retraite,^{il} se fera le porteur de l'idéologie Saint-Simonienne caractéristique du Second Empire. Ainsi, à titre d'illustration, peut-on relever les déclarations qu'il suscite au Conseil Municipal :

(1) - A.D.I. - II - § 1 N° 1

" Un pays n'est civilisé qu'à proportion des moyens de communication qu'on y trouve (1).

" Dans le même Etat, les provinces riches sont celles qui sont pourvues de voies de communications, tandis que celles qui en sont dépourvues sont pauvres, incultes, sans industries et semblent appartenir, appartiennent réellement, à une civilisation arriérée de plusieurs siècles (2).

De fait, à cette époque, Grenoble se trouve placée entre les lignes (ou les projets) Lyon-Avignon et Lyon-Genève ainsi que Chambéry-Modane, ce dernier tracé pouvant permettre, par le percement du Tunnel de Fréjus, de réaliser la liaison avec l'Italie et, en particulier, avec le port de Gênes. L'attitude de la municipalité de Grenoble sera d'éviter de ne pas être sur ces courants d'échanges ; aussi aura-t-elle toujours comme projet une liaison avec l'Italie par le Mont-Genève(3). Compte tenu des différents rapports de force entre les villes de la région, plus particulièrement avec Lyon, le Conseil Municipal aura deux attitudes :

a) - Dans un premier temps, afin de pouvoir profiter tant des trafics en provenance du Sud (4) que ceux du Nord, la solution d'un raccordement à la ligne Paris-Marseille (en construction) entre Lyon et Valence (à Saint-Rambert) est considérée comme une solution satisfaisante. Cette liaison sera d'ailleurs réalisée et très vite déficiente. Au vu de ces résultats, les membres du Conseil d'Administration de la compagnie concessionnaire, parmi lesquels on peut relever le nom de quelques banquiers ou marchands d'argent grenoblois (GAILLARD, REVEILLON et BERLIOZ) rechercheront des capitaux auprès des industriels lyonnais. PEREIRE, important banquier national qui a

