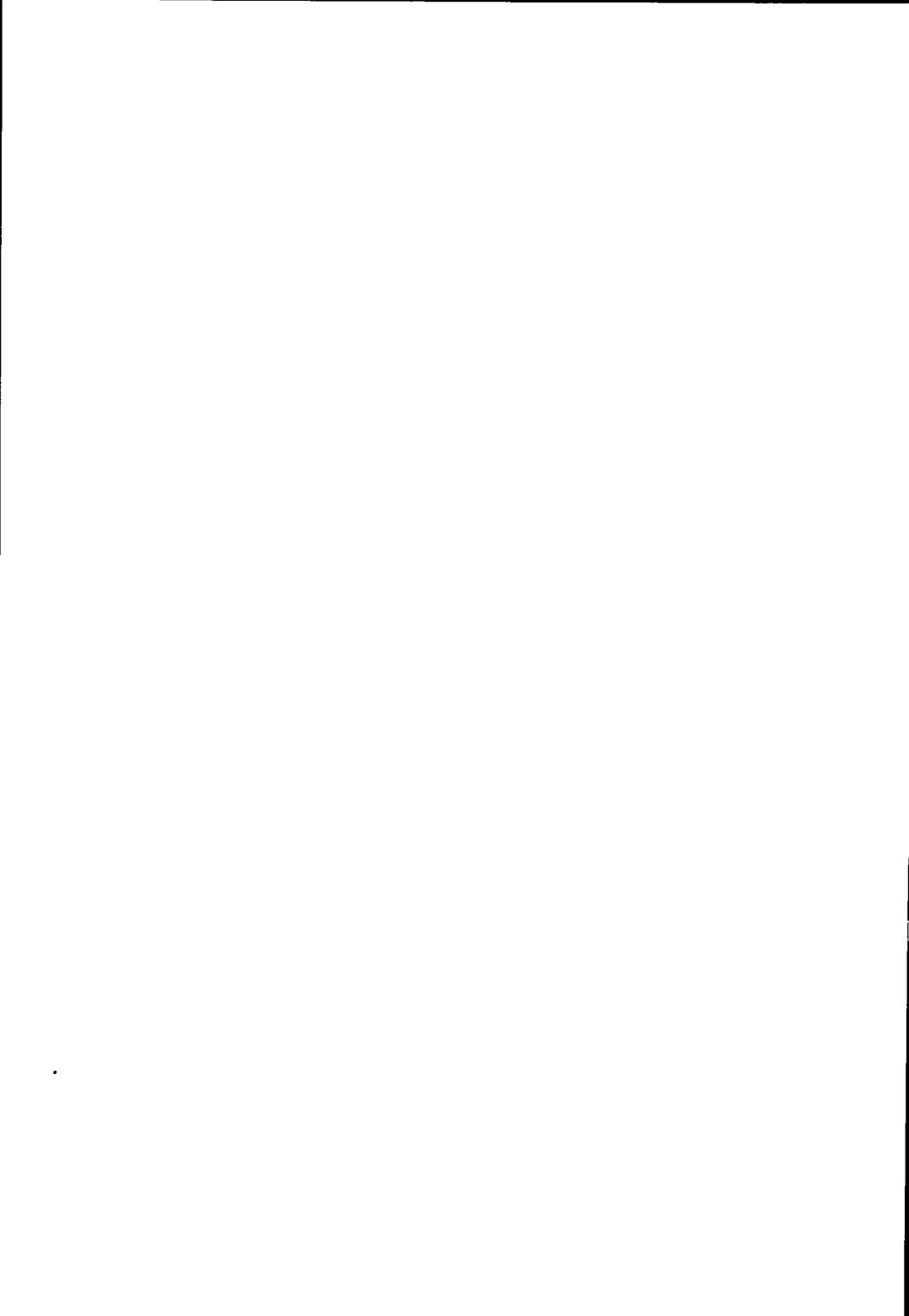
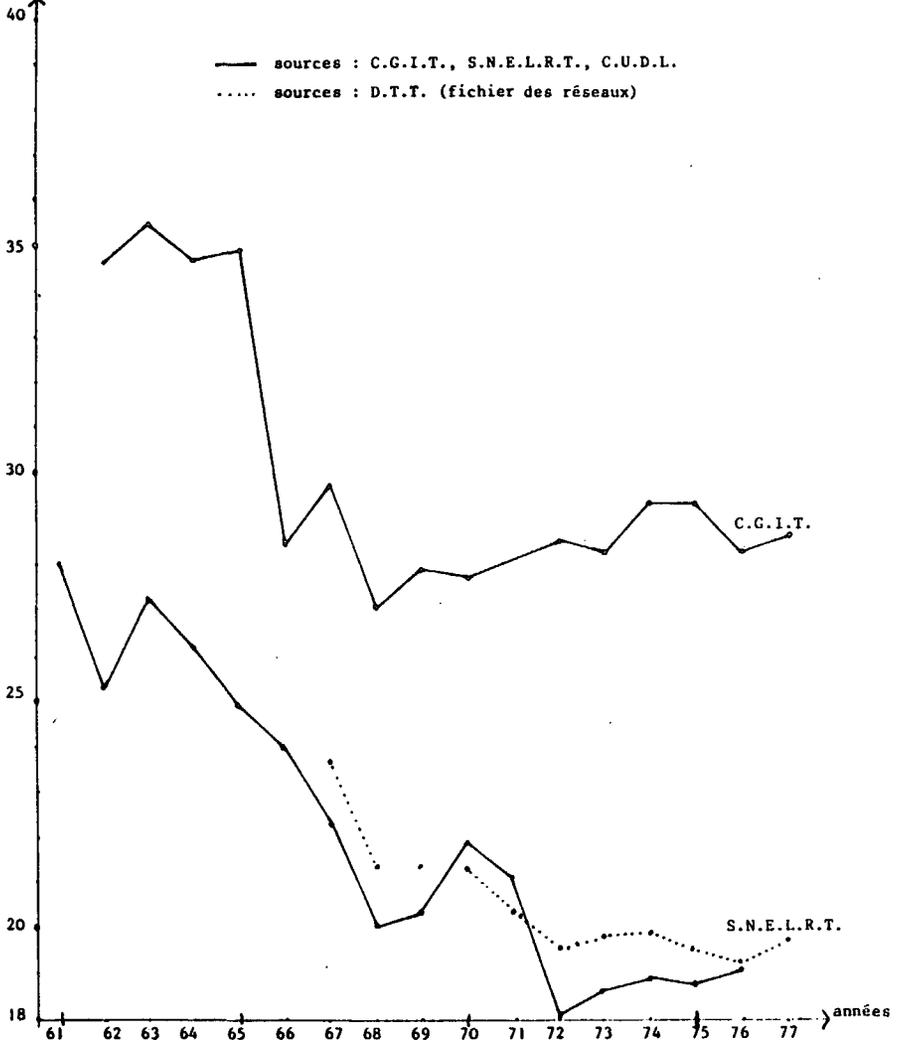


LES RESEAUX DE SURFACE : LISTE DES ANNEXES

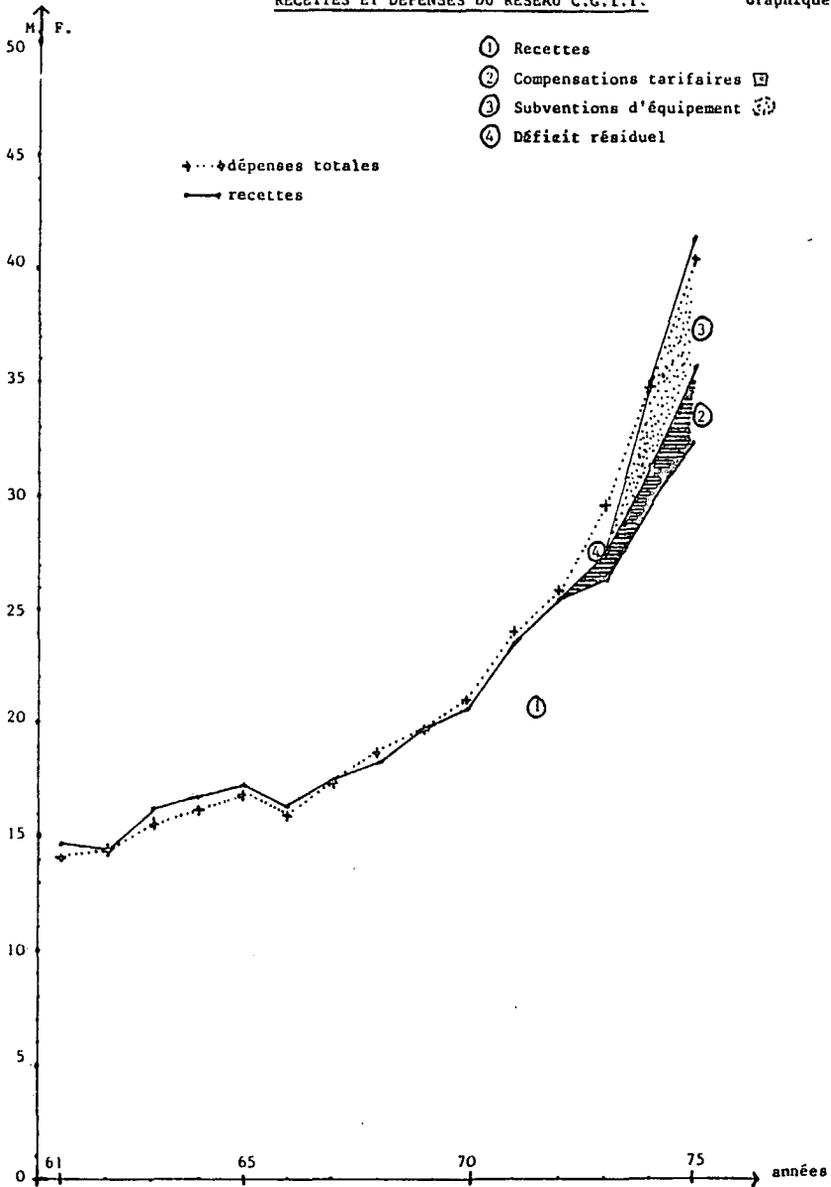
- Graphique 1 : Evolution du trafic voyageurs des lignes régulières des réseaux C.G.I.T. et S.N.E.L.R.T. (1961-1977)
- Graphique 2 : Recettes et dépenses du réseau C.G.I.T. (1961-1975)
- Graphique 3 : Recettes et dépenses du réseau E.L.R.T. puis S.N.E.L.R.T. (1961-1975)
- Tableau 1 : Evolution physique des réseaux C.G.I.T. et S.N.E.L.R.T. de 1971 à 1976
- Tableau 2 : Comptes C.G.I.T. (1971-1976)
- Tableau 3 : Fonds spécial pour travaux et renouvellement C.G.I.T. (1972-1976)
- Tableau 4 : Comptes S.N.E.L.R.T. (1971-1976)
- Tableau 5 : Fonds spécial pour travaux et renouvellement S.N.E.L.R.T. (1972-1976)
- Tableau 6 : Comptes consolidés C.G.I.T. + S.N.E.L.R.T.



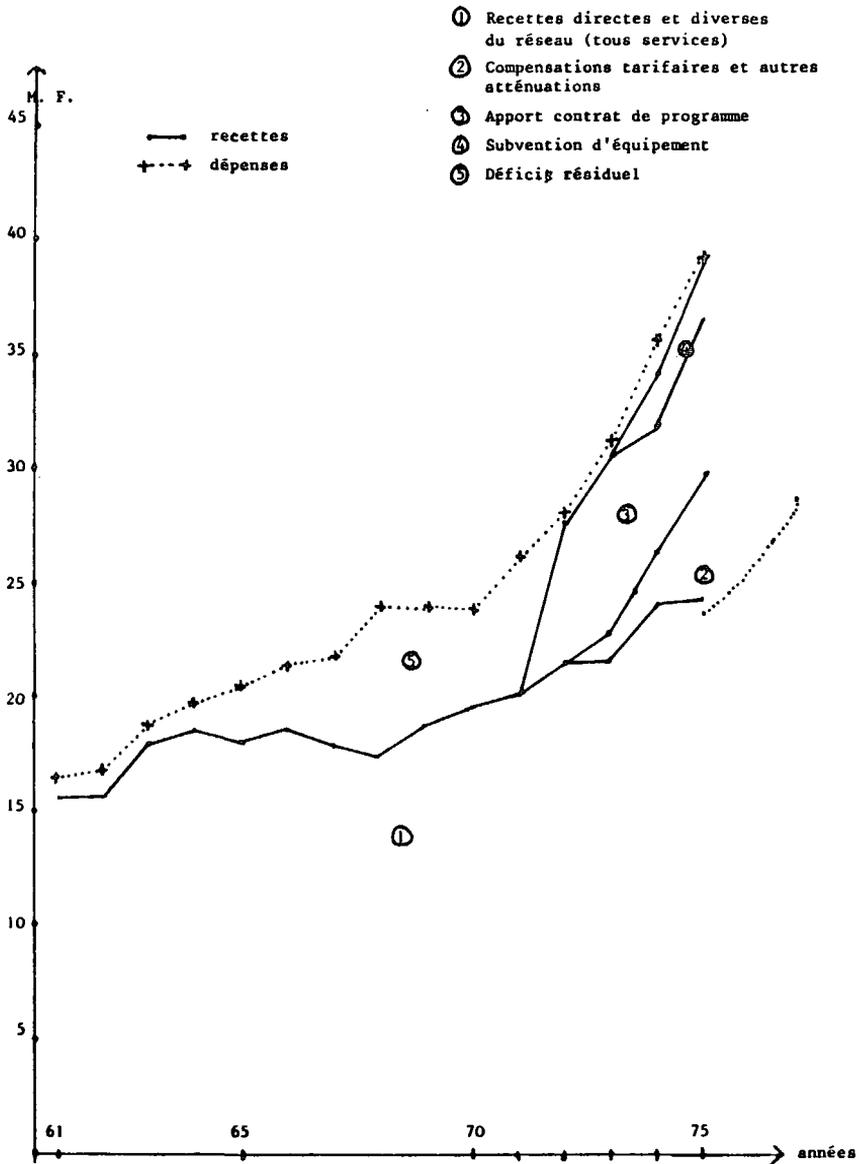
EVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS, LIGNES REGULIERESC.G.I.T. ET S.N.E.L.R.T.Millions
de voyages

RECETTES ET DEPENSES DU RESEAU C.G.I.T.

Graphique 2



Graphique 3

RECETTES ET DEPENSES DU RESEAU E.L.R.T. PUIS S.N.E.L.R.T.

EVOLUTION PHYSIQUE DES RESEAUX C.G.I.T. ET S.N.E.L.R.T. DE 1971 A 1975

		1971	1972	1973	1974	1975	1976
C.G.I.T.	Km bus	6 214 000	6 082 000	6 482 000	6 541 000	6 746 626	7 067 972
	Voyages (réguliers)	28 122 000	28 483 331	28 172 919	29 328 992	29 358 772	28 272 371
	Nombre d'agents au 31-12	446	455	475	525	551	
	Nombre de bus au 31-12	179	182	187	208	218	
S.N.E.L.R.T.	Km trams	1 420 000			1 226 779	1 235 998	1 313 960
	Km bus	4 194 000			4 097 999	4 015 054	3 821 224
	Km totaux	5 614 000			5 324 778	5 251 052	5 135 184
	Voyages trams bus			5 430 863 13 142 326	5 563 042 13 312 553	5 408 046 13 375 632	5 279 905 13 732 657
	totaux	21 100 000	18 050 532	18 573 189	18 875 595	18 763 678	19 012 562
	Nombre d'agents (739 en 1967)	612	592	604	616	612	
Nombre de trams	34	28	28	28	28		
Nombre de bus	102	105	105	105	107		

C.G.I.T.

	1971	1972	1973	1974	1975	1976
RECETTES						
Trafic lignes régulières	22 276 963	24 043 766	24 658 788	27 992 682	30 473 213	32 002 084
Lignes sous-traitées						
Services spéciaux	863 606	1 049 951	1 195 931	1 328 045	1 545 330	1 588 185
Publicités	261 050	335 267	327 452	385 153	436 576	625 862
Divers						8 051 347
Total partiel	23 401 609	25 428 984				
<u>Participations condamnées 1</u>	-	-	1 045 000	1 656 000	3 348 000	12 012 874
TOTAL RECETTES	23 401 609	25 428 984	27 227 171	31 361 880	35 803 118	54 280 351
DÉPENSES						
Salaires	11 490 318	13 184 206	15 555 902	19 360 438	25 762 862	33 494 800
Charges sur salaires						
Impôts et taxes	3 605 878	3 411 921	4 109 369	2 840 361	1 110 591	3 534 362
Energie + gas oil	1 448 920	1 420 709	1 644 922	2 557 443	2 778 981	3 272 812
Assurances	556 396	479 765	479 626	516 771	271 115	628 183
Risques	168 270	184 336	234 503	456 706	742 810	632 865
T.F.S.E.	950 407	1 117 606	1 268 328	1 890 682	3 036 331	11 716 118
Total partiel	18 220 189	19 798 544	23 292 650	27 622 402	33 702 690	53 279 140
Redevances installations	143 920	156 388	161 020	182 691	242 296	256 621
Intérêts statutaires	128 700	128 700	128 700	128 700	128 700	128 700
Frais généraux	335 813	375 332	386 449	438 459	581 512	615 890
Dotation F.S.T.R.	4 212 291	4 577 217	4 712 791	1 640 058	148 921	-
Provisions réparations	754 347	805 858	886 941	1 133 200	-	-
TOTAL DEPENSES	23 795 261	25 842 039	29 568 551	31 145 510	34 804 120	54 280 751
RESULTAT PARTIEL	- 393 642	- 413 055	- 2 341 380	+ 216 370	+ 998 998	-
FONDS DE REGULARISATION						
<u>PARTICIPATION DES COLLECTI- VITES 2</u>	393 642		36 349			
Contrat de programme						
Subvention d'équipement C.U.D.L.				3 707 000	5 693 000	6 182 000
Subvention d'équilibre T.V.A. sur subvention d'équilibre		485 753 85 493	2 695 430 473 700		- 1 124 000 (1)	3 539 000
TOTAL 2	-	571 245	3 165 180	3 707 000	5 693 000	9 721 000
TOTAL 1 + 2	-	571 245	4 210 180	5 363 000	7 917 000	21 733 874

TABLEAU 2 : Comptes C.G.I.T. (1971-1976)

131

RESULTAT EXPLOITANT + 72 698 + 386 449
 (Résultat partiel + subvention d'équilibre et autres régularisations)

(1) par rapport à 1976

FONDS SPECIAL POUR TRAVAUX ET RENOUELEMENT

C.G.I.T.

Tableau 3

	1972	1973	1974	1975	1976
RECETTES					
Subvention d'équipement	-	-	3 707 000	5 693 000	6 182 000
Dotation complémentaire	4 577 217	4 712 791	1 640 058	148 922	-
Emprunts	631 616	3 148 538	2 922 028	3 959 000	6 395 000
Subvention C.U.D.L.	-	-	-	-	3 539 000
Divers (dont aide fiscale et avances remboursables)	338 943	210 297	475 537	968 613	1 318 563
TOTAL Recettes	5 547 776	8 071 626	8 744 623	10 769 535	17 434 563
DEPENSES TOTAL	7 128 096	6 012 096	6 340 049	14 740 061	9 908 710
Matériel roulant					
Emprunts	2 390 886	54 499	134 894	4 895 465	5 270 691
Autofinancement	800 453	2 215 223	2 507 611	6 631 880	334 860
Subvention C.U.D.L.	-	-	-	-	356 701
Divers	1 277 180	874 668	1 031 272	503 805	898 867
Remboursement des emprunts (capital et intérêts)	2 659 577	2 867 706	2 666 254	2 708 911	3 047 601
SOLDE	- 1 580 320	2 059 530	2 404 574	- 3 970 526	7 525 853
SOLDE CUMULE AU 31/12 report 4 050 369	2 470 049	4 529 579	6 934 153	2 963 627	10 489 480

S.N.E.L.R.T.

	1971	1972	1973	1974	1975	1976
RECETTES						
Trafic lignes régulières	18 541 870	19 644 970	19 936 946	21 692 730	21 963 477	23 104 727
Lignes sous-traitées	36 160	39 044	44 652	54 633	62 789	70 417
Services spéciaux	873 014	1 004 758	1 097 205	1 200 316	1 368 891	1 376 210
Publicité	317 979	322 140	319 562	364 284	410 211	386 886
Divers	17 496	283 853	248 412	747 276	287 417	4 860 708
Total partiel	20 004 046	21 294 765				29 798 948
Participations concédant 1			1 215 000	2 123 643	5 748 000	17 169 000
TOTAL RECETTES	20 004 046	21 294 765	22 861 777	26 182 931	29 840 784	46 967 948
DEPENSES						
Salaires	10 468 947	11 631 338	12 712 348	24 558 040	29 641 669	35 263 642
Charges sur salaires	6 492 587	7 146 457	8 537 880	2 892 911	983 305	2 736 797
Impôts et taxes	2 886 936	2 713 777	2 846 219	2 892 911	1 893 304	2 366 096
Energie + gas oil	1 308 145	1 221 986	1 349 875	1 820 245	1 893 304	2 366 096
Assurances	374 965	407 324	443 677	436 997	468 487	583 436
Risques	144 311	159 308	249 093	210 924	227 669	252 131
T.F.S.E.	1 803 064	2 004 225	2 237 745	2 811 271	3 104 148	4 769 881
Total partiel	23 478 955	25 284 417	28 376 836	32 730 387	36 318 581	45 971 983
Redevances installations	133 441	141 824	144 439	157 356	163 039	172 983
Intérêts statutaires	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	-
Frais généraux	320 258	340 377	346 654	377 655	391 293	-
Dotation F.S.T.R.	1 976 902	2 101 091	2 139 837	2 331 201	2 066 845	1 873 942
TOTAL DEPENSES	25 919 556	27 877 708	31 017 767	35 606 599	38 949 759	48 018 908
RESULTAT PARTIEL	- 5 915 511	- 6 582 943	- 8 155 989	- 9 423 668	- 9 414 667	- 1 050 960
FONDS DE REGULARISATION						
PARTICIPATION DES COLLECTIVITES 2						
Contrat de programme	-	6 211 000	7 493 000	5 637 000	6 618 000	-
Subvention d'équipement C.U.D.L.	-	-	-	2 126 000	2 447 000	2 500 000
Subvention d'équilibre T.V.A. sur subvention d'équilibre	5 915 511	371 943	662 989	1 930 668	2 490 975	842 912
	1 041 130	65 462	116 686	135 147	174 368	-
TOTAL 2	6 956 641	6 648 405	8 272 675	9 828 815	15 330 333	4 235 072
TOTAL 1 + 2	6 956 641	6 648 405	9 487 675	11 952 458	21 078 333	21 404 072

RESULTAT EXPLOITANT

(Résultat partiel + subvention d'équilibre et autres régularisations)

- 208 048

TABLEAU 4 : COMPTES S.N.E.L.R.T. (1971-1976)

FONDS SPECIAL POUR TRAVAUX ET RENOUVELLEMENT
S.N.E.L.R.T.

Tableau 5

	1972	1973	1974	1975	1976
RECETTES					
Subvention d'équipement	-	-	2 126 000	2 447 000	2 500 000
Dotation complémentaire	2 101 091	2 139 836	205 202	2 066 845 (1)	1 873 942
Emprunts	177 465	2 027 226	2 090 000	6 574 350	2 811 132
Subvention C.U.D.L.	-	-	-	3 600 000	892 160
Divers	263 122	143 494	305 826	44 677	367 003
TOTAL Recettes	2 541 678	4 310 556	4 727 028	14 832 872	8 444 237
DEPENSES TOTAL	5 162 157	5 549 770	3 465 616	11 220 707	9 640 275
Matériel roulant					
Emprunts	1 749 853	1 163 084	401 000	6 474 749	411 870
Autofinancement	1 416 531	1 151 941	451 011	1 666 037	3 727 831
Voies et lignes aériennes					
Emprunts	-	-	-	385 849	1 885 985
Autofinancement	789 710	638 676	645 152	411 632	288 770
Divers	742 612	1 426 260	823 960	438 735	673 946
Remboursement des emprunts	463 451	787 584	1 144 493	1 843 705	2 651 873
SOLDE	- 2 620 479	- 1 239 214	1 262 012	3 612 165	- 1 196 038
SOLDE CUMULE AU 31/12 report 2 365 691	- 254 778	- 1 494 002	- 231 990	3 380 175	2 184 137

(1) dont 943 040 F : dotation spéciale du compte d'affermage
: montant T.V.A. sur travaux C.U.D.L., à récupérer ultérieurement

FONDS SPECIAL POUR TRAVAUX ET RENOUVELLEMENT
S.N.E.L.R.T.

Tableau 5

	1972	1973	1974	1975	1976
RECETTES					
Subvention d'équipement	-	-	2 126 000	2 447 000	2 500 000
Dotation complémentaire	2 101 091	2 139 836	205 202	2 066 845 (1)	1 873 942
Emprunts	177 465	2 027 226	2 090 000	6 574 350	2 811 132
Subvention C.U.D.L.	-	-	-	3 600 000	892 160
Divers	263 122	143 494	305 826	44 677	367 003
TOTAL Recettes	2 541 678	4 310 556	4 727 028	14 832 872	8 444 237
DEPENSES TOTAL	5 162 157	5 549 770	3 465 616	11 220 707	9 640 275
Matériel roulant					
Emprunts	1 749 853	1 163 084	401 000	6 474 749	411 870
Autofinancement	1 416 531	1 151 941	451 011	1 666 037	3 727 831
Voies et lignes aériennes					
Emprunts	-	-	-	385 849	1 885 985
Autofinancement	789 710	638 676	645 152	411 632	288 770
Divers	742 612	1 426 260	823 960	438 735	673 946
Remboursement des emprunts	463 451	787 584	1 144 493	1 843 705	2 651 873
SOLDE	- 2 620 479	- 1 239 214	1 262 012	3 612 165	- 1 196 038
SOLDE CUMULE AU 31/12 report 2 365 691	- 254 778	- 1 494 002	- 231 990	3 380 175	2 184 137

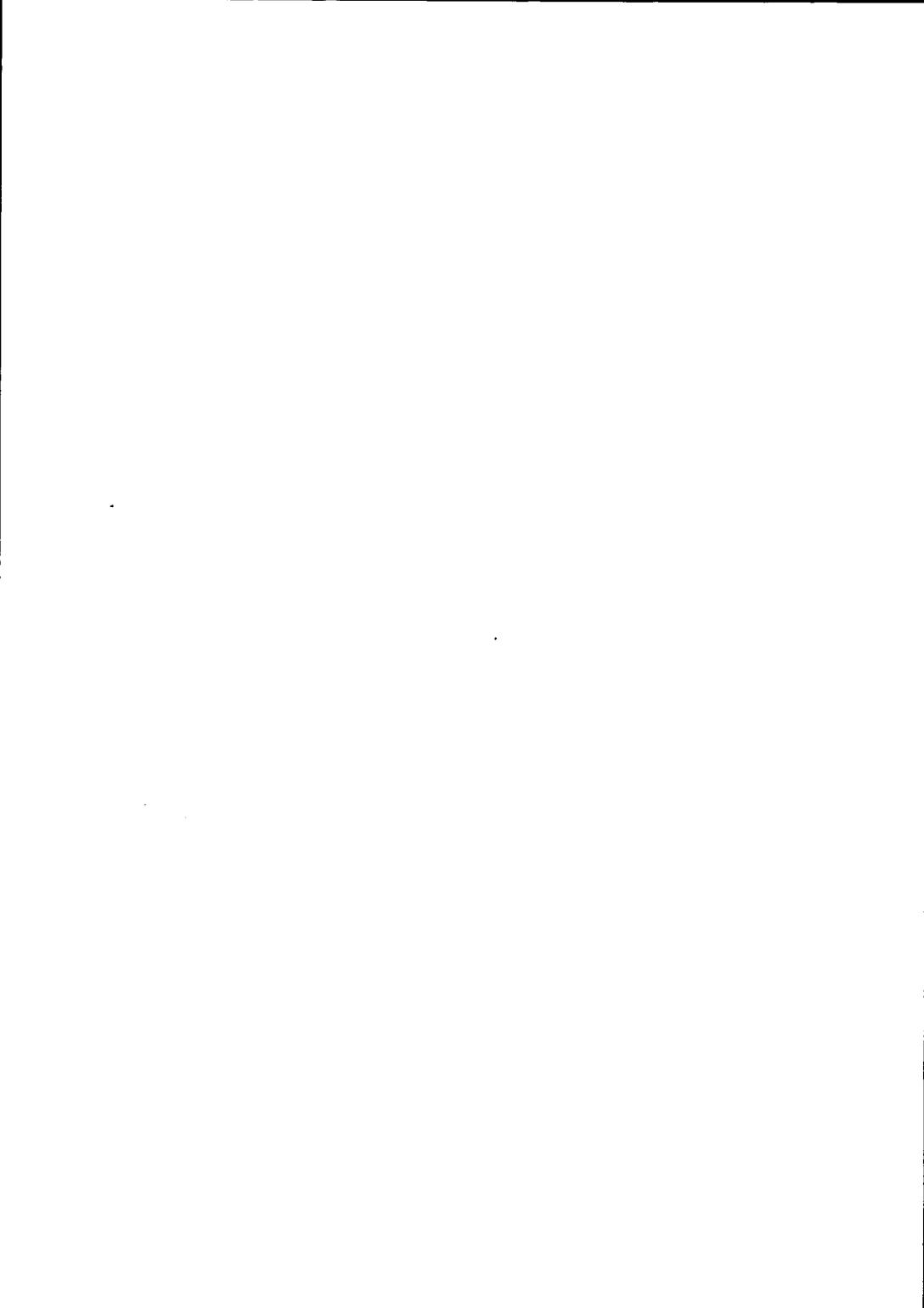
(1) dont 943 040 F : dotation spéciale du compte d'affermage
: montant T.V.A. sur travaux C.U.D.L., à récupérer ultérieurement

COMPTE CONSOLIDES

C.G.I.T. + S.N.E.L.R.T.

Tableau 6

	1976		1975		
			S.N.E.L.R.T. + C.G.I.T.		
RECETTES					
Trafic régulier	<u>55 106 811</u>		21 963 477	+ 30 473 213	<u>52 436 660</u>
Spéciaux	2 964 394		1 368 891	1 545 330	
Lignes sous-traitées	70 417		62 789	-	
Publicité	1 012 747		410 211	436 576	
Produits accessoires	12 652 828		1 252 715	1 710 655	
(dont T.V.A. récupérée)	(2 494 593)		(1 053 557)	(1 710 655)	
Produits financiers	259 227		108 259	-	
Total	<u>29 181 874</u>		12 366 000	+ 3 348 000	<u>= 15 714 000</u>
dont Atténuations dépenses	(6 098 000)	S.M.T.C.	(3 112 000)	(2 588 000)	
(a personnes âgées)	(156 000)		-	-	
(b tarif de nuit)	(355 000)		(1 161 000)	(700 000)	
(c sectionnement)	(2 616 000)		(1 475 000)	-	
(d allongement sections)	(8 210 874)		-	-	
(e tramway)	(746 000)		-	-	
(f	-	programme	(6 618 000)	(60 000)	
(g	-				
Subvention d'exploitation T.T.C.	<u>842 912</u>	S.M.T.C.	(2 665 342)	- 1 124 000	<u>= 1 541 342</u>
TOTAL	<u>102 091 210</u>		40 197 684	+ 36 359 774	<u>= 76 557 458</u>
DEPENSES					
Dépenses courantes	99 251 123		{ 1 053 556 }	{ +1 170 655 }	
(dont salaires)	(68 758 442)		{ 36 318 581 }	{ 33 702 690 }	
Rémunérations	128 700		10 000	128 700	
Frais généraux	615 890		391 293	581 512	
Jouissance	429 603		163 039	242 296	
F.S.T.R.	<u>1 873 942</u>		2 066 845	148 921	<u>2 215 766</u>
TOTAL	<u>102 299 259</u>		40 003 314	+ 36 514 774	<u>= 76 518 088</u>
Déficit résiduel	- 208 048		+ 194 370	- 155 000	+ 39 370
			- 174 370	(T.V.A. sur déficit)	→ -155 000
			= 0		(voir régularisation
Subvention d'équipement	<u>8 682 000</u>	S.M.T.C.	2 447 000	+ 5 693 000	<u>= 8 140 000</u>
+ subvention C.U.D.L.	<u>4 400 000</u>				<u>3 600 000</u>



CHAPITRE V

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS :

INSTRUMENT MAJEUR DE L'ACTION COMMUNAUTAIRE ?



Pour résumer, de façon aussi synthétique que possible, les enjeux urbains qui structurent la zone urbaine de Lille, Roubaix et Tourcoing et qui constituent la toile de fond où peuvent s'évaluer les actions en matière de transports urbains, nous retiendrons que :

- l'évolution dominante de la conurbation est caractérisée par une polarisation du développement urbain sur l'agglomération lilloise proprement dite, c'est-à-dire une accentuation de la division sociale et économique entre cette agglomération et celle de Roubaix-Tourcoing ;

- la conjonction de la dépression économique liée à la restructuration du textile et de la polarisation urbaine sur la zone de Lille, engendre une crise urbaine considérable dans la zone de Roubaix, dont la traduction politique engage vers une mise en cause du type d'articulation traditionnellement pratiqué entre pouvoir politique et pouvoir économique ; cette mise en cause suppose une modification des rapports politiques internes à la Communauté Urbaine et appelle une recomposition des bases sociales locales elles-mêmes. La zone de Roubaix ne peut se trouver un nouvel avenir que dans un modèle de développement (qualité urbaine + activités tertiaires) concurrent de celui qui est poursuivi du côté lillois.

Il est assez évident que ce n'est pas au niveau de la Communauté Urbaine que se sont opérées les tentatives de réduction des contradictions ainsi évoquées. A l'époque concernée par cette recherche, les seules tenta-

tives observables étaient pratiquement au stade de la formulation de projets politiques, principalement à Lille et à Roubaix.

Au contraire, l'action de la C.U.D.L. tout au long du VI^o Plan, puis au début du VII^o, a accompagné, voire approfondi, les tendances. Plus de 40 % de ses dépenses d'investissement durant cette période ont concerné les équipements de circulation routière, sans aucune réalisation significative dans le secteur de Roubaix.

Nous avons vu, dans les chapitres précédents, qu'une part notable des dépenses d'investissements routiers engagées par la C.U.D.L. devaient servir les programmes d'autoroutes et de voirie rapide urbaine à maîtrise d'ouvrage assurée par l'Etat. L'articulation de la structure urbaine du pôle lillois sur la croisée autoroutière des grands axes Nord-Ouest - Sud-Est et Sud-Nord a ainsi amené à mobiliser les efforts financiers de la Communauté Urbaine vers des opérations d'intérêt national ou régional. Cela a aussi amené à privilégier des choix de résolution des problèmes de mobilité reposant sur l'utilisation intense de l'automobile, ce qui était d'ailleurs l'option la plus compatible avec l'acceptation explicite du processus de desserrement industriel vers les grandes zones industrielles périphériques. L'une des conséquences les plus nettes de cette priorité a consisté en la réalisation du boulevard périphérique de Lille, malgré les problèmes importants d'insertion urbaine rencontrés : l'opération de contournement de la Citadelle, nécessaire au bouclage périphérique, a suscité une vive contestation sociale ; le projet d'opérer la jonction entre A1 Sud et A1 Nord par le périphérique Est a buté sur le problème de la rénovation du quartier de Fives (1).

S. BIAREZ a noté avec justesse (2) combien l'affaire de la Citadelle éclairait les rapports entre mouvements sociaux, élus locaux lillois et Communauté Urbaine. Sur cette question, comme sur d'autres d'ailleurs, un front de contestation a rassemblé diverses associations et les élus locaux concernés pour remettre en cause le mode d'intervention de la C.U.D.L., qui se révélait clairement comme la continuation de la politique de l'Etat, le S.D.A.U. ne faisant qu'entériner les programmations acquises avant même la création de la Communauté. Les exemples sont nombreux où le mode d'intervention de la C.U.D.L.

(1) D'où la solution de la rocade Est transformant la voie principale interne de la Ville-Nouvelle de Lille-Est en autoroute nationale !

(2) In "Espace et Politique". 1 - "La région dans la dynamique de la formation française". Ouvrage collectif. C.E.R.A.T., Grenoble, avril 1977.

amène à une opposition entre logique des investissements et revendication sociale, mais le découpage des responsabilités entre le niveau local et le niveau communautaire n'a apporté aucune issue à cette opposition, en raison notamment des conditions du fonctionnement politique de l'instance communautaire.

Ainsi la programmation routière a nettement renforcé la disparité entre les deux pôles de la métropole, sans pour autant limiter les contradictions internes au pôle lillois. L'absence d'intervention significative à l'égard des réseaux de transports collectifs de Lille et de Roubaix-Tourcoing n'a pas permis de trouver, dans ce champ la matière à une politique de gestion territoriale impliquant les différents niveaux locaux.

Même après la mise en place du versement-transport, l'intervention financière de la C.U.D.L. est restée modeste et il a fallu attendre 1976-1977 pour qu'une action de promotion soit entreprise sur une ligne du réseau de Lille. Jusque-là, le rôle de la Communauté Urbaine s'était limité à l'actualisation des rapports juridiques avec les exploitants rendue nécessaire par la création de la C.U.D.L. et à la couverture du déficit d'exploitation qui affectait principalement, bien sûr, le réseau de Roubaix-Tourcoing. L'effort d'investissement restait limité et n'excédait pas, en 1975 et 1976, pour toute la métropole, ce qu'on a observé pour le seul réseau grenoblois les mêmes années.

On peut imputer ce retard dans la prise en considération politique des problèmes spécifiques au transport collectif à l'attitude du gestionnaire privé qui dirigeait les deux réseaux jusqu'en 1977. Son remplacement par le groupe TRANSEXEL n'a pas produit, de ce point de vue, des effets bouleversants. On peut aussi estimer que l'effort de préparation du VAL a mobilisé toute l'énergie de la C.U.D.L. au détriment des réseaux de surface. Ces deux interprétations sont valables. Pour notre part, nous considérons qu'il existait (qu'il existe toujours ?) une difficulté spécifique pour la Communauté Urbaine à définir un projet d'utilisation du transport collectif et donc de son développement, en raison de son mode d'intervention général sur les problèmes de l'aménagement urbain.

La Communauté Urbaine, de par la nature de ses compétences et de par les conditions de sa représentation politique, est une institution de planification et un opérateur d'investissements. Elle n'est pas une institution de gestion du social, et la capacité de dire la demande, c'est-à-dire la faculté politique d'anticiper sur l'expression des besoins sociaux et donc d'y contri-

buer, lui fait totalement défaut chaque fois qu'elle intervient en tant que pouvoir compétent. Pour la C.U.D.L., se saisir de la réalisation et imposer la mise au point d'un P.O.S. unique sur tout son territoire, c'est essentiellement affirmer son pouvoir et s'assurer des conditions nécessaires à la réalisation de ses projets d'investissements ; ce n'est guère faire de la politique urbaine.

Se saisir de la question des transports collectifs à Lille-Roubaix-Tourcoing aurait certainement supposé de prendre en compte d'une part la spécificité relative de chacun des deux pôles de la métropole, d'autre part la globalité des problèmes d'aménagement et de fonctionnement urbain qui se posent à chacun d'eux. C'est-à-dire, en fin de compte, à devoir probablement faire fonctionner une sorte de représentation politique, même informelle, de la bipolarité de la métropole, à défaut que cette représentation se trouve rendue possible par l'élection du Conseil de Communauté au premier degré. Or, c'est bien une pratique opposée qui a été celle des responsables politiques de la C.U.D.L., jusqu'au début de 1977. Au nom de l'unité de la Métropole, de l'égalité de traitement des communes, du découpage des compétences, l'instance communautaire s'est appropriée le pouvoir d'aménagement sans pour autant prendre en charge et les conséquences locales de la politique qu'elle a poursuivie et les contradictions sociales et économiques auxquelles les collectivités locales étaient confrontées.

Cette pratique a permis d'étouffer l'expression des problèmes propres au pôle Nord-Est et de concentrer les programmations d'équipements sur le pôle lillois, en suivant les tendances "naturelles" du développement urbain, sans pour autant d'ailleurs qu'existe sur cette zone une stratégie d'aménagement plus claire que celle du S.D.A.U. qui aurait pu être négociée localement.

Pendant toute cette période, le hiatus qu'a constitué l'absence de représentation politique aux niveaux territoriaux effectivement mis en cause par l'articulation transports-aménagement a eu, à notre sens, deux types de conséquences. D'une part, cela a parcellisé les champs de conflits sous la forme d'objets ponctuels (le Diplodocus, la Citadelle, le secteur sauvegardé, le tracé du VAL à Mons...), sur lesquels s'est cristallisée la mise en scène des rapports entre fractions du corps social local et municipalités. Dès lors, les politiques de stationnement et de piétonnisation dans le centre de Lille, isolées du champ général des politiques de transports urbains et d'aménagement, ont pu se développer selon des rapports privilégiés aux groupes sociaux tradi-

tionnellement hégémoniques dans le centre-ville, éventuellement de façon contradictoire aux options municipales les plus importantes. D'autre part, ce hiatus a révélé le pouvoir d'aménagement comme un enjeu pour l'institution communautaire. L'importance de cet enjeu ne s'est imposée au corps politique local qu'au fur et à mesure que se sont faits sentir les effets de la politique communautaire. Mais cette prise de conscience a évidemment amené à des tactiques visant à la prise du pouvoir communautaire, ce qui n'a pas manqué, en fin de compte, de renforcer sa légitimité.

Dans ce contexte, la réalisation du VAL, et en particulier, le choix de sa première ligne, trouvent des éléments d'explication de plusieurs ordres que nous allons essayer de synthétiser. Il faut en effet dépasser l'analyse décisionnelle classique, telle qu'elle a été suivie par exemple dans la recherche de A. NICOLON sur le même objet, pour resituer la réalisation du VAL à la fois dans la problématique de l'aménagement de la métropole et dans celle des rapports entre institutions gestionnaires de l'urbain.

L'option consistant à réaliser un métro léger automatique tel que le VAL s'inscrit d'abord clairement, et nombre d'éléments apportés dans les chapitres antérieurs poussent à cette conclusion, dans la logique du thème de la Métropole, comme expression d'une volonté de "moderniser" l'image locale. S. BIAREZ a insisté sur ce point.

Pour pouvoir ordonner un tant soit peu les différents facteurs qui concourent au type de décision que constitue la création du VAL, il faut certainement partir de la dissociation profonde entre cette décision et l'absence d'intervention significative sur le reste du réseau de transports collectifs. Cette dissociation se manifeste, on l'a vu, jusqu'au niveau des pratiques institutionnelles dans lesquelles la C.U.D.L. est impliquée : la gestion du réseau est au S.M.T.C., la maîtrise d'ouvrage du VAL est située à la C.U.D.L. elle-même, la responsabilité du matériel et de la construction du dépôt et des ateliers étant confiée à l'E.P.A.L.E.. De façon schématique, on pourrait conclure en disant que la réalisation du VAL n'est pas d'abord une affaire appartenant au domaine d'intervention des transports collectifs !

Le débat sur le choix des tracés de la 1ère ligne est révélateur de cette situation. Ne pas accorder la priorité de réalisation au tronçon Lille-Roubaix-Tourcoing a toujours été perçu, tant par les opposants au projet que par certains de ses défenseurs, comme le refus de s'orienter dans une politique d'unification du bassin d'emploi de la métropole (pour les premiers) ou

de croire (pour les seconds) au caractère réaliste d'une telle politique. Ce qui est indubitable c'est que les pressions politiques locales à l'unification, ou à l'homogénéisation, du bassin économique sont restées faibles. Seules les grandes communes du nord-est pouvaient les formuler, mais les stratégies économiques et politiques adoptées par la commune de Roubaix dans la première moitié des années 70, puis à partir des élections municipales de 1977, allaient au contraire dans le sens d'une coupure entre les deux pôles, même si des demandes telles que la construction du mini-souterrain sur le Grand Boulevard constituent d'une certaine façon la reconnaissance de l'existence de fait d'un bassin unique. Il y a en permanence un balancement, un jeu de contrastes, entre unité et coupure de la Métropole qui, en fin de compte, a considérablement contribué à limiter l'intérêt économique d'une solution accordant la priorité à l'axe métropolitain, comme l'intérêt de réfléchir à une stratégie d'ensemble relative au développement du transport collectif. Face à un problème d'homogénéisation du bassin d'emploi, des tendances sont constatées mais les demandes d'infrastructures qui en découlent se limitent à l'état des besoins existants, traduisant, en fin de compte, le refus de s'engager dans la reconnaissance du caractère irréversible du processus. On comprend assez bien que le support politique réel de la branche nord du VAL eût été le choix délibéré de développer une bipolarité tertiaire de la Métropole, qui aurait rendu sans objet le débat entre unité et coupure de l'agglomération. Dans le contexte historique de la création du VAL, ce choix n'a pas été fait, les moyens de l'assurer n'ont pas été pris, sous couvert d'un discours unitaire mythique auquel les communes du nord-est n'ont d'ailleurs pas manqué de contribuer.

Mais que signifie, au fond, l'absence de pression politique locale forte à une prise en charge, par la Communauté Urbaine, d'interventions dont la portée serait clairement de l'ordre de la régulation socio-économique des contradictions du terrain local ? Il ne suffit pas de renvoyer à la myopie ou au refus de prospective des élus locaux et spécialement de ceux du nord-est. Le changement de municipalité à Roubaix a fortement modifié le style de la conduite politique municipale, a engagé l'action communale dans le champ des interventions sur le domaine économique et n'a pas pour autant engendré une pression à la construction du VAL entre Lille et Roubaix, ni, plus largement, une sollicitation à une plus grande intervention de la C.U.D.L. dans la gestion des enjeux locaux. Il a par contre provoqué un mode d'appropriation différent de la C.U.D.L. par les principales communes.

La C.U.D.L. est, par définition et par construction, une institution de programmation et de réalisation d'investissements, largement inadaptée aux

interventions de gestion sociale. La puissance de cet instrument d'investissement est largement reconnue et le bilan qui en a été fait par la plupart de nos interlocuteurs locaux est, en fin de compte, largement positif dans tous les domaines qui peuvent être le plus facilement désignés par tous comme essentiellement techniques (eau, assainissement, ordures ménagères, incendie...). Tout le problème est de savoir se servir d'une institution de ce type, et ce que nous avons observé en termes de gestion des transports jusqu'en 1977 tendait clairement à montrer que son contrôle par les collectivités locales était quasiment inexistant. Cédons à la tentation de rapporter ici une phrase d'un de nos interlocuteurs qui n'a pu s'empêcher d'exprimer en ces termes son désarroi quant à la recherche des motivations pouvant expliquer la décision sur le VAL : "C'est à cause du versement-transport : avec tout cet argent, ils ne pouvaient rien faire d'autre ; un réseau de tramway, c'était trop difficile". Cette réflexion traduisait, en une synthèse saisissante, les capacités et les contradictions d'une institution comme la C.U.D.L., capable de mobiliser des financements considérables, de soutenir et de réaliser de bout en bout un projet techniquement difficile en y apportant des contributions essentielles (notamment la réversibilité), probablement beaucoup moins capable de réaliser un projet techniquement moins ambitieux, mais certainement plus difficile à insérer dans le tissu local dès lors que (à l'instar d'un réseau de tramway complet) il eût été nécessaire de l'inscrire dans un projet de gestion pluricommunale. En fait, l'un des problèmes de fond se situe certainement là. L'impossibilité pour les collectivités locales, surtout dans les premières années, de se servir de la C.U.D.L. comme d'un instrument au service de leurs propres projets d'animation du tissu social, de gestion de leurs relations aux couches sociales localisées, ne permet pas d'imposer une utilisation des ressources du versement-transport dans des domaines où la souplesse de fonctionnement peut servir une, ou des politique(s).

La C.U.D.L. hérite d'une situation où les collectivités locales n'étaient en position que de gérer le social avec les caractéristiques locales particulières déjà évoquées (emprise patronale, importance des catégories défavorisées, fait majeur de la récession économique) et de faire de l'accompagnement infrastructurel de l'économie sans programme d'ensemble à l'échelle de l'agglomération.

La création de la C.U.D.L. correspond, elle, à la dévolution de tâches d'aménagement et d'équipement à cette échelle, où la mise en place des infrastructures indispensables à la constitution d'une métropole va de pair avec des besoins évidents de rattrapage.

Il s'agit donc d'une institution locale mobilisée pour la constitution d'un nouveau statut économique de l'agglomération, en accompagnement ou, parfois, concurremment des interventions de même ordre de l'Etat. L'originalité de cette innovation, dans le contexte économique local et régional (mines, textile), permet le passage d'une phase de subordination du politique local au pouvoir économique à une phase d'hypervolontarisme au regard de ce même pouvoir. Mais, cette innovation même engendre une rupture profonde d'avec les pratiques locales antérieures. Au niveau d'objectifs et de moyens où elle est placée, la C.U.D.L. ne peut pas prendre en charge l'existant dans les termes politiques où il est ordonné au moment de sa création. Elle ne peut exister et démontrer son efficacité qu'en faisant l'impasse sur bon nombre de contradictions et attentes locales (impasse qu'il faut gérer par des mécanismes compensateurs tels que les enveloppes communales de voirie), au prix d'un autoritarisme souvent dénoncé mais souvent accepté. Cette rupture nécessaire ouvre donc le champ largement à l'invention de politiques urbaines privilégiant d'autant plus les reconversions d'ensemble (le tertiaire contre la désindustrialisation, les grandes zones industrielles contre le mitage industriel du tissu urbain, la ville nouvelle de Lille-Est et les Z.A.C. périphériques contre une politique de reprise du bâti existant de Lille ou de Roubaix, le VAL contre les transports collectifs classiques) que la crise économique et urbaine locale est profonde et qu'elle a engendré une impuissance certaine des pouvoirs locaux (politiques et économiques) face à la désarticulation du tissu social.

Le VAL n'est donc en rien le moyen d'une stratégie relative au transport collectif. Peut-il être le moyen d'une stratégie d'un autre ordre, où le symbole de modernité serait réputé avoir une efficacité dans l'ordre de la résolution des problèmes économiques et sociaux ? Nous serions tentés de le conclure, sans pouvoir en être assurés. Peut-être n'est-ce qu'un objectif sans stratégie.