(1) - C.M.G. - séance du 28.8.1844

(2) - C.M.G. - séance du 28.8.1844

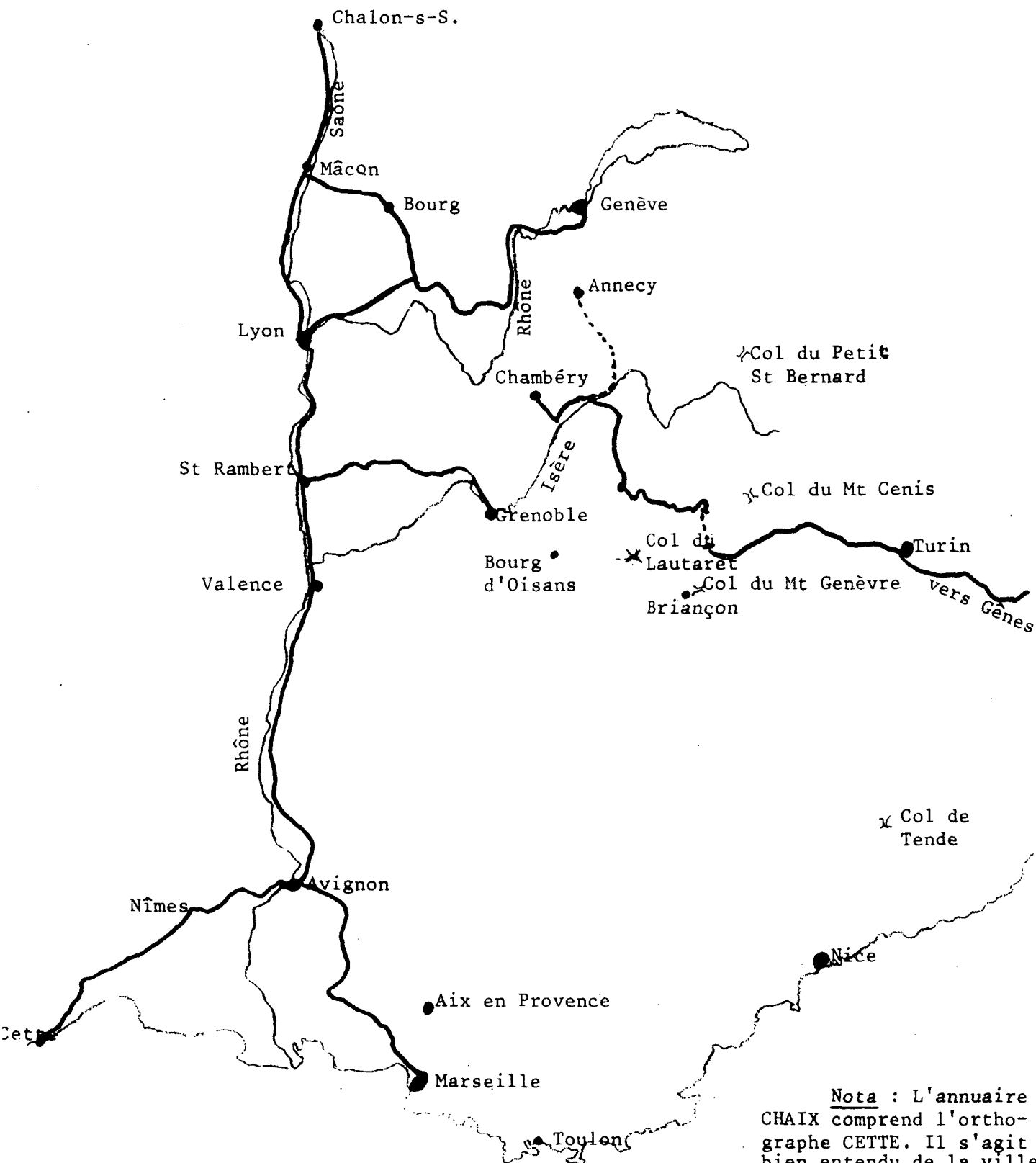
(3) - Sur ce point, cf. carte page suivante

(4) - Une ambition de Grenoble est d'être située sur les courants d'échange entre Marseille et l'Allemagne du Nord par Genève. Cette démesure des projets est caractéristique du Saint-Simonisme.

ETAT DU RESEAU FERROVIAIRE DU SUD-EST EN 1858

Etabli d'après Napoléon CHAIX

Annuaire officiel des Chemins de fer 1858



Nota : L'annuaire CHAIX comprend l'orthographe CETTE. Il s'agit bien entendu de la ville de Sète.

organisé le crédit mobilier et qui entend réaliser des liaisons ferroviaires transversales est également intéressé par le rachat de la compagnie qui a obtenu la concession des lignes Lyon-Grenoble et Valence-Grenoble. La compagnie de Saint-Rambert devient alors la compagnie du Dauphiné, dans laquelle les capitaux d'origine grenobloise ne sont plus majoritaires, et le cèdent en importance aux capitaux lyonnais.

b) - La compagnie du Dauphiné entend construire une ligne Lyon-Bourgoin qui pourrait être prolongée jusqu'à Grenoble. Cependant, l'objectif lyonnais est de réaliser une liaison directe avec Chambéry afin d'être en relation avec l'Italie par le Tunnel de Fréjus. Grenoble tentera vainement d'imposer une ligne directe avec Lyon, son projet étant toujours l'obtention d'une concession de la ligne vers le Mont-Genèvre. La liaison Lyon-Grenoble ne sera finalement qu'un embranchement sur la ligne Lyon-Chambéry et le projet du Mont-Genèvre sera abandonné.

Ce bref rappel tend à montrer que la bourgeoisie grenobloise, de par sa base socio-économique et sa position géographique, se trouve mal placée pour s'inscrire dans les courants d'échanges qui se structurent, à l'époque, autour des lignes de chemin de fer. Une trop faible partie de ses membres a intérêt à un raccordement (une autre lui est par ailleurs opposée) pour qu'elle puisse avoir une position influente par rapport aux capitaux lyonnais, genevois ou italiens. Elle ne s'intégrera donc que de façon seconde au développement du capitalisme durant cette période.