DEUXIEME PARTIE : L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE

- I - LE CADRE INSTITUTIONNEL ET LES PRINCIPALES EVOLUTIONS DU SYSTEME DE TRANSPORT
- II - TRANSFORMATIONS DANS LA MOBILITE ET LES CONSOMMATIONS DE TRANSPORT URBAIN DES GRENOBLOIS
- III - POLITIQUE DE TRANSPORT, CENTRALITE(S) ET HIERARCHISATION SOCIO-SPATIALE DE L'AGGLOMERATION
- IV - CONCLUSIONS



Le projet de recherche à l'origine de ce travail se proposait de dégager de premiers enseignements du rapprochement entre les "terrains" lillois et grenoblois.

S'il n'y a pas lieu de reprendre ici les travaux antérieurs relatifs aux politiques de transport dans l'agglomération grenobloise (1), en revanche il est nécessaire de les actualiser. Cette actualisation sera opérée dans la perspective qui nous occupe dont il faut rappeler les axes essentiels explicités au début de ce rapport.

Préoccupation centrale : de quoi la régulation sectorielle des transports urbains peut-elle être l'instrument, en quelle tentative de régulation globale trouve-t-elle sens ?

Nous notons que différents niveaux d'expression politique, d'ancrages sociaux divers, sont concernés par l'orientation politique de cette régulation sectorielle et circonscrivons notre objet à vouloir reconnaître comment, pour leur part, des institutions de pouvoir local jouaient, et dans quelles conditions, cette fonction d'orientation politique.

Ou encore, plus précisément, comment les actions de transport menées par les collectivités locales sur leurs territoires s'articulent à des stratégies portant sur l'ensemble de la structure et des pratiques urbaines.

C'est à travers le sens et les caractéristiques de ces articulations, disions-nous, que se définissent les types d'orientations politiques qui marquent les interventions locales en matière de transport urbain.

(1) "Transports collectifs urbains et processus de décision - Etude du cas Grenoblois" - J.J. CHAPOUTOT et J. GAGNEUR, avec la collaboration de J. AMSELLEM - août 1974 - Institut d'Urbanisme de Grenoble - Secrétariat d'Etat aux Transports,
 et "Systèmes de transports urbains et mobilisation de la main d'oeuvre - Le cas de Grenoble" - J.J. CHAPOUTOT, J. GAGNEUR, L. JOSSE, P. LIOCHON, avec la collaboration de M. WEILL - décembre 1976 - Institut d'Urbanisme de Grenoble - D.G.R.S.T.

Et nous ajoutions, enfin, que ces types d'orientations et ces stratégies reflétaient les configurations de groupes sociaux susceptibles de faire prévaloir leurs conceptions, leurs aspirations, leurs intérêts.

C'est à travers ce protocole d'évaluation que nous tenterons d'appréhender, dans leurs grandes lignes, les significations socio-économiques des politiques de transport mises en oeuvre dans l'agglomération grenobloise de 1973 à la fin de la décennie.

Cette analyse s'appuiera concrètement sur les transformations intervenues à la fois dans :

- la mobilité et les consommations de transport des résidents grenoblois,

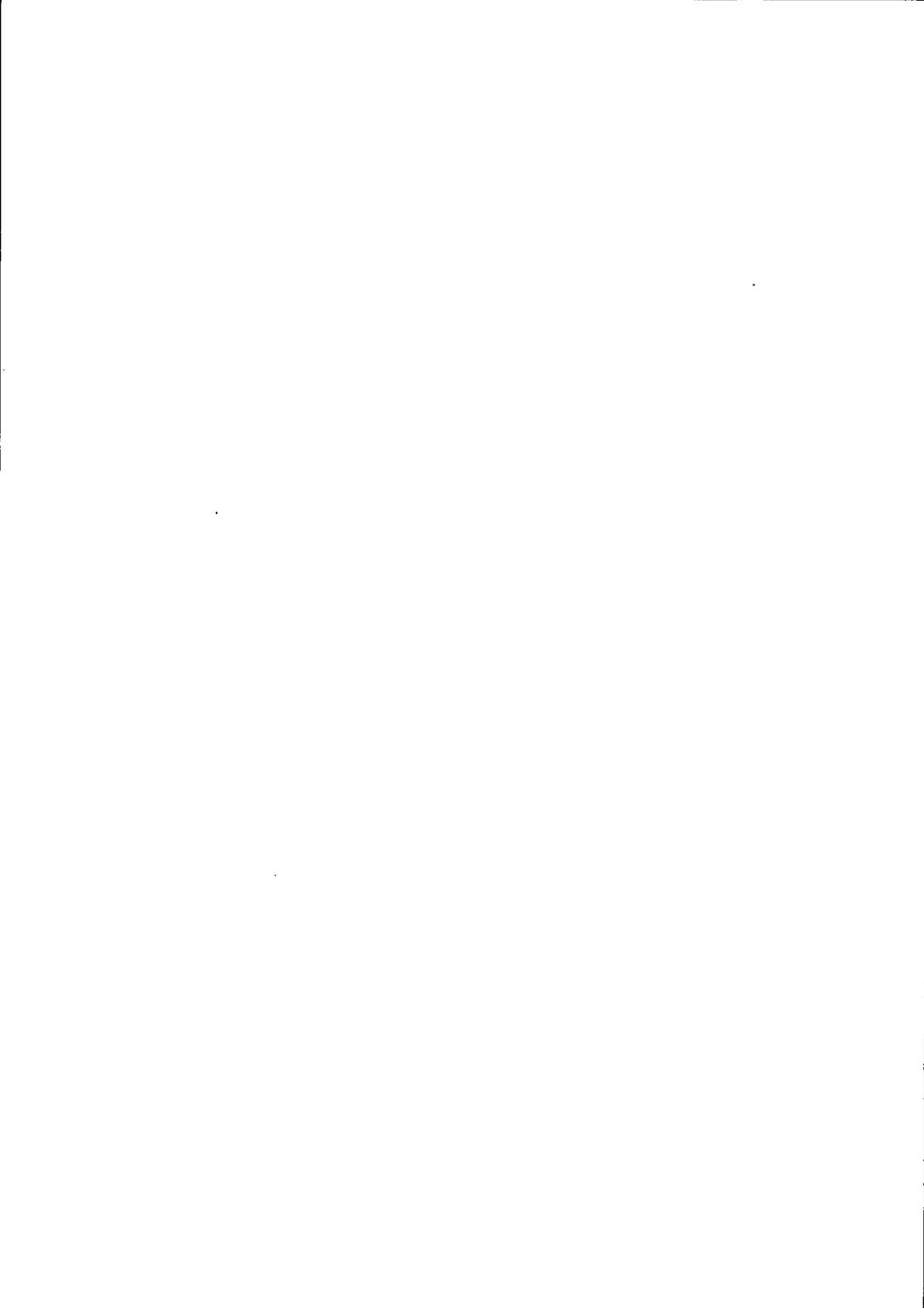
- la configuration et la hiérarchisation des espaces de l'agglomération en ce que les politiques de transport ont contribué à les modifier.

Auparavant, seront esquissés les évolutions essentielles qu'ont connues le système local de transport et le cadre institutionnel de sa gestion sur lequel nous reviendrons ultérieurement.

CHAPITRE I

LE CADRE INSTITUTIONNEL ET LES PRINCIPALES EVOLUTIONS

DU SYSTEME DE TRANSPORT



1 - Le cadre institutionnel

Circonsrite, avec toujours quelque arbitraire, à 21 communes, l'agglomération urbaine grenobloise compte environ 400 000 habitants en 1975. Grenoble, la commune-centre, émarge pour 170 000 habitants sur ce total. Les 7 communes périphériques les plus importantes regroupent une population presque équivalente. Les classiques frictions entre commune-centre et périphérie mettent donc en scène des masses à peu près comparables. En outre, ces frictions peuvent s'alimenter de méfiances politiques dans la mesure où 4 des communes de banlieue évoquées, dont les 3 plus importantes (1), ont une représentation municipale à dominante communiste alors que la commune-centre est à dominante socialiste depuis 1965.

1973 marque la mise en place des cadres actuels de la coopération inter-communale, à la suite d'un assez long processus de maturation.

Au début de l'année se constitue le S.I.E.P.A.R.G. (Syndicat Intercommunal d'Etudes, de Programmation et d'Aménagement de la Région Grenobloise) dont les vocations essentielles concernent l'assainissement et la politique de transport et laissent de côté logement et foncier, si ce n'est pour études et échanges de vues.

A la fin de la même année, S.I.E.P.A.R.G. et Conseil Général de l'Isère constituent à parité (de pouvoir et de responsabilités financières) le S.M.T.C. (Syndicat Mixte des Transports en Commun) qui marque l'entrée pleine et entière de l'agglomération dans le système de gestion des transports collectifs où le Conseil Général jouissait auparavant d'une position privilégiée.

Du fait de ce montage institutionnel, outre les responsabilités com-

(1) Saint-Martin d'Hères au Sud-Est, Echirolles et Pont de Claix au Sud et Fontaine à l'Ouest de la commune-centre rassemblaient 115 000 habitants en 1975.

munale et départementale sur les voiries de même statut, la responsabilité de la "voirie urbaine rapide" de l'agglomération incombe au S.I.E.P.A.R.G. en tant que tel (sous réserve des financements d'Etat - 55 % - et du partage du solde avec le Département) et celle des transports en commun au S.M.T.C. (sous réserve, cette fois, des négociations en amont avec ses mandants).

Enfin, début 1975, la S.E.M.I.T.A.G. (Société d'Economie Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise) administrée majoritairement par des élus locaux, succède comme transporteur urbain principal au concessionnaire privé antérieur.

Les cadres institutionnels des politiques de transport sont en place. Nous ne donnerons ici qu'un aperçu sommaire de leurs modalités.

2 - La politique des transports collectifs

Grenoble se situe en très bonne place parmi les agglomérations qui ont consacré d'importants efforts au développement des transports collectifs.

4,9 millions de kilomètres offerts sur le réseau principal en 1973 ; 9,4 millions en 1979 : 90 % d'accroissement de l'offre.

17,3 millions de voyages effectués sur ce réseau en 1973 ; 31,4 en 1979 : 70 % environ de fréquentation supplémentaire.

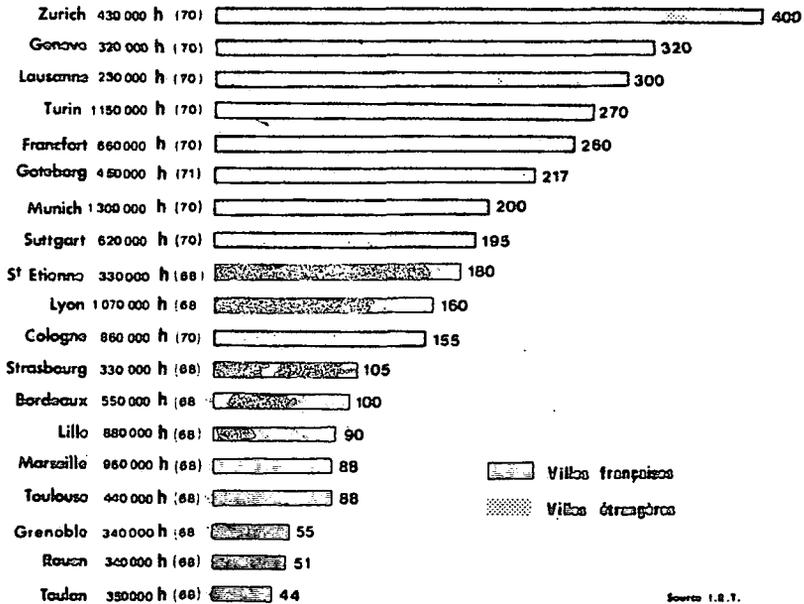
Un budget (en investissement et fonctionnement) du S.M.T.C. de près de 125 millions de francs courants en 1979 contre un peu plus de 15 millions en 1974, soit un quintuplement en francs constants (1).

Cependant, les coordonnées d'origine du réseau correspondant à un niveau de service et de fréquentation assez bas en comparaison d'agglomérations de taille équivalente, le niveau aujourd'hui atteint est encore modeste.

Physiquement, le réseau s'est développé selon deux dimensions complémentaires :

(1) Sur la base des Comptes Administratifs du S.M.T.C., voir J.C. PRADEILLES "Eléments d'analyse du financement des transports collectifs" - décembre 1980 - Ministère des Transports - Institut d'Urbanisme de Grenoble.

Nombre de voyages effectués dans les transports collectifs par an et par habitant



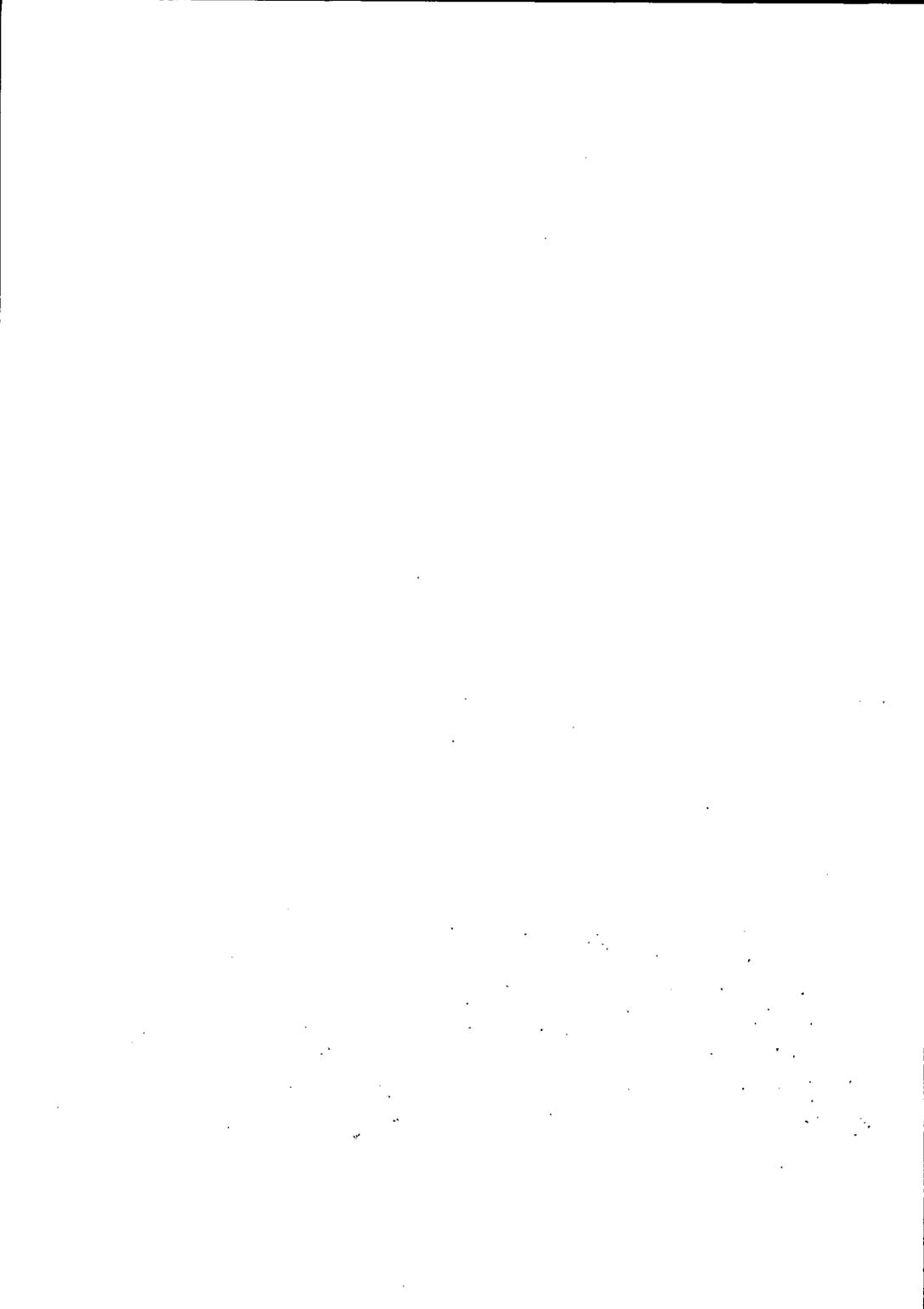
Source I.R.T.

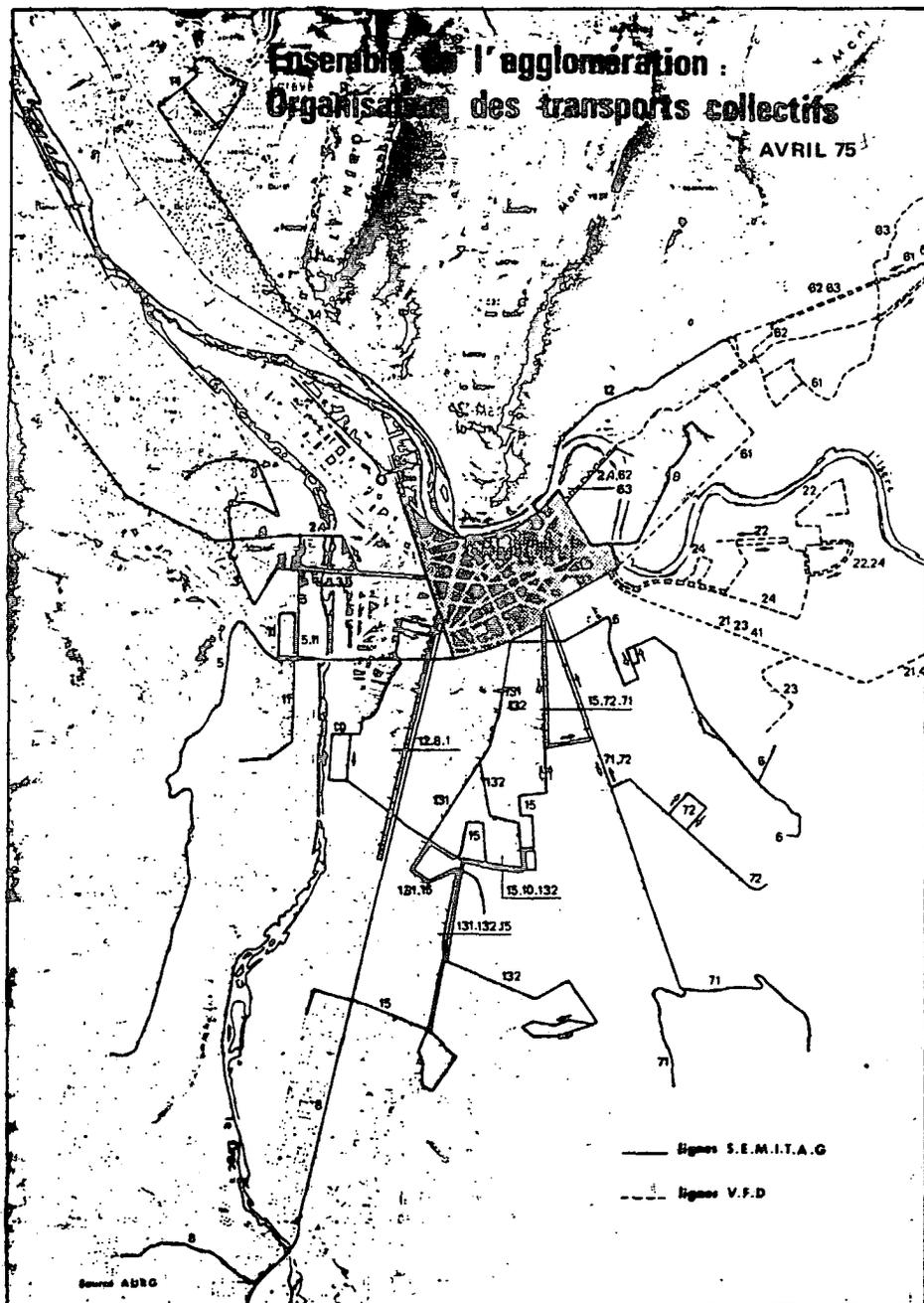


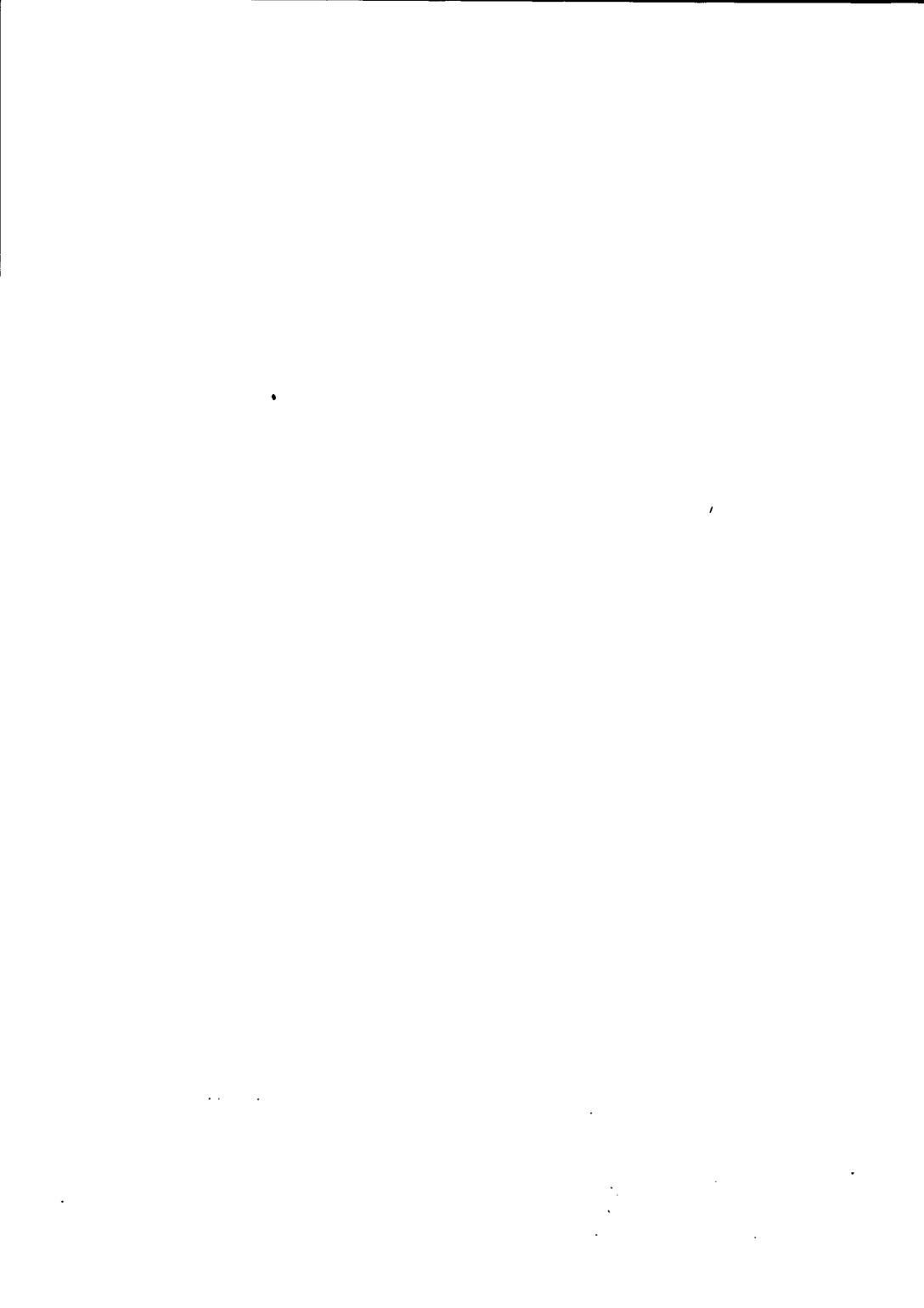
PLAN DU RÉSEAU
EN
JUILLET 1978



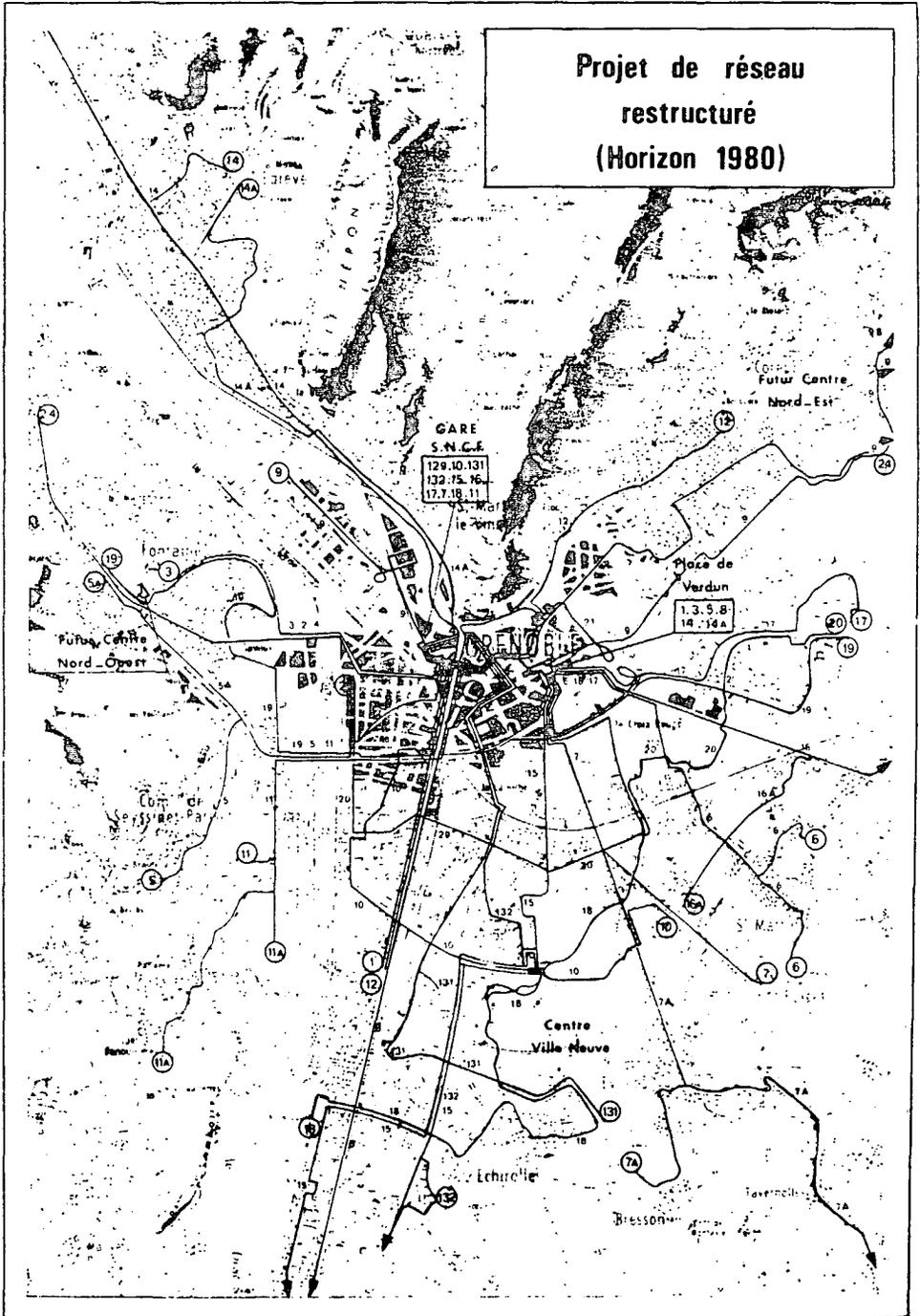


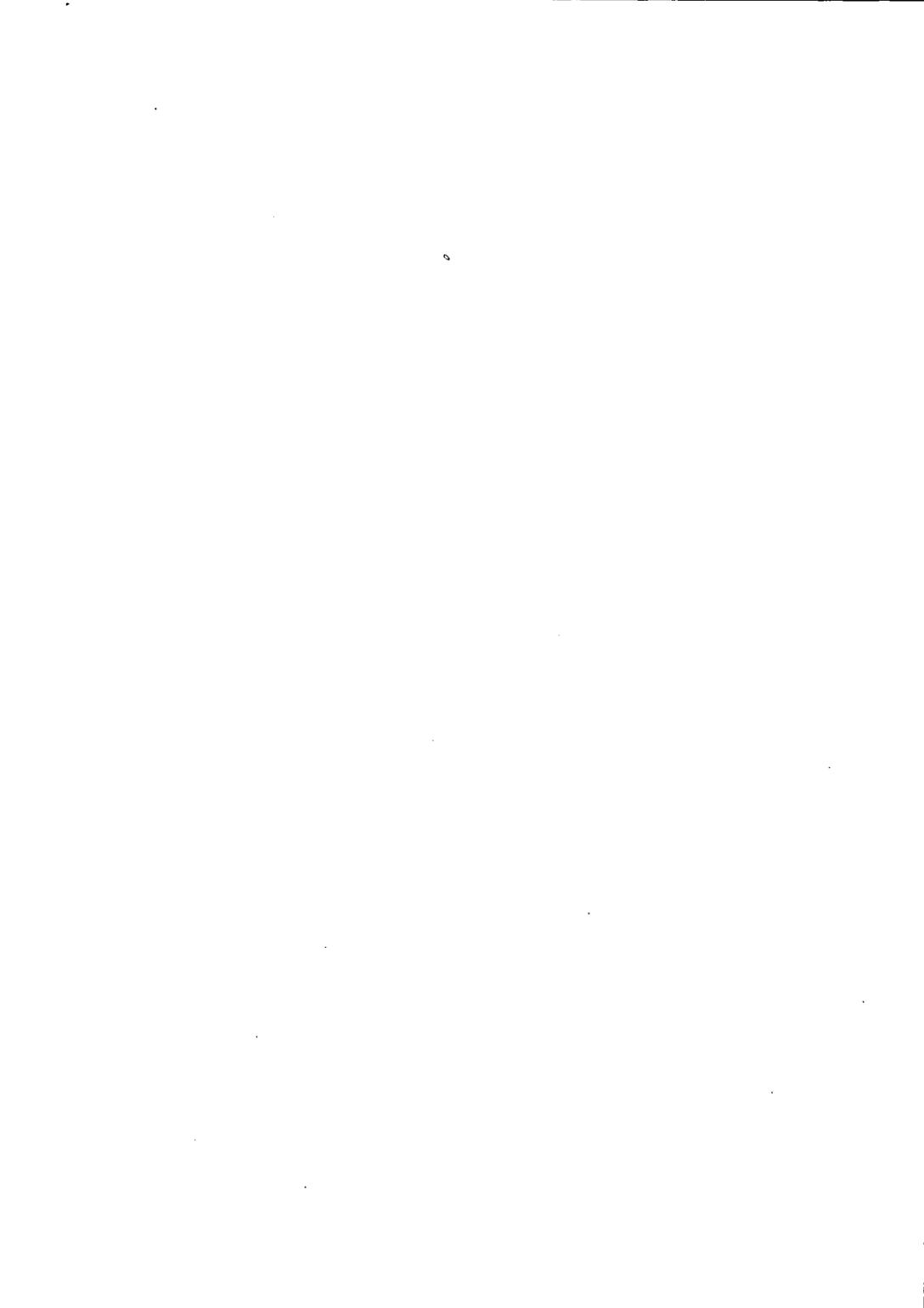






Projet de réseau
restructuré
(Horizon 1980)





* à l'échelle de l'agglomération c'est une politique de "couverture" qui a été menée.

Depuis 1974, les différents secteurs géographiques de l'agglomération ont été "balayés" par les plans successifs de restructuration, d'extension et d'amélioration du service. Nous évoquerons ultérieurement certains des enjeux soulevés par l'ordre dans lequel les différents espaces urbains ont été pris en compte et par les formes de restructuration.

Il reste qu'aujourd'hui 95 % des habitants du périmètre urbain ont un arrêt de bus (ou de trolley) à 300 mètres au plus de leur domicile et sont desservis à fréquences appréciables.

Mais cette desserte est encore presque exclusivement radiale, c'est-à-dire à destination du centre de Grenoble. Des services de rocade (de périphérie à périphérie sans passage par le centre) n'ont été mis en place qu'à la fin de l'année 1980 et de nouveau en 1981, alors que la consultation générale à laquelle avait donné lieu l'élaboration, en 1974, d'un plan de restructuration d'ensemble du réseau, avait fait ressortir l'absence de ce type de service comme l'une des carences les plus importantes (1).

On touche là la deuxième dimension essentielle du développement des transports en commun dans l'agglomération :

* la desserte privilégiée des destinations centrales et son corollaire, l'arbitrage en faveur des transports collectifs comme moyen d'accès et de déplacement au centre-ville qui implique une politique de voirie et de circulation qui épaula ce choix.

Arbitrage complexe au moins pour deux raisons :

- l'espace central grenoblois est excentré au nord (logé au creux du Y qui structure l'urbanisation), particulièrement étriqué et d'un maillage viaire mal commode,

 (1) "Etude de restructuration à court terme du réseau de transport en commun" - Rapport de synthèse - avril 1975 - S.M.T.C.

- l'imbrication spatiale des fonctions économiques, sociales et symboliques qui s'y jouent affronte ceux qui prétendent les remodeler à des enjeux socio-politiques plutôt délicats à gérer.

Enfin, au plan financier, aux implications budgétaires de cette extension physique de l'offre, s'ajoutent les conséquences financières de la politique tarifaire suivie : politique sociale de tarifs réduits et niveau tarifaire moyen incitatif à l'usage de ce mode. En chiffres ronds, en 1981, l'utilisateur paie 2 F. un voyage qui revient en moyenne à 5 F. (hors amortissements). Pour autant que le cadre comptable autorise cette précision, les "compensations" tarifaires représentent environ le quart du financement public du budget de fonctionnement du réseau (15 millions de francs sur 60 millions en 1979 (1)).

3 - La politique de "voirie urbaine rapide"

Il est de tradition, au moins à l'extérieur de Grenoble, de considérer que l'agglomération est assez bien lotie en termes de grande voirie automobile. Si les montants d'investissements réalisés au cours des V^o et plus encore VI^o et VII^o Plans, infirment nettement cette appréciation (2), il faut toutefois noter, qu'à la différence d'autres agglomérations dont l'expansion démographique et spatiale était antérieure à l'intense mouvement de motorisation des années 1960 et qui ont dû réorganiser leur réseau viaire en conséquence, la ville a tiré quelque avantage de la concomitance des deux processus d'urbanisation et d'"automobilisation".

Elle n'a, pour autant, pas fait l'économie de difficultés, à la fois classiques et spécifiques, en la matière, particulièrement aiguës par le désengagement financier massif de l'Etat. Les infrastructures primordiales programmées au VI^o Plan ne se verront réalisées, dans le meilleur des cas, et encore à gabarit très réduit, qu'au cours du VIII^o Plan.

Ce report met en scène depuis de longues années deux questions essentielles au fonctionnement de l'agglomération :

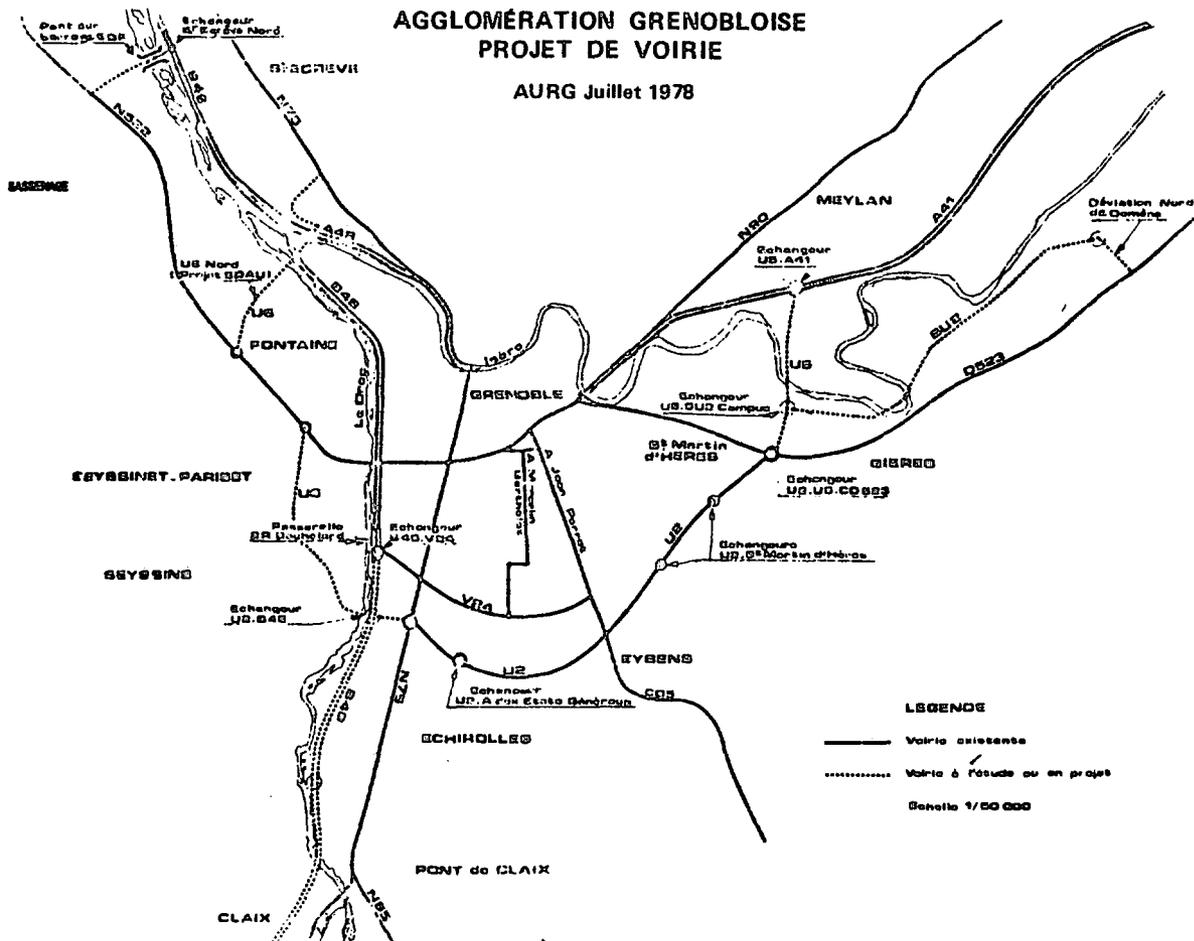
* le désenclavement de la "cuvette" urbanisée grenobloise est réalisé

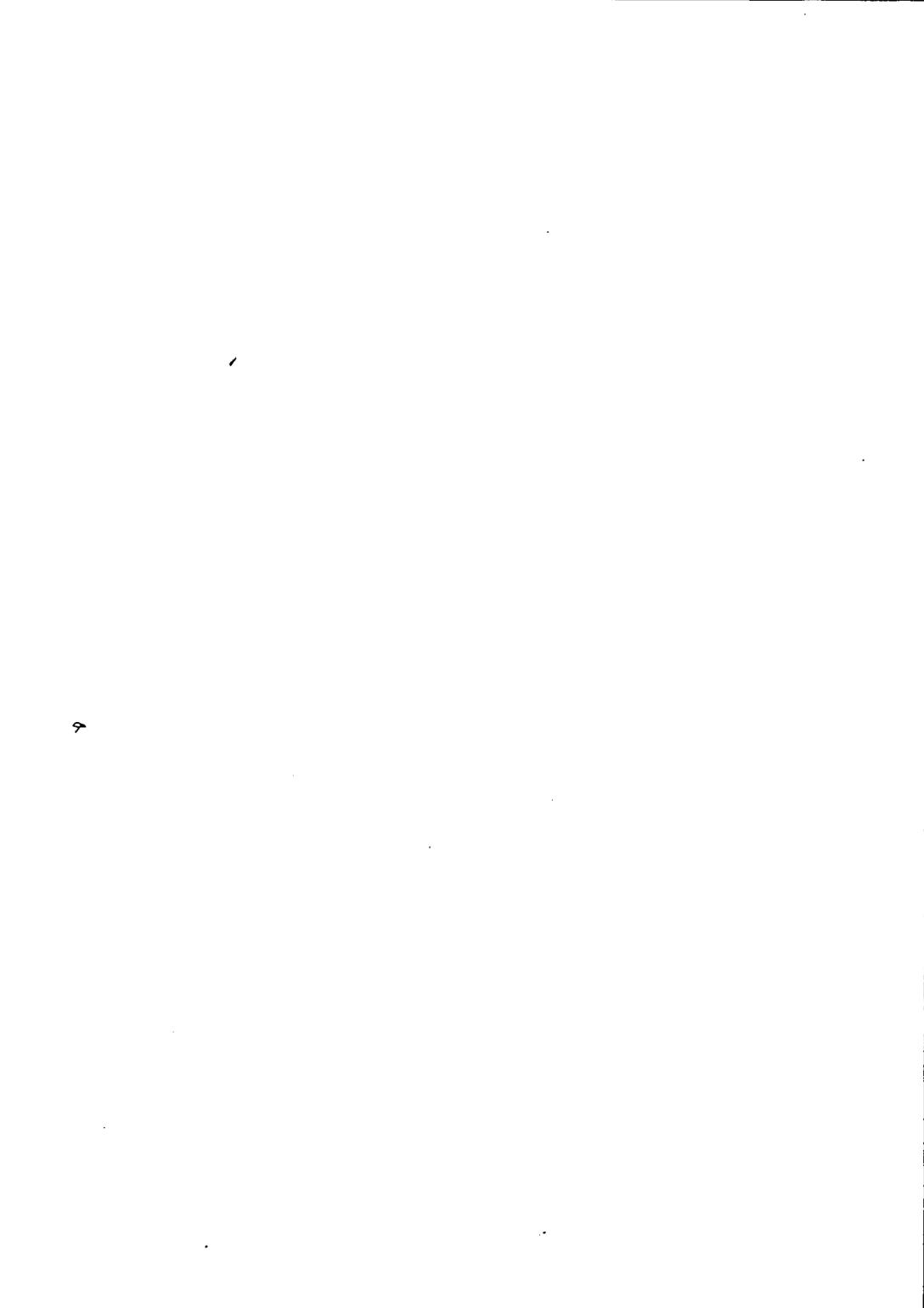
(1) J.C. PRADEILLES, *op. cit.*

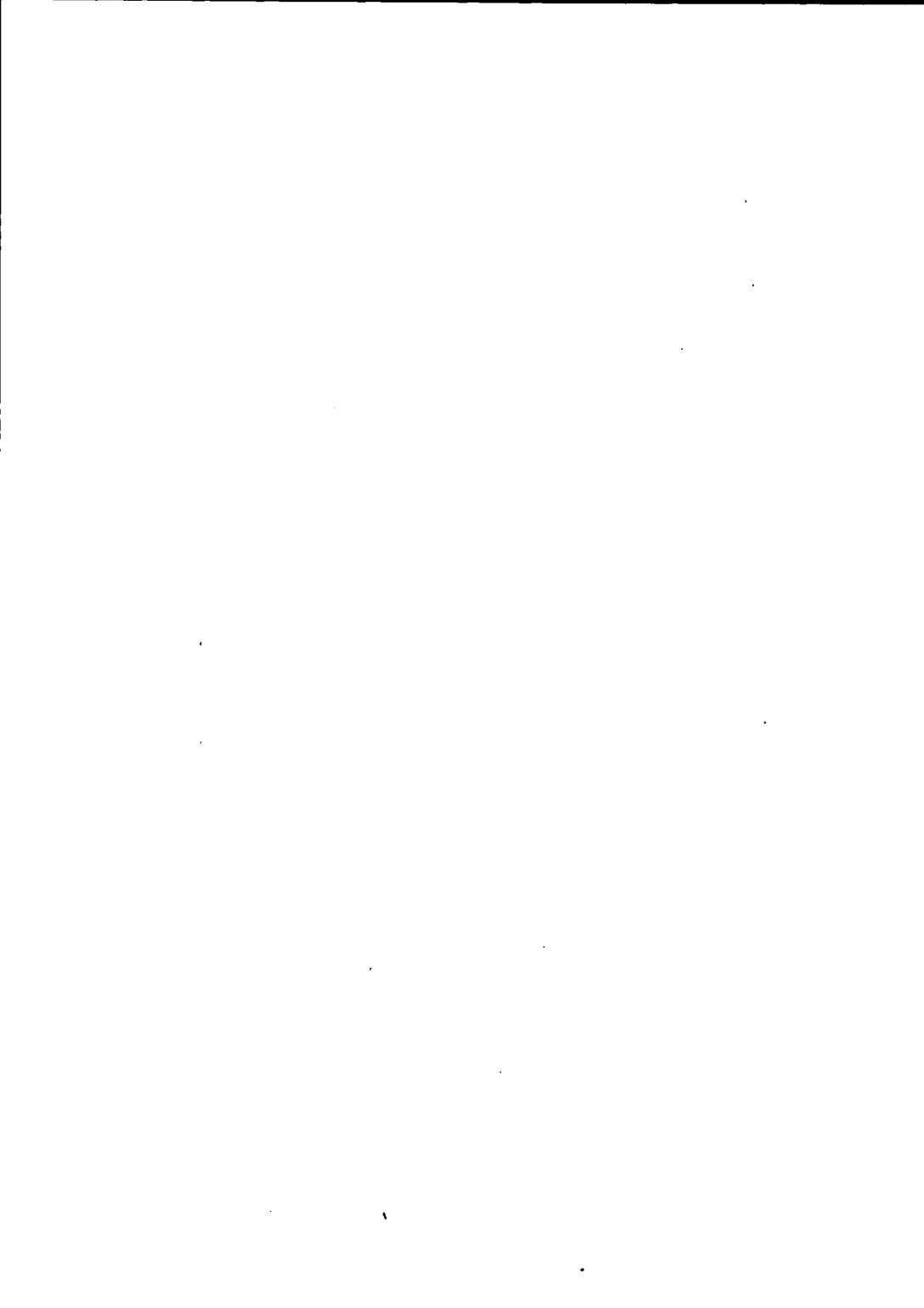
(2) "Dossier d'agglomération - VII^o Plan Transports" - janvier 1976.

AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE PROJET DE VOIRIE

AURG Juillet 1978



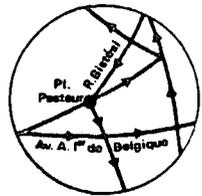
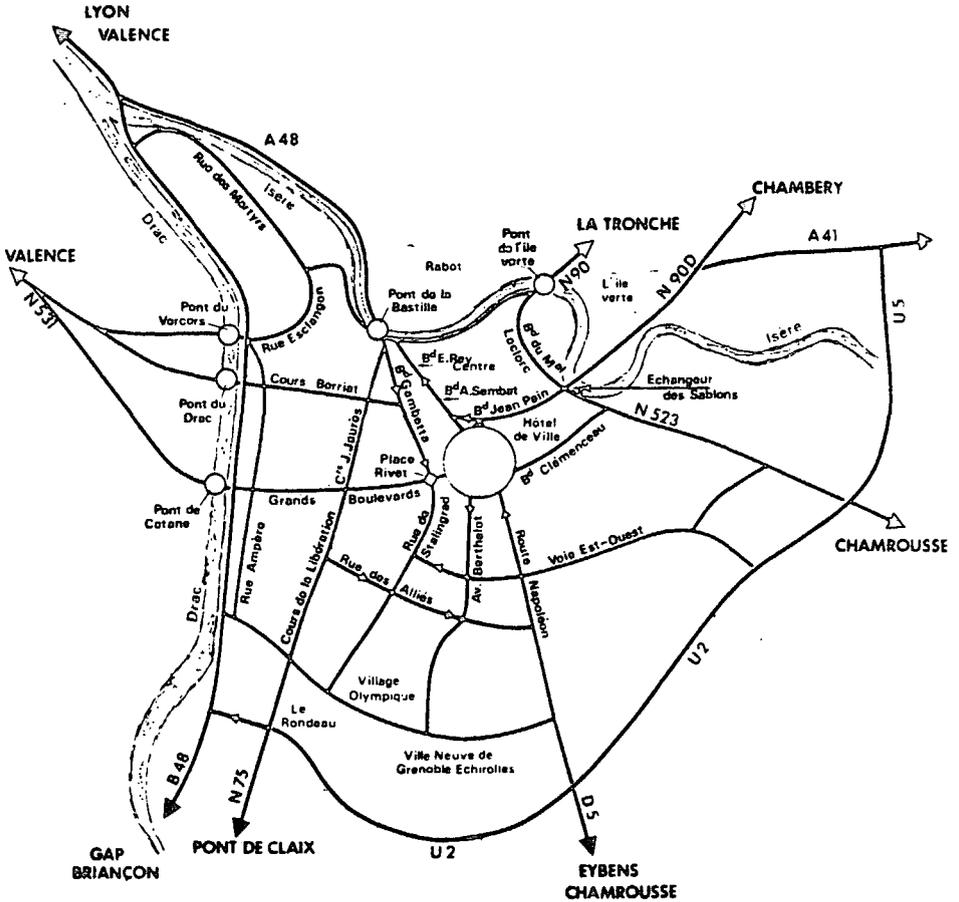




réseau de voirie simplifié

Prévisions pour 1976

(Étude effectuée en 1973)



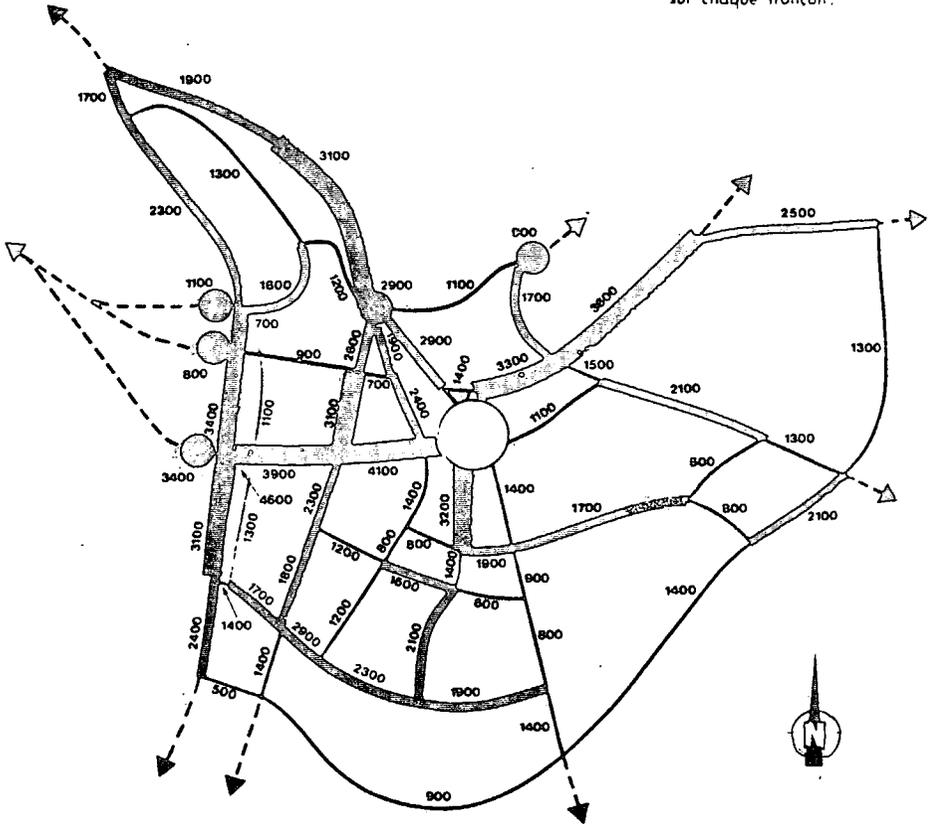


trafics en u.v.p. (heure de pointe du soir)

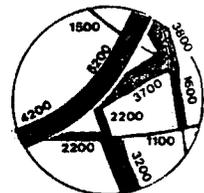
Étude effectuée en 1973. Prévisions pour 1976

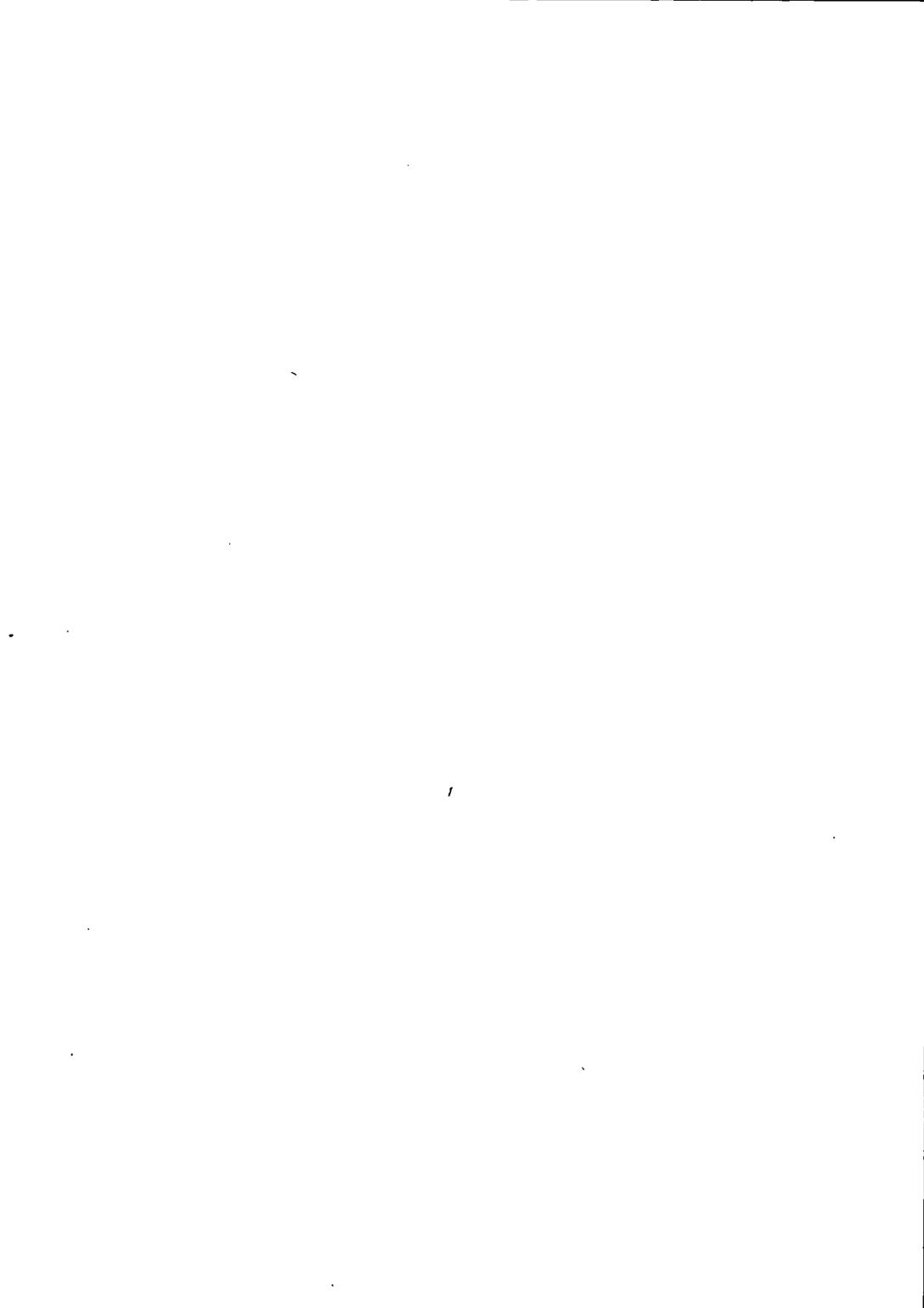
Les chiffres indiqués correspondent au trafic maximum constaté du sens le plus chargé.

sur chaque tronçon.



- | | | | |
|--------------------|--|--|-------------------------|
| 0 à 1500 U.V.P. | | | écoulement normal |
| 1500 à 3000 U.V.P. | | | écoulement difficile |
| + 3000 U.V.P. | | | situation de congestion |

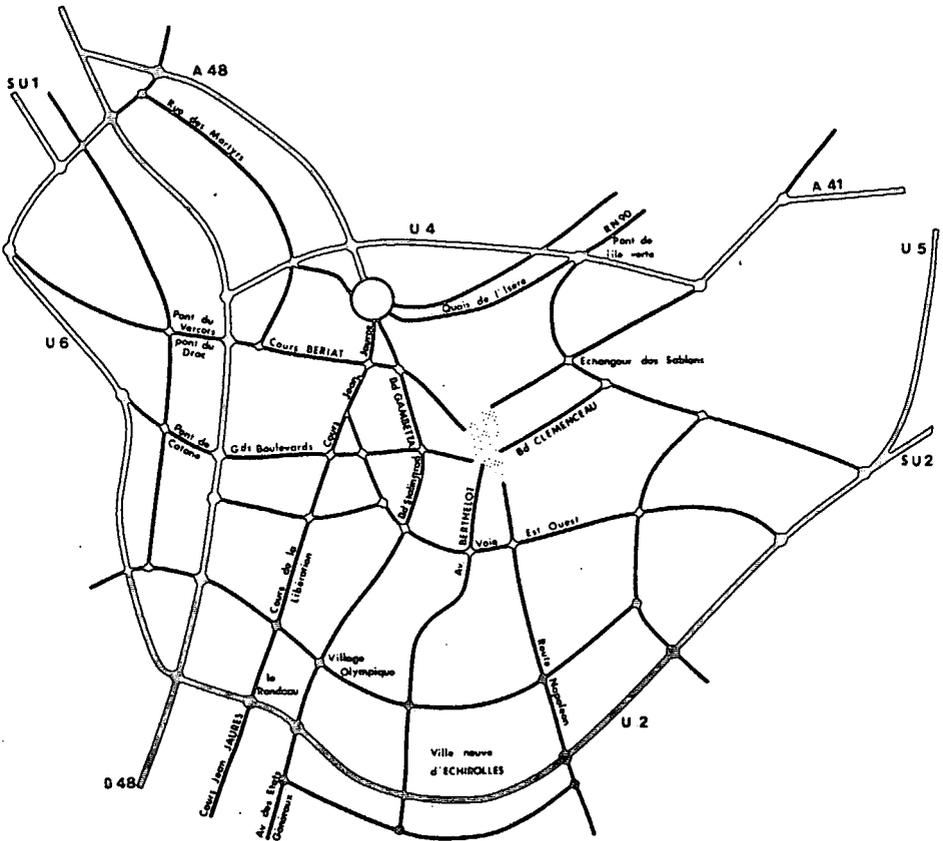




ÉTUDE PRÉLIMINAIRE D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
RÉALISÉE DANS LE CADRE DU S.D.A.U. (1973)

Grenoble — réseau simplifié

à l'horizon 2000





au nord-ouest vers Lyon (autoroute A 48) et au nord-est vers Chambéry par la vallée de l'Isère (autoroute A 41) même si la jonction entre ces deux axes emprunte obligatoirement le réseau viaire central ou péri-central avec les incidences consécutives à la circulation d'un important trafic de transit (marchandises et voyageurs) sur un réseau qui n'est pas calibré à cet effet et qui traverse des tissus urbains denses.

En revanche, le désenclavement vers le sud, le long du Drac, n'est pas effectué au cours de la période qui nous occupe. L'autoroute B 48 n'entrera en service sur cet itinéraire, avec un dimensionnement et des raccordements bien inférieurs aux prévisions, qu'à la fin de 1981. Dans l'attente, le trafic emprunte une route nationale qui assume la double fonction d'axe de transit et de desserte d'un habitat dense ainsi que d'implantations industrielles nombreuses sur les territoires de Grenoble sud-ouest et surtout Echirolles ouest et Pont de Claix à l'extrême sud.

* second problème grave : le contournement autoroutier au sud de Grenoble, selon un axe est-ouest est inachevé. A l'ouest, il n'est ni raccordé à l'autoroute B 48 (inexistante !), ni "branché" sur la rive gauche du Drac où sont localisées 4 communes suburbaines importantes et en développement. A l'est, il ne se prolonge que par une route nationale qui traverse les centres des communes de banlieue de la rive gauche de l'Isère, faute de jonction (projet U 5) à l'autoroute A 41 qui irrigue la vallée. S'ensuivent les dysfonctionnements et les tensions liées à l'enclavement à l'ouest et aux nuisances à l'est. Le bilan n'est pas clos. La commune de Grenoble est, en effet, concernée au premier chef, puisque du coup, le seul axe est-ouest pertinent qui se trouve sur son territoire (les "Grands boulevards") supporte un très lourd trafic, alors qu'il jouxte de bout en bout le centre-ville, avant de se prolonger sur le territoire de Saint-Martin-d'Hères au sud-est.

Plusieurs conséquences découlent de cette configuration et de ce retard dans la réalisation des infrastructures en cause :

- effets de nuisances sur les itinéraires ainsi surchargés, incidences sur le cadre de vie et transformation de la composition sociale des quartiers traversés et dégradés ;

- difficulté accrue à pratiquer des arbitrages sur l'usage de la voirie est-ouest en question en faveur des transports collectifs faute de pouvoir

reporter ailleurs le trafic automobile, alors même que ces Grands Boulevards, sur lesquels se greffent des pénétrantes vers le centre, incitent à l'accès automobile de celui-ci que la ville cherche à protéger d'une partie de ces flux ;

- contradictions inter-communales, et aussi entre quartiers, dans la double mesure où :

. Grenoble, d'une part, a (ou avait) quelque intérêt à ne pas reporter trop au sud les nouvelles alternatives est-ouest sauf à ce qu'elles remplissent mal leur office de délestage de la voirie existante de même orientation, d'où une relative faveur à l'égard des projets de voirie de transit à travers les quartiers sud de Grenoble et ceux de Saint-Martin d'Hères ("Voie 24" et "Voie est-ouest") et du projet initial de contournement autoroutier (U 5) coupant Saint-Martin d'Hères en deux, tels que formulés par la Direction Départementale de l'Équipement, malgré les réserves des quartiers et communes traversés ;

. dans la mesure où Grenoble avait, d'autre part, quelque raison de "pousser" le contournement est-ouest autoroutier en concurrence à la réalisation de B 48 (enjeu majeur pour Echirolles et Pont de Claix) et quelques motifs encore d'agacement devant les réticences de communes touchées par des segments nuisants de l'infrastructure envisagée (Meylan/échangeur U 5 - A 41).

En l'absence de mouvement social revendicatif notable poussant à la réalisation des infrastructures en cause et prenant en charge la résolution des contradictions évoquées, le Syndicat Intercommunal n'a pu que :

- prendre, au fil des ans, la véritable mesure du désengagement de l'Etat ;

- laisser le temps aux communes de dépasser (notamment par reformulation des projets) leurs divergences d'appréciation liées à leurs positions respectives dans la division de l'espace ;

- avant de servir de cadre à l'élaboration d'un nouveau consensus sur un programme d'agglomération de "voirie urbaine rapide" et de reprendre les démarches collectives en direction de l'Etat pour sa mise en oeuvre, ce qui nous mène à la fin de la décennie 1970.

Au-delà de l'effet des contradictions locales mentionnées, et de celui

de la délégation de pouvoirs des populations à des municipalités qui gèrent sur ces bases leurs rapports à l'Etat, ne faut-il pas renvoyer l'absence de mouvement social notée ci-dessus à l'absence d'implications majeures des infrastructures viaires en cause au regard du fonctionnement économique d'ensemble de l'agglomération? Autrement dit, il semble que ni l'appareil économique, ni les instances publiques locales n'attendent de ces infrastructures une autre structuration ou irrigation du bassin de main d'oeuvre ou l'amélioration de connexions sur l'extérieur essentielles au potentiel économique de l'agglomération (1). Il y a à cela un bon motif : les problèmes de gestion du potentiel économique grenoblois sont d'une autre nature ou, pour le moins, ne passent pas par des interventions de ce type. Si l'on admet que les enjeux à caractère économique constituent, à l'exemple d'autres villes (2), et sous certaines conditions, les seuls enjeux susceptibles de réunir les bases d'une mobilisation sociale large en cas de conflit avec l'administration d'Etat, la faiblesse des réactions grenobloises au désengagement financier de l'Etat et la prégnance des contradictions locales s'éclairent vraisemblablement.

Enfin, il faut noter qu'au sein des instances délibératives compétentes, n'ont pas émergé de projets alternatifs aux voiries incriminées s'appuyant sur les transports collectifs, ferroviaires notamment compte tenu de l'échelle spatiale concernée. Seules des instances extérieures ont formulé des suggestions dans ce sens, sans écho institutionnel : l'A.D.T.C. (Association pour le Développement des Transports en Commun), soucieuse à la fois de rationalité socio-économique et de qualité de vie ; et des instances du P.C.F. ("cellule" des Cheminots et "Comité de Ville" de Grenoble...).

Les difficultés techniques, les obstacles institutionnels et financiers (attitude de la S.N.C.F. au regard du développement des services de banlieue...), l'imbrication des déplacements de personnes et des transports de marchandises, ne paraissent pas épuiser le choix implicite d'une option que l'on pourrait qualifier de "parisienne" (et qui est là contestée) : les modes collectifs de transport pour les déplacements radiaux en zone dense, la voirie rapide pour les déplacements de rocade inter-périphériques (ou radiaux mêlant aux flux urbains des flux péri-urbains et inter-urbains). Il

(1) L'existence d'enjeux économiques spécifiques localisés sur certaines communes est une autre question.

(2) Voir par exemple : "Politique et revendications transport à Calais. La municipalité comme instance revendicative" - N. MAY et B. CUNEO - novembre 1978 - D.G.R.S.T. - "Prospective et Aménagement".

CHAPITRE II

TRANSFORMATIONS DANS LA MOBILITE ET LES CONSOMMATIONS

DE TRANSPORT URBAIN DES GRENOBLOIS



Dans un souci d'allègement on s'en tiendra aux évolutions qui paraissent les plus significatives et l'on évitera d'encombrer l'exposé d'un trop grand nombre de données quantitatives qui sous-tendent l'analyse (1).

1 - Quelles sont les évolutions essentielles ?

Seront successivement examinés les changements induits par la nouvelle structure de l'offre de transport sur la mobilité globale et sa répartition entre les différents modes, sur les inégalités sociales, sur l'affectation des motifs de déplacement et des flux sur ces modes et enfin sur la composition de la clientèle des transports en commun.

1.1 - La mobilité motorisée par personne (V.P., T.C., 2 R., hors M.A.P.) (2) des résidents grenoblois progresse plus rapidement de 1973 à 1978 que de 1966 à 1973 (1,6 % par an contre 0,7 %).

C'est là d'abord l'effet d'une croissance substantielle de la mobilité T.C. qui succède à la régression antérieure (+ 8,7 % par an contre - 3,6 %), mais aussi d'une progression de la mobilité V.P., cependant ralentie de moitié au regard de la période précédente (1,7 % par an contre 3,4 %).

L'expansion des T.C. ne s'est pas faite au détriment de la voiture individuelle. L'usage d'un mode n'a pas été limité au bénéfice d'un autre, mais bien différemment les 2/3 des grenoblois qui n'ont pas accès à l'usage

(1) Ces données sont empruntées aux exploitations des enquêtes sur les déplacements dans l'agglomération grenobloise effectuées en 1966, 1973 et 1978 sous la direction de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (A.U.R.G.).
Voir notamment :

- "Éléments sur les déplacements des Grenoblois en 1973" - A.U.R.G. - décembre 1975.

- "Enquête sur les déplacements dans l'agglomération grenobloise en 1978" - A.U.R.G. - avril 1980.

- "Couches sociales et usage des modes de transport à Grenoble" - M. VITORGE sous la direction de M. LE TOURNEUR. Rapport de stage à l'A.U.R.G. - juillet 1980.

(2) V.P. : voiture particulière (conducteur ou passager); T.C. : transports collectifs (réguliers ou ramassage d'entreprise); 2 R. : deux-roues (cycles et motocycles); M.A.P. : marche à pied.

de la V.P. se sont vus offrir la possibilité de se déplacer autrement et ont soit renoncé aux 2 R., soit effectué des déplacements qu'ils n'effectuaient pas auparavant.

Toutefois, la décélération de la croissance de la mobilité en voiture et le ralentissement démographique vont conjuguer leurs effets pour freiner l'évolution des flux de circulation automobile. Au surplus, le développement des T.C. a permis de limiter l'augmentation de la motorisation, essentiellement dans les quartiers bien desservis. Ce ralentissement est sensible pour les inactifs, les employés et les ouvriers (catégories I.N.S.E.E.) et la promotion des T.C. a évité l'accès à la deuxième voiture pour beaucoup de ménages.

1.2 - Indéniablement la relance des T.C. a contribué à réduire les inégalités sociales au regard de la mobilité.

Mais la croissance de la mobilité automobile tient aussi une place importante dans cette réduction des inégalités qui pesaient sur les employés, les ouvriers, les personnels de service.

L'offre nouvelle de T.C. n'aurait pas suffi, à elle seule, à combler les disparités entre catégories. Par contre, l'amélioration, de ce point de vue, de la situation des inactifs (jeunes, femmes, personnes âgées...) s'impute essentiellement à une fréquentation massive des services nouveaux de transport public.

Enfin, il faut souligner que si les catégories les plus "aisées" sont et restent avant tout des utilisatrices de la V.P., les familles de cadres supérieurs, et dans une moindre mesure de cadres moyens, seules catégories dont la mobilité T.C. avait reculé de façon prononcée de 1966 à 1973, ont très significativement ré-emprunté les T.C. à partir de 1973. A l'exception des ménages ouvriers, les ménages de cadres supérieurs sont même ceux dont la mobilité T.C. a progressé le plus rapidement entre 1973 et 1978.

1.3 - En 1978, les T.C. satisfont à 16 % des déplacements pour motif travail (17 % pour l'ensemble des motifs) contre 12 % en 1973. En revanche, ils assurent 36 % des trajets pour motif école et n'apparaissent spécialement adaptés qu'à ce motif.

Pour le motif travail, la voiture se maintient en nombre de déplace-

ments et continue de progresser en importance relative, même entre 1973 et 1978, alors que pour tous les autres motifs son importance recule régulièrement et notablement pour le motif "affaires et divers".

La mobilité par personne en T.C. progresse, entre ces deux dates, de 5 % pour le travail, de 80 % pour l'école, de 110 à 130 % pour les motifs "affaires-divers" et "secondaires" (sans extrémité au domicile), contre 77 % pour l'ensemble des motifs de déplacement.

1.4 - La structure radio-concentrique du réseau et de l'offre a des effets caractéristiques.

De 1973 à 1978, la hausse de fréquentation des T.C. à origine ou destination de l'hypercentre est de 90 %, supérieure donc au taux constaté sur l'agglomération dans son ensemble (77 %), contrairement à ce que l'on aurait pu attendre alors que cette zone était en 1973 l'un des rares points déjà correctement desservis en T.C..

En matière de clientèle des lignes régulières (hormis les ramassages d'entreprise qui ne concernent pas le centre-ville), le grand centre représente 58 %, en 1978, des points d'arrêt ou de départ en T.C. (et le coeur du centre 38 %) alors qu'il n'est plus concerné que par 29 % des déplacements en modes motorisés de toute l'agglomération contre 50 % en 1966.

A l'opposé, 30 % de ces déplacements sont des déplacements de banlieue à banlieue mais moins de 18 % des trajets T.C. sont de ce type.

En 1973, les actifs qui travaillaient dans l'hypercentre répartissaient leurs trajets domicile-travail pour 52 % en V.P., 26 % en T.C., 22 % en 2 R. ; en 1978 ces proportions sont renversées : 33 % en V.P., 38 % en T.C., 28 % en 2 R. (à noter le report sur ce dernier mode).

Mais ce sont surtout les motifs liant le domicile aux achats, démarches ou loisirs qui ont accru la fréquentation des T.C. pour cette destination (+ 150 % pour ces motifs contre + 90 % pour l'ensemble des motifs). Cependant le report de la V.P. vers les T.C. est beaucoup moins fort pour ces motifs que pour le travail. La hausse de fréquentation de l'hypercentre en voiture pour ces motifs est de l'ordre de 30 à 40 %, notamment à la suite de la libération de places de stationnement par les actifs qui ont abandonné l'usage de leur voiture pour venir travailler dans cette zone, au profit des T.C. ou des 2.R..

1.5 - La composition des usagers du T.C. synthétise ce panorama sommaire.

En 1978, sur 100 déplacements T.C. tous motifs, 63 sont effectués par des inactifs (dont 37 par des étudiants ou écoliers), 30 par des employés ou ouvriers et 7 par des cadres moyens et supérieurs.

Les femmes représentent les 2/3 de la clientèle des lignes de bus : motifs "affaires-divers" et effet du pôle très important d'emploi féminin que constitue le centre-ville.

Les motifs d'usage du bus se ventilent comme suit :

Travail	22 %
Ecole	22 %
Courses-Achats	45 %
Secondaires	11 %

Ainsi, si l'on tient compte du fait que certains déplacements "secondaires" sont des déplacements professionnels, c'est encore plus de la moitié des déplacements qui n'ont de rapport ni au travail, ni à l'école.

Enfin, les "non-captifs" des T.C. représentent environ 15 % de la clientèle des lignes régulières de bus ce qui est, à la fois, encore peu et loin d'être marginal. A noter que c'est significativement pour le motif travail que le choix délibéré du T.C. est relativement le plus important. Et ces "non-captifs" sont, pour les 2/3 environ, des hommes.

x x
x

Dans la perspective de dégager de premières caractéristiques de la gestion locale du système de transport urbain, il convient en préalable d'avancer quelques éléments qui permettent de rapporter les effets immédiats de cette gestion au contexte socio-économique dans et sur lequel ils interviennent.

2 - Premières caractérisations de la gestion locale des transports urbains

2.1 - L'environnement socio-économique

Quelques traits essentiels des évolutions qu'a connues l'environnement

socio-économique national et local, soit au cours de la période d'étude, soit au cours de la période juste antécédente, permettent de mieux situer les implications de la politique de transport mise en oeuvre.

2.1.1 - Il est d'abord trivial mais nécessaire de rappeler que les coûts d'acquisition et d'usage de l'automobile se sont sensiblement accrus. Ceci notamment sous la double pression de la hausse des prix relatifs des véhicules et du renchérissement des carburants.

Dans le même temps, la crise économique a infléchi la courbe de progression des revenus des ménages.

Il y a là, non sans contradictions (2), des facteurs qui poussent, pour autant que des alternatives existent, à une réduction tendancielle de l'usage urbain de l'automobile et à un ralentissement de l'effort d'équipement des ménages (1ère ou 2ème motorisation ; renouvellement plus ou moins rapide).

2.1.2 - L'accroissement du taux d'activité de la population constitue l'un des facteurs d'augmentation de l'équipement des ménages en automobiles.

Or, à Grenoble ce taux d'activité est passé de 39,6 à 41,8 % entre 1968 et 1975 (à l'échelle de l'agglomération telle que définie par les deux recensements généraux de population).

La croissance rapide des emplois féminins contribue pour la plus grande part à cette expansion. Pour la première fois à Grenoble, on enregistre entre 1968 et 1975 plus de nouveaux actifs féminins que masculins.

Il est à noter que c'est pour les cadres supérieurs et professions libérales que la progression du taux d'activité est la plus forte et que le taux d'emploi féminin, particulièrement élevé chez les employés et les cadres moyens, est plutôt faible dans les métiers ouvriers.

A la suite de ce constat, J. JOLY remarque (1) qu'une conséquence de cette distorsion est "l'opposition flagrante entre les quartiers à caractère

(1) Voir "Structure sociale de l'agglomération et des quartiers de Grenoble" - J. JOLY - Revue de Géographie Alpine, Tome LXVII, n° 4, 1978.
et "Structure sociale des quartiers de Grenoble - Géographie des couches moyennes" - J. JOLY - Revue de Géographie Alpine, Tome LXVIII, n° 1, 1979.

(2) La renonciation (contrainte) à l'accession à la propriété du logement principal peut induire des transferts de consommation.

ouvrier homogène où le taux d'activité des femmes est faible (25 %) ... et les quartiers à structure sociale de type classes moyennes où un beaucoup plus grand nombre de femmes travaillent...". Il y a donc quelque raison de penser que l'usage des T.C. par les femmes, pour autant qu'une offre se présente, marquera au moins autant les derniers quartiers que les premiers, d'autant que les emplois du centre-ville sont particulièrement bien desservis alors qu'il s'agit précisément d'un fort pôle d'emplois féminins tertiaires.

Au-delà de l'extension de l'emploi féminin, de 1973 à 1978, le nombre de ménages de 2 actifs s'accroît de 5 % (1) et celui de 3 actifs de 11 %.

Les données existantes dégagent nettement qu'il y a là une clientèle qui s'est tournée vers les transports collectifs et dont les budgets-transports auraient évolué de manière assez différente si cette alternative à la voiture particulière n'était devenue crédible.

2.1.3 - A l'autre pôle sous le critère de l'"activité", les "inactifs" voient leurs effectifs doubler de 1973 à 1978. Il s'agit, pour l'essentiel, de jeunes et de personnes âgées.

Le rapprochement est évident entre cette évolution et la place considérable prise par ces catégories dans la clientèle des T.C.. Captives de T.C. de mauvaise qualité dans la phase antérieure, et du coup largement prisonnières de la "ville automobile", elles ont, nous l'avons vu, largement mis à contribution les opportunités nouvelles de déplacement qui leur ont été offertes par le développement de l'offre de T.C.:

2.1.4 - La distribution des emplois dans l'espace grenoblois a très nettement évolué depuis une vingtaine d'années. "Même si les déplacements inter-communaux constituent une mesure arbitraire du fait que les limites administratives n'épousent que rarement les problèmes de concentration des lieux de travail et de résidence, la progression des déplacements domicile-travail (ainsi mesurée) est spectaculaire : trois fois plus vite que les emplois". "Quelle que soit, en effet, la longueur des déplacements considérés, d'un bout à l'autre de l'Y grenoblois ou de la proche banlieue vers le centre, on assiste en moins de 20 ans à un quasi-triplement des migrations quotidiennes" (2).

(1) A.U.R.G., *op. cit.*

(2) "Grenoble à l'épreuve de la crise" - Cellule d'information économique du Comité d'Expansion de l'Isère - Commission de développement du S.I.E.P.A.R.G. - juillet 1981.

Le poids relatif de la commune de Grenoble impose d'analyser en priorité les rapports de cette commune et de la périphérie. De 1962 à 1975, la tendance est à un déséquilibre croissant au profit des emplois de la ville-centre (+ 18 000) dont la progression des actifs résidents reste très faible (+ 2 300).

Mais l'inversion à partir de 1975 de la hausse continue des emplois sur Grenoble (+ 1,6 % par an de 1962 à 1975, - 1,4 % par an depuis 1975) annule ce déséquilibre. Au cours des 5 dernières années, en effet, l'écart entre actifs résidents et emplois dans la ville de Grenoble s'est réduit de 3 400 : 3 000 actifs résidents en moins, mais 6 400 emplois supprimés.

EVOLUTION DES EMPLOIS ET DES ACTIFS RESIDENTS AYANT UN EMPLOI, PAR ZONES

ZONES	1962		1975		1980	
	Actifs	Emplois	Actifs	Emplois	Actifs	Emplois
Ville de Grenoble	67 700	81 000	70 000	99 000	67 000	92 600
Reste de l'agglomération	41 300	32 600	89 100	70 000	94 500	79 000

Comité d'Expansion de l'Isère

2.1.5 - Les déplacements pour motif travail n'évoluent pas mécaniquement en fonction des tendances précédentes. De nombreux autres facteurs entrent en jeu pour réduire, au contraire, l'importance relative de ces déplacements parmi l'ensemble des motifs.

Au premier rang d'entre eux se trouvent la généralisation de la "journée continue" et l'expansion très vive des déplacements liés aux autres motifs, avant tout "affaires-divers" et "secondaires" du fait notamment de l'éclatement spatial entre habitat et équipements publics et commerciaux.

DEPLACEMENTS MOTORISES QUOTIDIENS PAR MOTIF

Déplacements motorisés	Travail	Ecole	Affaires-Divers	Secondaires	Tous motifs
1966	211 900 41 %	52 000 10 %	139 800 27 %	114 800 22 %	518 500 100 %
1973	230 200 36 %	80 200 12 %	243 900 38 %	89 200 14 %	643 500 100 %
1978	190 500 22 %	92 300 10 %	401 300 46 %	200 000 23 %	884 100 100 %

A.U.R.G.

2.1.6 - Enfin, la structure sociale de l'agglomération et son évolution récente est loin d'être indifférente à notre objet. Il faut l'évoquer ici pour y revenir ultérieurement.

Le tableau suivant est déjà éclairant (1) :

	1968	1975
<u>Salariés manuels</u>	<u>46,9</u>	<u>43,2</u>
Ouvriers	41,6	37,8
Personnels de service	5,1	5,2
Salariés agricoles	0,2	0,1
<u>Autres salariés</u>	<u>41,1</u>	<u>47,6</u>
Employés	17,7	19,9
Cadres moyens	15,3	17,9
Cadres supérieurs	8,1	9,8
<u>Travailleurs indépendants et employeurs</u>	<u>9,8</u>	<u>7,5</u>
Patrons industrie et commerce	8,0	6,3
Professions libérales	0,8	0,9
Agriculteurs exploitants	0,9	0,3

Il en ressort, pour l'essentiel, que l'agglomération est à la fois très ouvrière (37,8 % en 1975 et 31,9 % à Grenoble-ville) - depuis la dernière guerre le nombre des ouvriers est en croissance lente mais continue, sans renversement de tendance, le mouvement s'est même accéléré entre 1968 et 1975 par rapport à la période inter-censitaire précédente - et très marquée par une forte croissance des "autres catégories de salariés" qui constituent presque la moitié de la population active en 1975.

Alors que le taux annuel moyen de croissance de cette population est de 3,4 % entre 1968 et 1975, le taux correspondant pour les employés est de 5,6 %, pour les cadres moyens de 6,3 % et pour les cadres supérieurs et professions libérales de 11 %.

On tentera, ci-dessous, d'élucider quelques-uns des rapports que ces bases sociales entretiennent aux caractères des politiques de transport qui se

(1) J. JOLY, *op. cit.* - C.S.P. I.N.S.E.E. et regroupements I.N.E.D. - "Population et société" - n° 105, septembre 1977.

sont déployées dans l'agglomération via les instances locales de statut électif.

2.2 - Gestion sociale et interventions sur les modes de vie

Quels enseignements dégager à ce stade de l'approche qui laisse encore de côté les re-structurations spatiales liées aux interventions publiques sur les modes de transport ?

2.2.1 - La réhabilitation des T.C. a réduit les inégalités sociales au regard de la mobilité de façon réelle mais limitée. Cette réduction concerne surtout les inactifs et les motifs autres que le travail.

Certes, cette appréciation est à nuancer dans la mesure où elle est portée après cinq années seulement de relance du service de transport public, c'est-à-dire au terme d'une durée d'expérimentation, en quelque sorte, insuffisante pour produire des effets quantitatifs massifs et, a fortiori, pour infléchir des pratiques sociales ancrées.

Cependant, cette appréciation conserve sa validité en ce qu'elle la tire, pour une part, de la structure du réseau et de la division économique et sociale de l'espace.

L'usage "obligé" de la V.P. résulte, en effet, directement de la structure radio-concentrique du réseau au regard d'une carte des emplois (mais aussi des équipements publics et commerciaux) inducteurs de flux en distorsion sensible par rapport à cette structure.

A quoi il faut ajouter qu'à l'échelle de la "voirie urbaine rapide" existante (ou projetée) de l'agglomération, il n'existe, cette fois-ci, aucune alternative T.C. crédible.

Les emplois tertiaires du centre-ville, et les multiples services que, d'autre part, il offre, se trouvent bénéficiers d'une accessibilité en T.C. nettement privilégiée (on y reviendra longuement ci-après) alors même que la place du centre dans l'ensemble des déplacements tous modes décroît fortement depuis la fin des années 1960.

Les contreparties de cette réhabilitation du centre sont importantes : le T.C. n'a pas entamé les flux de trafic automobile liés au travail et notam-

ment au travail industriel. Or, il vient d'être souligné combien Grenoble reste une agglomération très industrielle et ouvrière.

Tout laisse à penser que les budgets-automobile liés à ces trajets se convertiraient, pour une part, en budgets-T.C. (à l'exemple des trajets à destination du centre-ville) si l'opportunité en existait. Et l'on sait que le solde disponible au terme de cette conversion n'est pas négligeable !

Au surplus, au plan socio-idéologique, si l'on admet que les pratiques de transport domicile-travail sont "structurantes", cette carence des T.C. n'accrédite-t-elle pas l'idée du caractère indispensable de l'automobile en zone urbaine dans des catégories sociales qui y investissent épargne et (ou) statut social au prix d'une gestion budgétaire tendue ?

Ces remarques ne doivent masquer :

- ni l'impact positif du développement des T.C. sur les conditions d'accès au marché du travail des nouveaux actifs, notamment des femmes et des jeunes, alors que l'on a vu que la population active s'accroissait notablement de leurs apports et qu'il s'agit de cas de figure où les budgets-transport deviennent relativement lourds quand le seul recours est l'automobile ;

- ni l'ouverture de possibilités nouvelles de fréquentation du centre-ville à des catégories sociales modestes pour motifs "affaires et divers", ce qui ne présume pas de l'analyse ultérieure des transformations de ce centre-ville corrélées à la politique de transport urbain.

2.2.2 - L'importance spectaculaire des inactifs (scolaires, étudiants, "femmes au foyer", personnes âgées, chômeurs...) dans la clientèle des T.C. suggère, pour le moins, des remarques ambivalentes.

Il est vrai que le T.C. joue là un rôle de service rendu à des catégories au moins autant privées d'accès à l'automobile que démunies de ressources, à des catégories captives du 2 R., de l'automobile familiale... ou de leur logement. En ce sens, l'explosion de mobilité qu'a provoqué l'apparition d'un service urbain de qualité constitue peut-être l'une des meilleures mises en cause d'une politique de "tout automobile", même si certains propos se cantonnent à y voir le résultat recherché d'une politique sociale.

Mais précisément, où le bât blesse, si l'on ose dire, c'est que la faible présence d'actifs dans les bus, non seulement pour motif travail mais aussi pour autres motifs, laisse à penser que le bus est d'abord un moyen de transport à caractère social au double sens d'aide publique aux ménages de "petits" budgets et d'assistance à des personnes n'ayant pas accès à l'automobile, notamment pour des raisons d'âge.

Autrement dit, la composition de leur clientèle n'accrédite pas l'idée que les T.C. aient accédé, au cours de ces années, au statut de moyen de transport urbain réellement alternatif de l'automobile, c'est-à-dire pour l'essentiel des usagers et des usages de celle-ci, encore moins au statut d'instrument d'un "choix de société" quant à l'organisation des activités et de la vie urbaine.

La rareté des cas d'abandon de la V.P. au bénéfice des T.C. ou des 2 R. en témoigne.

Le cas (important, cette fois) de transfert modal des 2 R. aux T.C. n'infirmes pas l'analyse, au contraire, dans la mesure où l'essentiel du transfert des 2 R. provient des déplacements domicile-travail et s'effectue très largement au bénéfice de la V.P..

2.2.3 - Enfin, dans l'ordre des incidences des politiques suivies sur les consommations et les pratiques sociales en matière de transports, il faut souligner le regain d'intérêt des couches sociales de cadres supérieurs, de cadres moyens et des jeunes pour les T.C. et les 2 R..

Ce regain nous paraît très significatif. En effet, c'est principalement dans ces couches que se sont développés, à partir de la fin des années 1960, les courants d'opinion les plus favorables à une réhabilitation, au plein sens de ce terme, des modes de transport urbain autres que l'automobile.

L'importance à Grenoble des mouvements écologistes et l'activité militante et de réflexion de l'"Association pour le Développement des Transports Collectifs" (et des 2 R.) n'en constituent que des témoignages très partiels. Outre la partie invisible de l'iceberg, si l'on peut dire, il faudrait au moins leur adjoindre, pour s'en tenir aux canaux "classiques" d'expression de ces courants, les bases socio-politiques du P.S.U. et une bonne part de celles du "nouveau" P.S..

Ces couches sociales ont porté, et portent encore, des critiques de l'hégémonie automobile qui vont bien au-delà du constat des plages de mobilité que ce mode de transport laisse insatisfaites et de la revendication d'une politique sociale pour y pallier, puisqu'elles s'attaquent aux coûts sociaux, aux formes d'organisation et de vie urbaine ainsi qu'aux rapports consommations collectives/consommations marchandes qui leur paraissent liés à l'usage urbain de l'automobile. On a là une mouvance sociale dont les motivations et les aspirations sans être opposées à celles des catégories ouvrières et employées (qui s'y retrouvent même pour une part) en sont distinctes et, en tout cas, ne s'y réduisent pas.

Le sondage d'opinion effectué dans l'agglomération simultanément à la dernière enquête-ménages, la vive reprise de l'utilisation des T.C. et des 2 R. de la part des habitants des communes "résidentielles" de la rive droite de l'Isère en amont de Grenoble, les cas de dé-motorisation dans ces catégories, leur revendication d'une extension de l'offre de T.C. et de pistes cyclables, sont plus que des indices qui attestent d'une attitude favorable à la mise en oeuvre d'une autre politique urbaine de transport.

Ces aspirations et cette attitude tendent à conférer à la promotion des T.C. et des 2 R. des significations réelles, et potentielles, moins perceptibles, bien qu'existantes, dans d'autres milieux sociaux.

De ce premier itinéraire d'exploration des incidences de la politique locale de transport menée depuis cinq ans, semblent pouvoir être dégagés dès maintenant un enseignement et une interrogation.

Deux dynamiques sociales d'importance inégale ont concouru au succès matériel de cette politique, c'est-à-dire à ce que l'offre de modes nouveaux trouve de nombreux usagers.

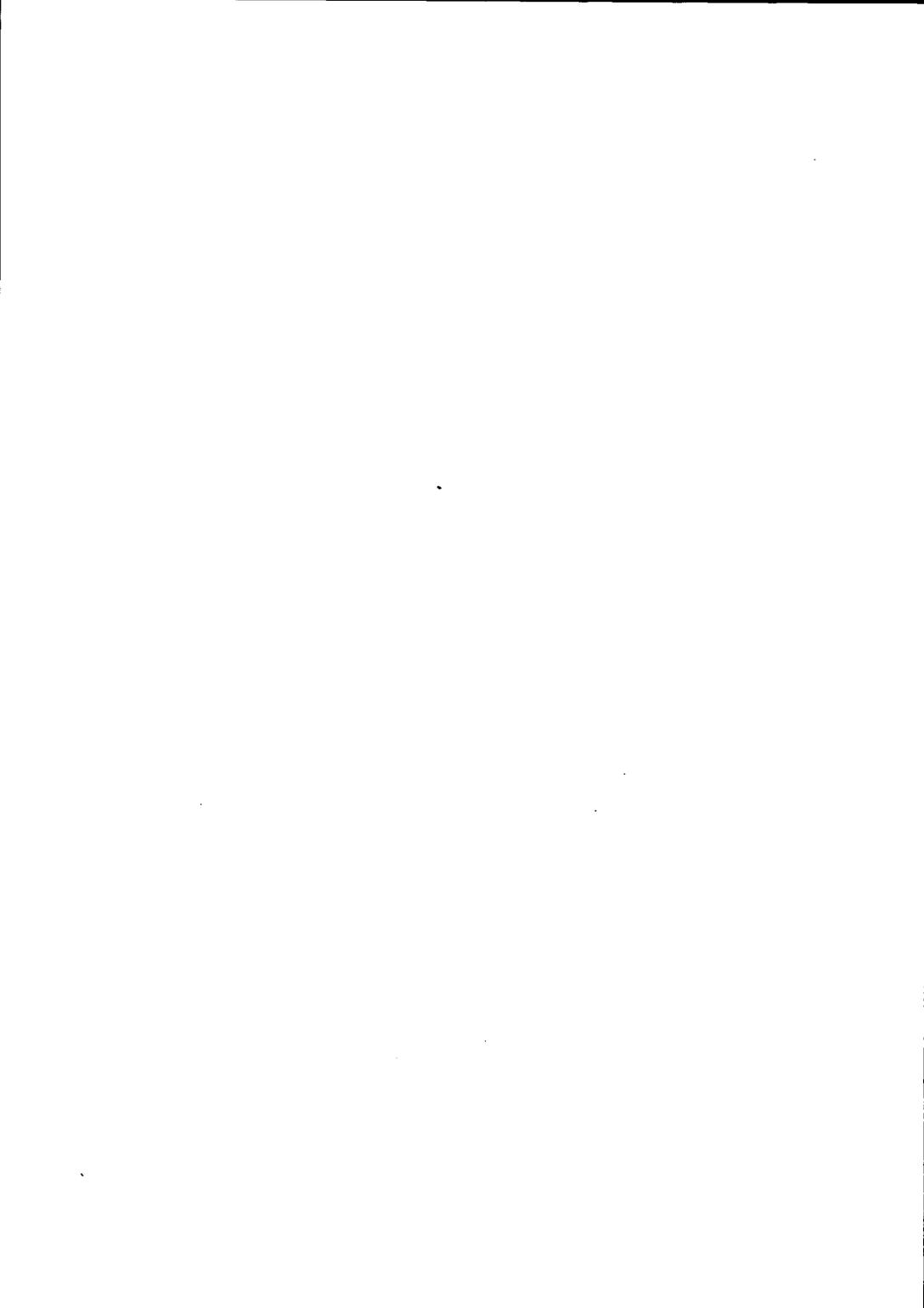
Se sont saisis de cette offre d'abord ceux que la "ville-automobile" immobilisait ou ceux dont elle chargeait le plus les budgets.

Se sont saisis de cette offre ensuite des catégories moins matériellement qu'idéologiquement portées à utiliser ces modes nouveaux (tant T.C. que

2 R. et M.A.P.) par disponibilité et (ou) par aspiration à d'autres pratiques urbaines.

Il en ressort nettement que tout l'espace social intermédiaire entre ces deux pôles est resté très largement réfractaire à ces offres de services nouveaux. Dans cet espace on trouve notamment la quasi-totalité des actifs adultes de sexe masculin.

A ce stade de l'analyse, ne peut-on déjà se demander si ce constat ne circonscrit pas un premier indice de la difficulté de la politique menée localement à se trouver des ancrages sociaux et à provoquer des effets de changement social distincts de ceux poursuivis explicitement au plan national par un pouvoir politique central dont les référents socio-politiques sont différents de la dominante grenobloise ?



CHAPITRE III

POLITIQUE DE TRANSPORT, CENTRALITE(S) ET HIERARCHISATION

SOCIO-SPATIALE DE L'AGGLOMERATION



La politique de transports collectifs a vigoureusement contribué à polariser les comportements d'achat et de loisirs vers le centre-ville et même quasi-exclusivement vers l'hyper-centre. La "maîtrise" des évolutions socio-spatiales du centre constituant un objectif déclaré de la Municipalité de la commune-centre, il convient, en premier lieu, de situer les effets de la politique des déplacements menée au regard de la stratégie affichée.

En second lieu, ces transformations du centre-ville tendent à re-définir sa position relative par rapport aux autres centres réalisés, ou projetés, de l'agglomération et, plus généralement, engagent la place de Grenoble au sein de l'ensemble urbain. Dans quels sens et quelles en sont les implications ?

1 - Quel centre-ville pour Grenoble ?

1.1 - Une stratégie pour le centre

Les équipes municipales qui accèdent au Capitole local à partir de 1965 ont élaboré leur politique de centre à travers des vicissitudes diverses que l'on ne cherche pas à élucider ici. Au cours de la période étudiée, les orientations stratégiques sont, en effet, stabilisées.

C'est d'abord le rejet des évolutions classiques des centres des villes de taille comparable consécutives aux politiques dites de "rénovation" de l'habitat et "tertiarisation" (concentration des grands équipements de bureaux, publics ou privés). Ces évolutions sont estimées :

- ségrégatives : ségrégation sociale dommageable du double point de vue des catégories rejetées vers la périphérie et de l'image du centre qu'elle esquisse ;

- appauvrissantes de la fonction centrale du double point de vue des activités abritées et des types de fréquentation qu'elles génèrent.

Dans le même temps, la Municipalité poursuit l'objectif de re-vitaliser le centre tout en cherchant à contourner le risque d'une mise en tutelle de la

politique urbaine centrale par les commerçants et la bourgeoisie résidente.

On conviendra de la difficulté du projet !

Notre propos n'est pas d'en tirer un bilan, même provisoire. Il s'agit, plus modestement, de situer les implications de la gestion des déplacements mise en oeuvre, au regard de cette stratégie esquissée à grands traits.

Auparavant, un aperçu rapide de la démarche des autres gestions sectorielles est cependant nécessaire.

En effet, l'arrêt de la "rénovation" classique des logements, la mise en place des moyens d'une réhabilitation (lente) d'un patrimoine immobilier ancien particulièrement dégradé dans certains quartiers, le contrôle des transactions (Z.A.D., taxation des transformations en bureaux...), sont autant de dispositions qui ont déjà produit des résultats tangibles. L'habitat populaire a été préservé, y compris les fractions importantes occupées par des travailleurs immigrés, les expulsions stoppées, la tertiarisation sous forme de bureaux freinée. Il n'est pas inutile de préciser certains des enjeux en cause.

La zone constituée des 14 quartiers les plus anciens englobant le noyau historique de la ville et l'espace bâti jusqu'au début de ce siècle a un caractère ouvrier nettement affirmé. Mais de 1968 à 1975, alors que la population active reste stationnaire malgré une baisse sensible du nombre d'habitants, l'effectif ouvrier diminue de 11,7 % en 8 ans. Cependant, en 1975, un actif sur trois fait encore partie de cette catégorie. Cette déperdition s'est accompagnée de modifications sociales dont la principale est la croissance des effectifs des cadres moyens et supérieurs (1).

De nombreux indices laissent à penser que ce double mouvement a été freiné, notamment par les dispositions évoquées prises à partir du milieu des années 1970.

Est-ce à dire que le profil social du centre a été stabilisé en l'état ? Certes non... et particulièrement du fait des mesures prises en matière de gestion des déplacements au centre et à destination du centre dans la perspective de le re-vitaliser.

(1) Voir J. JOLY, *op. cit.*

1.2 - Déplacements et re-vitalisation du centre-ville

Il faut comprendre par re-vitalisation du centre, la recherche des moyens susceptibles de lui conférer le rôle de centre à l'échelle de l'agglomération.

1.2.1 - On a vu précédemment à quel point le mode de développement du réseau de T.C. a privilégié l'accessibilité de l'espace central

Un petit périmètre de "haut transit" autour de la place Victor Hugo est le siège de 63 % (en 1978) des descentes de bus de tout le réseau. Plus encore, les 3 stations principales représentent à elles seules 35 % des descentes. 35 % pour 3 arrêts, 65 % pour les 500 (environ) autres arrêts. C'est un indice de centralité notable comme le souligne un travail récent à ce sujet (1).

A quoi on doit ajouter l'amélioration de l'accessibilité automobile... induite par les usagers du T.C. qui ont libéré les places de stationnement qu'ils obéraient auparavant, par la généralisation des parc-mètres et par une politique de parcs de stationnement centraux qui n'est pas malthusienne.

Au regard des gains d'accessibilité engrangés par l'hyper-centre, le reste du centre ne bénéficie, pour sa part, que d'un apport négligeable.

1.2.2 - En second lieu, successivement de 1969 à 1979, de nombreuses rues de l'hyper-centre ont été rendues aux piétons jusqu'à former un "plateau piétonnier" de grande ampleur dont le centre de gravité coïncide avec les arrêts les plus fréquentés du réseau.

1.2.3 - Les effets socio-économiques de cette politique ne sont pas univoques mais esquissent indéniablement une configuration du centre, ou du moins de la partie ici visée, et une figure de la centralité qui divergent de celles que prétendait atteindre la stratégie évoquée ci-dessus.

* La spécialisation commerciale de l'hypercentre a été fortement accé-

(1) "Dynamismes commerciaux et déplacements urbains. Le cas de Grenoble" - P. BOISGONTIER et M. BERNARDY - I.R.E.P. Grenoble - D.G.R.S.T. - juin 1981.

lérée par la piétonnisation et la desserte en T.C., jusqu'à une quasi-mono-fonctionnalisation :

- diminution considérable des commerces "quotidiens" ;
- baisse brutale des services de "petit artisanat" ;
- implantation de beaucoup de commerces anomaux ;
- accroissement très important du prêt à porter ;
- stabilité de la restauration ; (1)

et la rente de situation dont bénéficie ces espaces n'a pas fini de produire ses effets.

* L'amélioration de l'accessibilité en T.C. (et 2 R.) du centre-ville a incontestablement élargi l'éventail des catégories sociales qui le fréquentent.

Outre l'attrait réel qu'il représente pour les jeunes, des couches sociales populaires non-résidentes, souvent reléguées dans d'autres villes à la fréquentation, en fin de semaine des "grandes surfaces" périphériques, et pour le quotidien à celle des petits commerces de proximité, se sont ainsi vu offrir des possibilités nouvelles, d'autant que deux "grands magasins" sont restés implantés au centre-ville tout en transformant leurs étalages.

* Mais l'essentiel de la fréquentation du centre-ville n'est pas là. Plateau piétonnier, accessibilité accrue et transformation des commerces consécutive ont largement contribué à donner au centre-ville le visage d'un cadre de vie séduisant pour des couches sociales disposant de plus de temps et de pouvoir d'achat que les catégories évoquées précédemment.

Nous citerons longuement l'ouvrage mentionné (2) qui conclue après enquête :

"Les commerçants ont précisé leurs cibles : 1/ la cible jeune -
2/ la cible classe moyenne et moyenne supérieure. Cible jeune : les jeanneries,

(1) Voir "Bilan de la piétonnisation dans le centre ancien de Grenoble" - J. Ph. PENICAUT, Rapport de stage à l'A.U.R.G. sous la direction de M. GAILLARDOT - 1980.

(2) "Dynamismes commerciaux et déplacements urbains" - op. cit.

la fringue fantaisie, la boutique exotique... Cible classe moyenne : le prêt à porter de bon goût, la bijouterie-orfèvrerie de bon niveau, le magasin d'exposition de meubles design (dont l'entrepôt est à l'extérieur de la zone piétonne), la librairie, la parfumerie, les centres de beauté etc...

"Il y a une certaine contradiction entre ces deux cibles. Les commerçants qui visent la jeunesse ne dédaignent pas une certaine ambiance dans la rue, le guitariste ne les gêne pas, le discount de disques leur paraît un bon commerce d'appel. Au contraire, ceux qui visent les classes moyennes craignent, et ils le disent sans détour, tout ce qui pourrait transformer la rue piétonne en supermarché pour "hippies"...

"Mais pourtant, les uns et les autres, contribuent sans même s'en apercevoir à faire de la zone piétonne un lieu urbain tout à fait particulier - un lieu non seulement monofonctionnel, consacré à certaines formes de vente, mais plus encore un lieu ludique - un lieu où selon les rues, jeunes prêts à se payer des fantaisies, ou classes moyennes désireuses d'en faire autant avec plus de moyens viennent célébrer un culte de plaisir consommatoire en acceptant de payer d'un surcoût une "certaine ambiance". Le rôle des places (place Grenette, place de Gordes...), étonnamment stables, réservées à la restauration, aux bistrotts, en apparence disjoint de celui des rues piétonnes, est en fait complémentaire du ludisme hypercentrique : "on boit un verre à la terrasse place Grenette puis on se balade et on achète Grand'Rue... ou l'inverse"

"Spécialisation ludique... mais c'est aussi une spécialisation ségrégative". En effet, les auteurs soulignent "le processus d'appropriation de l'hypercentre par ce qui fait et continue de faire la vitalité du Grenoble d'aujourd'hui, les classes moyennes, moyennes supérieures, dans les couches d'âge jeunes. L'hypercentre grenoblois n'est pas "bourgeois", il n'est pas "nouveau riche", il n'est pas "populaire" : il se veut "jeune" et un tant soi peu intellectuel de bonne condition..." :

"Espace ludique pour les nouvelles classes moyennes, telle nous paraît l'hypothèse d'évolution de l'hypercentre pour le court terme. Le "tronc commun" (1) le rend plus accessible, en bus, mais aussi en V.P.. La piétonnisation le revitalise mais le monofonctionnalise et le ségrégue" quant aux modes de vie qui s'y déploient.

(1) On appelle ainsi les faisceaux de lignes de bus empruntant les voies réservées du centre-ville.

Cette tendance, en effet dominante dans l'hypercentre, concourt à l'élévation de la rente foncière et mettrait en cause la présence des couches populaires des quartiers adjacents si ce n'étaient les mesures de "contre-feu" adoptées. Elle n'en caractérise pas moins les effets de la gestion des déplacements sur le centre.

* Peut-on pour autant, à la suite des auteurs pré-cités, imputer à quasi-commission Municipalité/commerçants du centre, les contradictions ainsi surgies ?

Il ne nous le semble pas.

La recherche simultanée :

- d'un centre qui ne soit pas celui des bureaux, des couches les plus aisées, des commerçants et de l'automobile

- et cependant d'un centre à la dimension de l'agglomération, ce qui suppose une certaine spécificité des services et de la vie sociale qu'il offre, a ouvert une longue phase de rappports ambivalents avec les commerçants dans la mesure où les options municipales à la fois

- leur offraient les bases d'une meilleure résistance aux commerces périphériques, y compris au regard de la concurrence du centre commercial implanté à l'initiative de la Municipalité aux côtés du nouveau centre-sud (La Villeneuve),

- mais interféraient profondément avec leurs modes habituels de gestion de "leur" espace et de "leur" clientèle.

Rappports ambivalents : conflit ouvert avec les commerçants et la bourgeoisie résidente sur la question du maintien au centre-ville de larges couches populaires, notamment immigrées ; divergences plus évolutives sur les choix de desserte T.C., atténuées celles-là par les effets commerciaux positifs de ces choix, par l'élimination des commerçants les plus intéressés à l'accès en V.P. de par la nature de leur activité, et par le projet tramway, mode moins nuisant que les autobus.

D'où, en effet, quelques hésitations et quelques compromis : un îlot de logements de standing couplé à un petit centre commercial (les Trois Dauphins) s'achève en plein centre en 1980 ; un parc de stationnement d'environ

700 places est mis en chantier fin 1981 à proximité de l'hypercentre après une campagne publique des commerçants ; mais en même temps s'ouvre le chantier de 400 logements sociaux à proximité du précédent, après bien des débats, y compris au sein de la Municipalité, quant à la "meilleure" utilisation des 8 hectares qui les accueilleront ainsi que d'autres équipements.

Les bases sociales essentielles de la politique suivie ne sont pas dans le rapport commerçants/Municipalité.

Nous croyons avoir montré que ce sont :

- d'abord les couches moyennes sensibles à une organisation moins automobilistique du centre-ville qui ouvre l'opportunité de modes de fréquentation moins contraignants physiquement et moins marchands... même si leurs dépenses au centre sont élevées ;

- et aussi les couches populaires, résidant ou travaillant au centre-ville et le fréquentant quelque peu pour achats, services et loisirs.

Bases sociales plurales donc, on au moins diverses, face à une centralité qui a privilégié des pratiques sociales beaucoup plus univoques qui ne peuvent prétendre refléter la "double culture" (pour paraphraser un mot célèbre, en lui conférant un autre sens) couches populaires/couches moyennes de l'agglomération, si l'on veut bien, un instant, accepter un tel schématisme.

S'impose donc la conclusion des auteurs d'une recherche récente (1) sur Grenoble : "Tout se passe comme si le fait de chercher à dépasser la contradiction principale sur le centre - appropriation capitaliste/appropriation populaire - se traduisait par le surgissement de contradictions secondaires à l'intérieur même des... bases sociales de la Municipalité".

Encore faudrait-il préciser le sens de "secondaires"...

2 - Transports urbains et hiérarchisation des espaces de l'agglomération

On conçoit aisément que la re-configuration d'un centre-ville ayant vocations à l'échelle de l'agglomération concerne la structuration de l'ensemble

(1) "L'adolescence d'un nouveau pouvoir communal" - B. DELBARD, R.P. GATTEFOSSE, Ch. LACROIX, J.F. PARENT et M.F. SOULAGE - Institut d'Urbanisme de Grenoble - 1978.

urbain des 400 000 habitants de la "cuvette" grenobloise. C'est encore plus clair si l'on sait que le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.), arrêté en 1973, proposait une organisation de l'espace urbain autour d'une pluralité de centres hiérarchisés.

Il convient donc d'abord de situer l'évolution du centre grenoblois qui vient d'être examinée, au regard des perspectives qui avaient ainsi été tracées.

Dans un second temps, on examinera comment les formes de développement du réseau de transport urbain ont interféré avec les projets de centres secondaires.

2.1 - Centre d'agglomération et centres "secondaires"

Entre 1962 et 1968, la croissance démographique de l'agglomération (31 communes) s'établissait à plus de 4 % annuels. Le S.D.A.U., élaboré à partir de la fin des années 1960 et arrêté en 1973, extrapolait cette tendance et prenait la mesure des conséquences prévisibles sur un espace disponible limité et enclavé entre trois massifs montagneux : Vercors, Chartreuse et Belledonne.

D'où les options volontaristes d'aménagement alors retenues :

- ramener la croissance de l'agglomération à 2 % par an afin que la population n'y dépasse pas les 500 000 habitants en 1985 ;
- organiser le report de la croissance démographique et des activités excédentaires au regard de cet objectif autour de nouveaux pôles, extérieurs, au nord-ouest et au nord-est notamment, distants d'une trentaine de kilomètres de la zone urbanisée.

Quant à la structuration souhaitable de l'agglomération proprement dite, le S.D.A.U. proposait :

- que le centre ancien de Grenoble joue le rôle de centre d'agglomération ;
- la constitution d'un second centre majeur à quelques kilomètres

au sud du précédent, à proximité du territoire de la commune d'Echirolles mais situé, pour l'essentiel, sur la commune de Grenoble, entérinant ainsi l'importance du programme de la Villeneuve (6 000 habitants pour la 1ère tranche ; 3 tranches prévues ; ouverture du 2ème quartier à la fin des années 1970) ;

- la constitution de centres secondaires périphériques et intercommunaux desservant l'est (Meylan) et l'ouest (Fontaine).

Du fait du ralentissement de la croissance démographique - 2,4 % annuels de 1968 à 1975, moins de 2 % depuis - la "cuvette" grenobloise n'atteindra pas le seuil fatidique des 500.000 habitants aussi rapidement qu'il avait été envisagé. Cependant les inquiétudes nées du développement dispersé de l'habitat péri-urbain laissent à l'ordre du jour le souci du S.D.A.U. d'organiser l'urbanisation à distance de l'agglomération actuelle. Ce schéma reste toutefois entièrement à concrétiser.

En revanche, le centre de Grenoble a été aménagé de 1973 à aujourd'hui ainsi qu'analysé plus haut, et le centre-sud s'est considérablement développé autour de la Villeneuve et du centre commercial de Grand'Place, drainant une fraction importante des courants financiers, économiques et culturels.

Ce centre-sud est bien relié au centre principal par les axes radiaux du réseau de T.C. et il se branche maintenant sur certaines des lignes de rocade mises en place très récemment. Toutefois, la desserte des commerces de ce centre sacrifie très largement à l'automobile : le réseau viaire qui l'irrigue est quasiment sur-dimensionné et l'offre de stationnement gratuit y est très satisfaisante (parcs en silos sous le centre commercial).

Comme le note la recherche déjà mentionnée (2) : "Grenoble s'affirme ainsi, en détenant les deux centres sur son territoire, comme la seule capable d'exercer une hégémonie véritable sur l'agglomération. Il devient maintenant difficile de recréer d'autres centres ailleurs, qui aient du moins cette dimension stratégique...". Et les politiques de transport et de gestion des déplacements y ont apporté une contribution notable sinon essentielle.

(1) Voir "Le S.D.A.U. de la région grenobloise 5 ans après son approbation" - Note A.U.R.G. - 1979.

(2) "L'adolescence d'un nouveau pouvoir communal", op. cit.

2.2 - Dessertes radiales et centres "secondaires" (1)

Les centres secondaires est et ouest prévus au S.D.A.U. en vue de structurer leurs zones respectives (rive gauche du Drac et rive droite de l'Isère-amont) n'ont pas encore émergé de terre. On peut donc s'expliquer que leur desserte n'ait pas fait l'objet de projets précis à ce jour.

Par contre, la commune de Saint-Martin d'Hères (qui jouxte Grenoble au sud-est) a terminé l'élaboration d'un projet de centre dont elle envisage que la vocation s'étende au-delà de son propre territoire vers le sud-est plus éloigné, mais dont l'objectif fondamental est de tenter d'agrèger les différents quartiers de la commune, aujourd'hui encore assez éclatés, et de susciter ainsi une vie communale plus autonome du centre de Grenoble, très proche, donc d'échapper quelque peu au statut de cité-dortoir de la première couronne périphérique (2).

Envisagée depuis longtemps et mûrie longuement, cette ambition avait déjà motivé les réserves de la Municipalité à l'égard du S.D.A.U. tel qu'approuvé en 1973.

La première tranche de logements sortira de terre à la fin de 1981.

Nous avons déjà mentionné la préoccupation de Saint-Martin d'Hères d'éviter la traversée de son espace par des voiries censées désengorger les axes est-ouest existants, y réduire les nuisances et protéger le centre-ville de Grenoble du transit inter-périphérique et interrégional (voir I,3).

Le projet de futur centre structure notablement sa desserte autour de lignes de bus et de pistes cyclables. Mais, bien avant le début des travaux, la commune, de par sa position géographique, dans la perspective de ce centre, et dans le souci immédiat d'une irrigation de son propre territoire, souhaitait voir se mettre en place des dessertes en T.C. pertinentes au regard de ces préoccupations.

De ce fait, Saint-Martin d'Hères s'est trouvée en situation de critique quasi-permanente par rapport au mode de développement radio-concentrique

(1) On reviendra plus amplement sur cette question dans une autre recherche en cours d'achèvement.

(2) "Mémoire de présentation de la Z.A.C. du centre de la ville" - Ville de Saint-Martin d'Hères - avril 1980.

du réseau et a souligné, avec une insistance accrue au fil des ans, la nécessité de concevoir et mettre en service des lignes de "rocade" de T.C.

On ne fera qu'énoncer ici la double contradiction soulevée par cette démarche qui en éclaire les vicissitudes :

- contradiction au regard de la logique de "couverture" de l'agglomération et de desserte privilégiée du centre-ville (et du centre-sud pour une part) qui a présidé à la modernisation du réseau de 1974 à 1980 ;

- contradiction aussi au regard d'une autre logique, privilégiant les mêmes modes de desserte, mais, cette fois, dans le souci d'atteindre les meilleurs ratios offre/usage et de limiter ainsi les déficits de fonctionnement du réseau ; logique qui conduit à calquer sa structure sur les flux dominants pré-existants et donc à reproduire la division économique et sociale de l'espace (1).

La démarche de Saint-Martin d'Hères semble ainsi interroger à la fois :

- les formes et les contenus de la coopération inter-communale au sein de l'agglomération ;

- les implications du système de planification et de financement des transports collectifs urbains mis en place au plan national au cours des années 1970 (2).

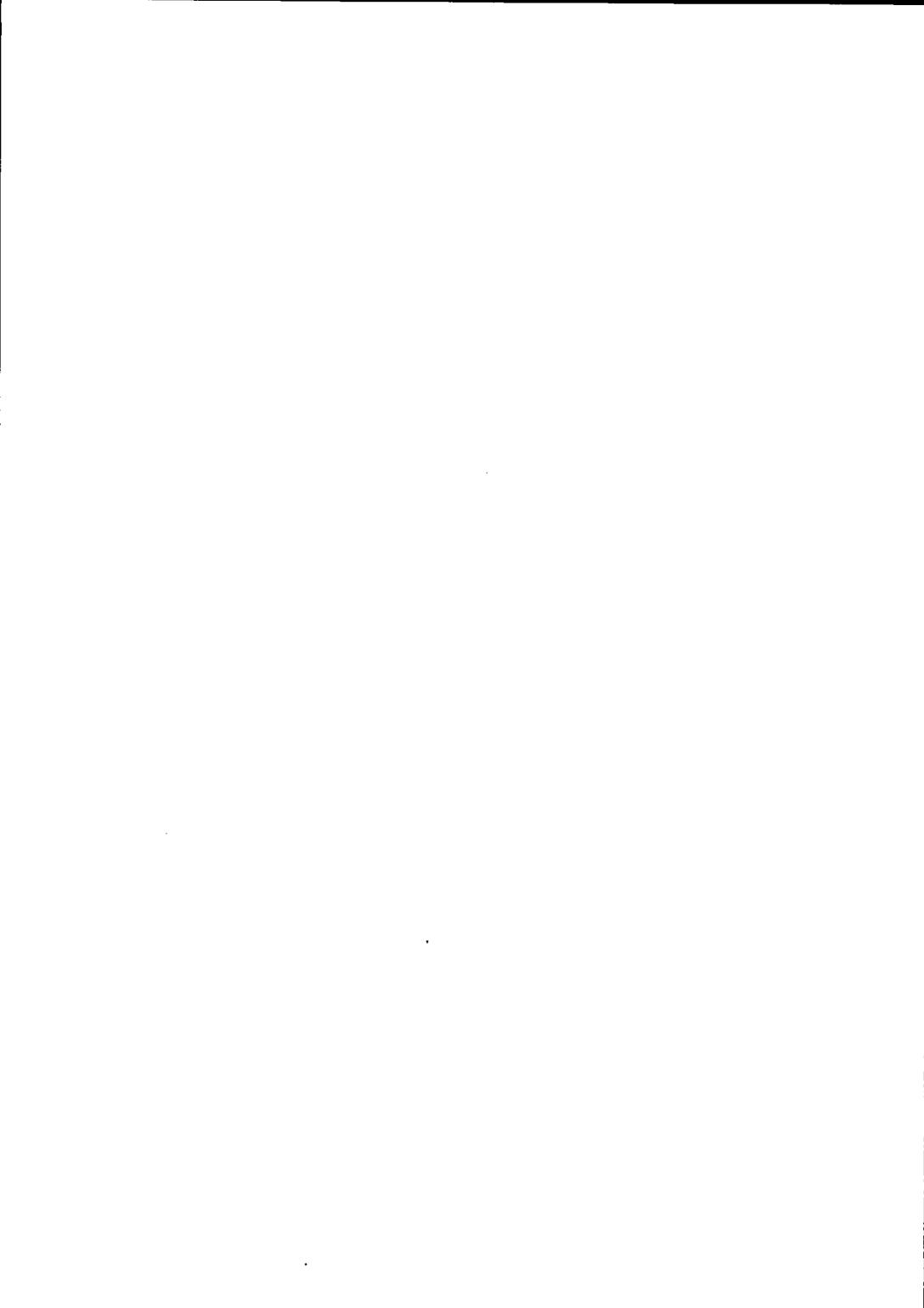
(1) C'est cette logique que nous avons qualifiée de "sectorielle", propre au fonctionnement techno-économique des T.C., dans nos travaux antérieurs.

(2) Rappelons que le mode de financement instauré laisse (sauf séquences transitoires) l'essentiel des déficits de fonctionnement des réseaux à la charge des collectivités locales, au contraire de la région parisienne.



CHAPITRE IV

CONCLUSIONS



Les enjeux analysés ci-dessus, les bases sociales auxquelles ils renvoient autorisent à comprendre la politique de transports urbains mise en oeuvre comme l'expression d'un compromis socio-politique au sein de l'agglomération.

Ce compromis permet mal d'affronter les contradictions profondes qui "travaillent" les systèmes de transport urbain. De ce fait, il tend à maintenir le niveau local dans un rapport de subordination au regard des nouvelles formes d'intervention de l'Etat central sur les transports urbains telles qu'elles se sont structurées au cours des années 1970.

1 - Un compromis socio-politique interne à l'agglomération

1.1 - On a vu quels nouveaux rapports sociaux aux déplacements et quelles nouvelles pratiques de l'espace urbain la politique de transport menée a contribué à faire émerger.

Rappelons l'essentiel :

- facilités nouvelles de déplacement pour les inactifs qui n'ont pas ou peu accès à l'automobile mais persistance de la subordination à l'automobile de la plupart des déplacements des catégories actives y compris de revenus limités ;

- développement sur de nouvelles bases de pratiques sociales de fréquentation du centre-ville notablement marquées par les couches moyennes supérieures salariées ; du même coup ce centre-ville assure à la commune de Grenoble une hégémonie de même label social sur l'ensemble de l'agglomération, en même temps que cette gestion des déplacements contribue à l'accès de couches sociales modestes au centre-ville et s'articule à une préservation de l'habitat populaire qui y est localisé ;

- offre de nouveaux modes de déplacement (T.C., 2 R., M.A.P.) à des catégories sociales devenues idéologiquement distantes à l'égard des modes de vie liés à l'usage urbain de l'automobile.

La "structure" de ces effets de la politique locale de transport fonde, croyons-nous, la caractérisation socio-politique suivante :

au-delà des tensions réduites ou des aspirations prises en compte

par la politique locale de transport, s'est en fait opérée, sur ce terrain des transports urbains, une régulation des rapports respectifs des couches populaires et des couches salariées moyennes et supérieures aux dysfonctionnements de l'organisation urbaine et à la crise des modes de vie urbains qui ont affleuré à la surface de la société française à la fin des années 1960.

Les rapports réciproques de ces deux sous-ensembles sociaux en ont été affectés ainsi que leurs relations idéologiques aux instances locales intervenantes.

1.2 - Les compromis qui ont modelé ces résultats sont complexes à dégager, pour deux raisons au moins :

- la gestion des transports urbains est un champ d'expérience nouveau pour le niveau local, du moins celle des T.C. et de l'interface T.C./ autres modes de transport ; la démarche n'est, par conséquent, pas linéaire, tant s'en faut ;

- les instances municipales, a fortiori inter-communales, médiatisent, par leurs conceptions et leurs pratiques, la représentation des catégories qui constituent leurs bases sociales mais dont il apparaît pourtant qu'elles fournissent les référents des compromis passés.

Ces compromis s'énoncent dans de multiples dimensions :

- en termes de transports :

politique de "couverture" spatiale de l'agglomération conférant au réseau T.C. un caractère de service public fonctionnel, donc n'opérant pas de sélection sur critères sociaux entre les secteurs géographiques à desservir (même pas pour déterminer l'ordre des opérations de promotion ; exemple : amélioration précoce de la desserte du secteur "résidentiel" d'Isère-amont rive droite).

En même temps, politique tarifaire à caractère social prononcé.

Mais desserte très privilégiée du centre-ville dont les effets ségrégatifs sont sensibles à divers titres.

Cependant, très bonne irrigation du centre-sud qui concerne à la fois Echirolles et Grenoble mais bénéficie surtout à Grenoble.

- en termes institutionnels :

La politique de "couverture" de l'agglomération par le réseau agrège les intérêts de toutes les communes parties prenantes au S.M.T.C. et circonscrit les risques de discordances avec la commune-centre "destinataire" d'un réseau essentiellement radio-concentrique.

De ce point de vue, il est clair que l'hypothèse, un temps caressée, d'un transport en site propre - "mode nouveau" (Poma 2000...) - n'aurait pas autorisé cette gestion spatiale et institutionnelle "fine".

- en termes idéologiques :

Compromis entre deux conceptions dominantes du rôle de l'instance locale renvoyant à deux conceptions de la place des systèmes de transport urbain existants dans la reproduction des rapports sociaux.

Première conception : ni l'Etat, ni les transporteurs privés généralement concessionnaires des réseaux, chacun pour leurs raisons, ne sont disposés à offrir le service public de transport à caractère social dont les "travailleurs" ont besoin ; il appartient donc aux pouvoirs locaux lorsqu'ils représentent les classes dominées de mettre en place un tel service en revendiquant que le financement en soit supporté par les employeurs et l'Etat ; l'intérêt général n'en pâtira point puisque les nuisances, les gaspillages énergétiques et les coûts économiques et sociaux de l'automobile seront réduits d'autant.

Deuxième conception : l'automobile "qualifie" socialement les espaces et notamment les espaces centraux des villes ; elle est le vecteur d'une ségrégation sociale dans les accessibilités, dans les modes de vie, dans l'appropriation des espaces et contribue ainsi à définir des "pouvoirs sur la ville", spécialement au bénéfice de la bourgeoisie et petite-bourgeoisie urbaines traditionnelles (commerçants, professions libérales, bourgeoisie locale résidant au centre-ville...) et au détriment des salariés ; l'instance locale poursui-

vra donc l'objectif de mettre à disposition de tous des valeurs d'usage urbaines nouvelles, non seulement donc des moyens de transport pour ceux qui n'en ont pas, mais aussi des espaces matériellement et socialement remaniés.

La première conception énonce implicitement un rôle de l'instance locale référé à l'Etat, carent en matière d'équipements collectifs, et aux capitaux gestionnaires des réseaux, réticents aux critères de "service public" sinon prisonniers de critères de "rentabilité".

En revanche, la seconde conception soulignerait plutôt que le système de transport urbain véhicule des positions des forces socio-politiques locales qui attachent une part de leur statut économique, social, culturel et politique, à certains modes de fonctionnement de ce système.

Pour schématiser soient ici leurs énoncés, deux sensibilités sociales et idéologiques sont ainsi nettement en cause, qui ne s'affrontent, mais ne s'allient non plus, jamais réellement.

1.3 - Ces compromis multi-dimensionnels ont fait l'économie d'une analyse des deux processus essentiels qui structurent la scène des transports urbains :

- la division socio-économique de l'espace urbain ;
- la gestion par l'Etat de la sphère de la consommation.

1.3.1 - L'articulation politique de transport/flux de déplacements/division socio-économique de l'espace urbain de la formation sociale locale n'a fait l'objet que de peu d'approches politiques concrètes de la part des acteurs locaux :

- les productions écrites du S.M.T.C. "naturalisent" les déplacements urbains sans autre discrimination ; de même pour de nombreux textes des organisations politiques de gauche pourtant sensibles habituellement à la division sociale de l'espace ou, au moins, à l'éclatement habitat/travail ;
- la structuration des espaces périphériques par les zones industrielles, la voirie rapide et l'automobile est entérinée, matériellement et idéologiquement, alors qu'elle résulte, pour l'essentiel, des modalités de la connexion de la grande industrie locale à son environnement régional et national et du marquage des modes de vie par ces modalités ;
- les déplacements domicile-travail marqués par la spatialisation de

l'appareil productif local, notamment industriel, et par ses pratiques de gestion de la main d'oeuvre. n'ont été l'objet que d'éphémères réflexions au début de la période d'étude :

- enfin, la politique de transport mise en oeuvre a cheminé indépendamment de "projets d'urbanité" (1) à l'échelle de l'agglomération et notamment d'une réflexion réellement inter-communale sur le(s) centre(s) dans une ville de cette taille ; par l'absence d'un tel débat le projet martinérois (Saint-Martin d'Hères), par exemple, s'est trouvé en porte-à-faux alors que Grenoble menait à bien ses propres choix sur la hiérarchisation des espaces de l'agglomération et en récoltait les fruits idéologiques - c'est Grenoble qui crée des espaces socialement "novateurs".

Si les communes de banlieue les plus importantes apparaissent ainsi paradoxalement désarmées au regard d'enjeux qui les concernent au premier chef :

- c'est qu'elles ont été "débordées" par les besoins d'équipement considérables découlant d'une expansion très vive ;

- c'est qu'elles sont tributaires d'une demande sociale d'accès au centre-ville faute de services alternatifs sur place, demande aggravée par la mauvaise qualité du service de transport pré-existant ;

- c'est que leurs positions sont divisées par la constitution d'un centre-sud qui associe (à parts inégales) Grenoble... et Echirolles ;

- et marquées, de façon encore dominante, par un mode d'approche de l'aménagement de l'espace centré sur le "social" et le "quantitatif", hérité des luttes sociales à l'entreprise (ex. dans le champ transport : conception sociale et fonctionnaliste de l'accès de la classe ouvrière à l'automobile privée).

1.3.2 - Seconde détermination des systèmes de transports urbains reléguée par les compromis pratiqués : celle qui lie la disponibilité-indisponibilité des différents modes de transport à la gestion par l'Etat des consommations marchandes au regard des consommations collectives (ainsi que des modes de vie afférents).

 (1) Voir "Sur les pratiques sociales urbaines" - B. HAUMONT et B. CUNEO - S.A.E.I.-M.E.L.T. - Prospective et Aménagement - 1977.

L'explicitation des enjeux (économiques, socio-politiques, culturels, symboliques) articulés à la place des différents modes de transport dans les déplacements urbains est indispensable si l'on veut pouvoir déchiffrer, y compris au plan local, le positionnement relatif - matériel et idéologique - des différentes couches sociales au regard de ces modes de transport. Et ces positionnements ont sensiblement évolué dans les 15 dernières années...

Faute d'une telle analyse, les arbitrages entre les modes de transport et leurs espaces de circulation se trouvent réduits, par exemple :

- ou à une intervention "sociale" fondée sur une analyse "économiste" ;
- ou encore à une intervention qui valorise certains enjeux (le centre, l'habitat populaire, les commerçants, la bourgeoisie locale) et en masque d'autres (les pratiques nouvelles des couches moyennes salariées en termes de déplacements, de transport et de consommation).

Peu appréhendée, cette complexité des enjeux liés au remaniement des systèmes de transport urbain, dans l'ordre de la division socio-économique de l'espace et de la gestion étatique de la consommation :

- a limité la capacité d'une démarche qui a juxtaposé au moins deux stratégies distinctes à s'assurer tant de la maîtrise des changements sociaux réels qu'elle entraîne qu'à minima de leur conformité aux finalités poursuivies ;

- fonde l'hypothèse que l'atteinte d'une telle maîtrise passe par :

- . des processus de débats et d'alliances explicitées entre les forces sociales concernées,
- . des analyses approfondies du champ d'intervention en cause et des contradictions qui s'y nouent,

les uns alimentant les autres et réciproquement.

Cela renvoie à la capacité des principales composantes politiques et sociales en présence (au sein et à l'extérieur des instances de pouvoir) à définir une stratégie conjointe de conduite des changements sociaux localement opérables et à réaliser les alliances corollaires.

Nous sortons là du champ de cette recherche.

2 - Rapports locaux à une régulation d'Etat de la crise urbaine

On a tenté d'éclairer, jusque-là, à travers les contenus des politiques de transport engagées et leurs incidences, les modes d'implication du niveau local par rapport au renouvellement de la gestion étatique des transports urbains intervenu au cours des années 1970.

On essaiera de situer brièvement ici les pratiques proprement politiques du niveau local dans ce champ. Il s'agira, ce faisant, de mieux cerner les rapports d'un niveau local, où les classes dominées au plan national sont dominantes, à une régulation d'Etat qui se présente au moins comme réformatrice sinon "progressiste".

Nous organiserons cette investigation sommaire autour de trois ordres d'interrogations relatifs aux pratiques de consultation, aux pratiques idéologiques et aux pratiques revendicatives des instances locales compétentes (1).

2.1 - Pratiques sollicitant expression et participation de la population

Les modifications successives apportées au réseau de T.C. ont fait l'objet de procédures systématiques de consultation des populations concernées et leur mise en oeuvre s'est effectuée en concertation étroite avec celles-ci (via notamment les Unions de Quartiers).

Des projets importants (notamment en matière de voirie est-ouest : Pont Mistral, axes de transit dans les quartiers sud-ouest de Grenoble...) ont été sensiblement infléchis ou même abandonnés à la suite des protestations et revendications des habitants prises en compte par les élus.

Cependant, à travers ces multiples canaux de négociation sociale, s'opère beaucoup plus la gestion concertée d'une politique qu'une mobilisation de forces sociales pour l'élaboration et la réalisation d'objectifs que les décideurs disent pourtant fortement contraints par le système de financement mis en place par l'Etat.

Les modalités mêmes de ces consultations-négociations, en ce qu'elles

(1) Voir N. MAY et B. CUNEO, *op. cit.*

interviennent lorsque sont envisagées des transformations des réseaux, au coup par coup, enferment largement leur contenu dans la régulation des contradictions les plus "fines", le contournement des intérêts acquis, si ce n'est dans les problèmes techniques et sur-valorisent les affrontements relatifs au centre-ville.

A preuve des effets "pervers" de ces procédures... la surprise de beaucoup d'élus devant les résultats, très favorables aux T.C., du sondage d'opinion effectué au printemps 1978. L'opinion locale s'avérait, somme toute, moins éloignée des conceptions de l'A.D.T.C. (1) que ces élus ne le pensaient. Les clivages sociaux et idéologiques autour du débat T.C./V.P. apparaissaient beaucoup moins prononcés que pressenti.

Dernière remarque mais d'importance : l'absence de consultation des salariés sur leurs lieux de travail. La gestion de la desserte du bassin de main-d'oeuvre ne constitue pas un axe de la politique de T.C. locale, nous l'avons déjà vu et nous y reviendrons. Et pour gérer les flux sur la voirie... les comptages suffisent.

2.2 - Les pratiques idéologiques sont extrêmement parcellaires

Elles sont très parcellaires notamment au regard des deux questions essentielles à une gestion politique des transports urbains (gestion dont se réclament les principaux intervenants) :

- l'explicitation critique des rapports entre système de transport urbain et reproduction de l'organisation sociale ;
- le dévoilement des significations de la régulation étatique mise en place.

On ne peut que constater qu'aucune politique d'intervention idéologique globale n'a été élaborée. Les interventions de ce type sont rares. Elles sont généralement défensives, en réaction à des tentatives de remise en cause de la politique suivie provenant des commerçants, du patronat local...

 (1) Association d'ailleurs représentée auprès des instances du S.M.T.C..

Elles trouvent une relative unité autour de thèmes qui les apparentent paradoxalement au discours dominant sur la "qualité de la vie" (faciliter les déplacements de tous, réduire les coûts de l'automobile pour la collectivité...) ou sur la "crise de l'énergie".

Cependant, certaines interventions idéologiques mettent en cause le cadre institutionnel de l'action des collectivités locales notamment sous son aspect financier. Cette question fait l'objet d'une certaine insistance qui va fréquemment jusqu'à l'expression de la revendication de moyens financiers accrus. Il faut toutefois noter que cette revendication n'est pas couplée à l'affichage d'ambitions concrètes plus avancées et reste donc relativement abstraite pour la population (voir les malentendus profonds que révèle à ce sujet le sondage d'opinion déjà mentionné).

2.3 - Il n'est pas surprenant, dans ces conditions, que les pratiques revendicatives soient quasi-inexistantes.

On entend par là des pratiques qui associent durablement instances élues et populations (dans un rapport différent de la délégation de pouvoir) dans le cadre de luttes sociales opposant revendications locales et politique nationale, ou de manière plus riche, visant à investir et dépasser les cadres contraignants des politiques nationales.

Dans le seul domaine où l'expression revendicative est constante - l'exigence de financements - elle ne débouche cependant pas sur des pratiques.

L'absence d'interventions politiques de cette nature à la suite du désengagement financier de l'Etat en matière de "voirie urbaine rapide" ou encore à l'occasion de la négociation de la seconde phase du "contrat de développement" passé entre l'Etat et le S.M.T.C., est tout-à-fait remarquable. En effet, les rapports local/national autour des moyens financiers de la politique souhaitée étaient spécialement tendus et les enjeux importants.



CONCLUSION GENERALE



Les cas lillois et grenoblois révèlent deux implications très contrastées du niveau local en regard des moyens nouveaux de gestion de la mobilité urbaine qui se mettent en place, à l'échelle nationale, au cours des années 1970.

La prégnance des enjeux économiques et des sollicitations pour une transformation profonde du tissu urbain à Lille-Roubaix-Tourcoing et, a contrario, la "disponibilité" grenobloise pour des interventions de gestion fine de l'espace et des pratiques urbaines, apparaissent, au terme de cette recherche, permettre de fonder des explications essentielles de ce contraste.

L'acuité des disparités, des contradictions territoriales au sein de l'agglomération lilloise et l'absence de perspectives claires de solutions ou de dépassements de celles-ci, emportent deux conséquences majeures.

Les équipements publics de transport, leur nature, leur localisation, sont pensés en fonction de leurs effets attendus sur la restructuration spatio-économique d'ensemble qui est postulée.

Leur localisation (grande voirie routière de raccordement, axe de transport collectif entre la Ville Nouvelle et le centre de Lille, peu de choses au nord-est) est conçue en vue de contribuer à une nouvelle dynamique économique en rupture profonde par rapport à l'ordonnement de l'existant.

Leur nature (tant les choix autoroutiers que celui du V.A.L.) résulte du souci de marquer la finalité, la qualité, la modernité, du projet tertiaire métropolitain poursuivi.

Les demandes sociales locales latentes sont bien naturellement elles-mêmes marquées de cette situation d'éclatement spatial et d'appartenance à des structures socio-économiques disparates, ou en régression aigue, ou menacées, ou au moins peu assurées de leur avenir et de leur modernité, c'est-à-dire de leur pertinence au regard des évolutions générales en cours.

Le V.A.L. est un projet intrinsèquement lié à cette configuration, plus en phase avec une politique d'Etat (2ème moitié des années 1960) envisageant des équipements lourds de transport collectif pour la desserte efficace des centres tertiaires d'agglomérations importantes (métros de Lyon et Marseille), ou encore avec une politique énonçant la réhabilitation des transports collectifs autour de technologies nouvelles (début des années 1970), qu'avec la définition suivante de cette réhabilitation conçue alors par déploiement et développement des réseaux existants impliquant une gestion fine des espaces et de leur affectation même si, pour l'essentiel, il s'agit toujours d'un projet de gestion de la centralité mais différent des précédents.

Que le V.A.L. ait perduré bien au-delà de ces deux premières phases de la politique étatique centrale et bien au-delà aussi de la période de crédibilité de la "tertiairisation supérieure" n'est pas pour surprendre, à nos yeux.

Il ne s'agit pas principalement d'un effet d'inertie, mais surtout de l'effet de la persistance et de la gravité des contradictions auxquelles il était censé apporter réponse. Et de l'ampleur du plan global dont il participait.

A la limite, le V.A.L. est alors devenu le symbole d'une stratégie qui, entre temps, a perdu beaucoup de ses autres éléments de contenu.

Doublement symbolique donc : d'une stratégie et d'une résistance locale à sa remise en cause par les réticences de l'Etat.

A ce double titre, il tient indéniablement déjà un rôle majeur de régulation politique locale même si cette régulation n'emprunte guère des objectifs et des contenus du dispositif de remaniement de la gestion des systèmes de transport urbain mis en place à partir de 1973.

Que cette régulation politique occulte assez largement la persistance des contradictions territoriales majeures de l'agglomération est moins, ainsi que nous l'avons montré, l'effet du projet V.A.L. en tant que tel que celui du fonctionnement de la C.U.D.L. et des bases socio-politiques qui l'alimentent. Le V.A.L. est seulement un excellent support de ce fonctionnement et de cette occultation. Enfin, *last but not least*, en dépit des péripéties analysées, il survit et se met en place, témoin majeur d'une stratégie dont beaucoup d'autres

composantes se sont effritées faute qu'elles puissent faire l'objet d'une maîtrise locale réelle.

° ° °

Est-il besoin de souligner que l'agglomération grenobloise offre, en 1973-74, un contexte d'insertion tout-à-fait différent pour de nouvelles politiques de gestion de la mobilité et des transports urbains ?

Les articulations régionales, nationales et internationales des activités productives locales sont assurées pour l'essentiel de même que la fluidité du bassin d'emploi, même si les infrastructures semblent avoir été plutôt conçues pour les connexions avec les espaces extérieurs que pour les dessertes internes.

L'agglomération ne connaît pas de crise économique majeure, n'a pas d'avenir économique à se chercher, de tertiaire supérieur à importer, pour valider une image (et une réalité) de dynamisme qu'elle a déjà acquise.

Deux conséquences en découlent pour notre objet.

L'ordre du jour n'est pas occupé de projets de réorganisation de l'espace productif. Et si le S.D.A.U. a bien prévu de ne pas laisser s'organiser en tâche d'huile la croissance attendue, le ralentissement de celle-ci reporte quelque peu les partis de structuration volontaire qui avaient été énoncés et donc la mise en oeuvre des politiques de transport qui devaient contribuer à cette structuration.

Deuxième conséquence, Grenoble reste sur la lancée d'une trajectoire de développement économique intense d'où à la fois des demandes sociales (diverses) d'organisation de la reproduction au sens marxien du terme et une assez grande disponibilité sociale pour la gestion du cadre de vie.

Si les politiques de transport à Grenoble comportent bien, ainsi que nous l'avons analysé, des dimensions notoires relatives à la structure urbaine et notamment à la centralité (unique ou plurielle ? support de quelles socialités ?...) elles sont peu dépendantes d'enjeux proprement économiques mais beaucoup plus de stratégies relatives aux pratiques sociales, aux modes de vie

ou aux rapports sociaux de pouvoir sur l'espace de l'agglomération.

De là, l'importance ici, contrairement à ce que nous avons vu sur Lille (où l'on peut trouver quelques apparences semblables mais d'échelles et de significations très différentes), des modes d'exercice nouveaux de la mobilité qui sont offerts, des remaniements d'accessibilités, de l'organisation de qualifications nouvelles, physiques, marchandes, symboliques, de certains espaces, en un mot d'une gestion de la mobilité qui a touché, de plus ou moins près, tous les quartiers et toutes les zones de la ville-centre et de la périphérie.

Si la commune-centre a marqué cette politique de son empreinte (160.000 hab. sur une agglomération de 380.000), les communes périphériques y ont tenu une place majeure et si cela ne préjuge pas de la neutralité de la politique en cause à l'égard de la division sociale de l'espace, cela permet, en revanche, de souligner le rôle de respect des "équilibres" inter-communaux qu'ont joué les institutions volontaires de coopération inter-communale que s'est donnée l'agglomération.

Dans ce cadre, la politique locale de transport a été à la fois réparatrice de tensions sociales latentes nées des modes de gestion antérieurs de la mobilité et instigatrice de pratiques nouvelles de déplacement et d'appropriation des espaces.

Réparatrice des inégalités sociales au regard des possibilités de déplacements dans la ville en procurant des opportunités réelles d'échapper à l'exclusivité de l'automobile à des catégories sociales dont l'accès aux services d'un véhicule privé n'était pas assuré pour des raisons économiques (solvabilité), sociales (femmes, jeunes...) ou physiques (personnes âgées...). Ici, la politique de transport se présente sous les espèces d'une politique sociale classique dispensatrice d'un service collectif largement subventionné, alternatif d'un équipement personnel de type marchand.

Réparatrice encore cette politique en ce qu'elle a permis d'éviter, d'atténuer ou même de revenir substantiellement sur les dommages causés à certains espaces par l'usage intensif de l'automobile, soit pour transit soit pour destination. La réhabilitation des transports collectifs (et des deux-roues) a eu des effets diffus de ce type sur l'ensemble de l'agglomération en même temps que des effets plus concentrés sur certaines zones de résidence de

Couches moyennes ou populaires (renoncement à la réalisation d'infrastructures nuisantes notamment). Il est clair, cependant, que ce sont avant tout les valeurs d'usage urbaines du centre-ville ancien qui ont ainsi été revalorisées ouvrant la voie à des usages sociaux et à des pouvoirs sur le centre sensiblement remaniés en comparaison des années 1960.

Cette politique a été aussi, disions-nous, instigatrice de pratiques nouvelles de la mobilité et de la vie urbaine.

Pratiques nouvelles de la mobilité à pied, en deux-roues, en transport collectif qui plongent loin leurs racines dans des attentes de convivialité (zones piétonnes, "fêtes du vélo"...) en réaction à la mécanisation, à l'anonymat, au caractère marchand et contraint de la "ville-automobile".

Enfin, re-définition de la centralité, de ses fréquentations, de ses modes d'usage ne sont pas les moindres contributions de la politique de transport mise en oeuvre. Sans y revenir longuement ici, il faut seulement souligner que ces transformations notables ont largement emprunté à la croissance des couches moyennes salariées, intellectuelles, tertiaires, techniciennes aussi, réservées dans leur masse, réfractaires pour une fraction significative, à l'égard d'une stricte fonctionnalité des déplacements au centre, d'une tendance à la confiscation de la centralité par les commerçants, les bureaux, les bourgeoisies résidentes traditionnelles, d'une ségrégation outrancière des espaces, souvent aussi animatrices des mouvements sociaux sur le cadre de vie, l'habitat, la consommation, l'environnement et enfin disposant de temps et de solvabilité.

C'est aussi dans ce substrat sociologique et idéologique que la politique locale s'est enracinée. C'est sur ces attentes, sur ces aspirations, sur ces critiques de la société urbaine et de la société tout court qu'elle s'est appuyée au moins implicitement. C'est à celles-ci qu'elle a procuré des satisfactions et fourni des lieux d'investissement.

Dans une autre direction, l'offre d'un service public à caractère social (via les tarifs et la "couverture" de l'espace) a rencontré des demandes plus classiques, tournées antérieurement vers les exploitants des réseaux dont les critères de gestion et la situation financière n'autorisaient que des réponses très étriquées.

L'originalité, sous ce second aspect, des choix de transport collectif

assumés par l'agglomération grenobloise est d'avoir assuré, plus qu'ailleurs semble-t-il, une bonne accessibilité du centre-ville ancien aux couches sociales modestes de la périphérie, même si les pratiques du centre sont surtout marquées par des catégories dont les budgets et les budgets-temps sont plus riches. Et les options de desserte de cet espace et d'organisation des déplacements en son sein, ont largement participé à ces deux résultats.

N'est-ce pas là un travail de régulation de la société locale qui puise, certes, dans une gestion de la mobilité urbaine mais ne s'y épuise pas en ce sens qu'il opère des changements dans des rapports sociaux rien moins que sectoriels ou locaux ?

1

Dans cette perspective, cette recherche ne pourrait prendre tout son sens que rapprochée d'analyses plus vastes des remodelages des interventions étatiques sur l'urbain au regard de la conjoncture économique, sociale et politique des années 1970.

De nombreux travaux soulignent que le positionnement des nouvelles couches salariées (par rapport tant aux groupes sociaux exerçant le pouvoir qu'aux couches ouvrières et populaires) constitue l'un des enjeux primordiaux de ces transformations des régulations étatiques.

Nos propres conclusions sont convergentes.

ENTRETIENS AVEC DES RESPONSABLES INSTITUTIONNELS

DES POLITIQUES D'AMENAGEMENT ET DE TRANSPORT



AGGLOMERATION LILLOISE

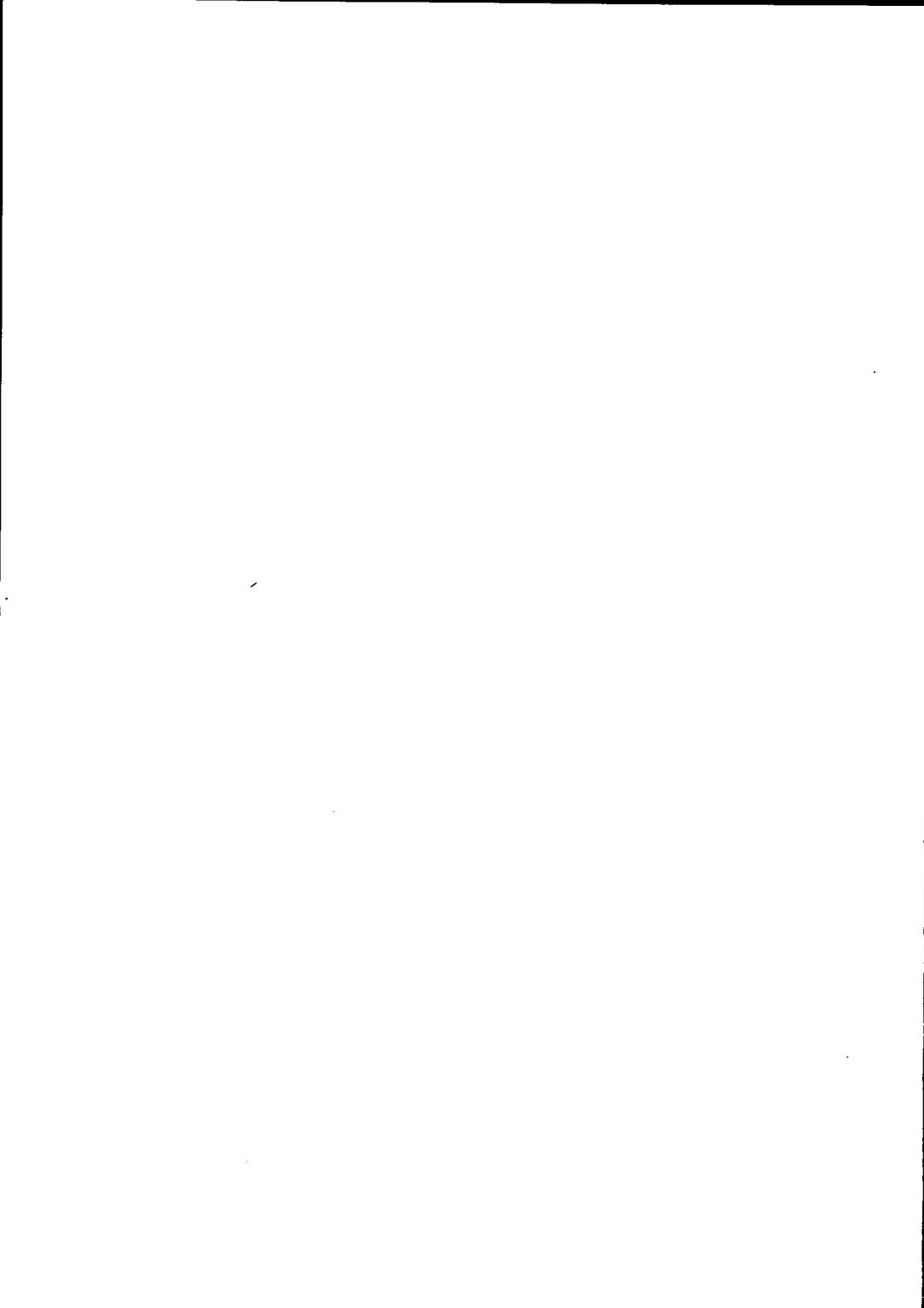
Services techniques et administratifs de la C.U.D.L.	(3)
Agence d'Urbanisme de la C.U.D.L.	(3)
Direction Départementale de l'Equipement	(2)
Etablissement Public d'Aménagement de Lille-Est	(2)
Réseau de transport en commun C.G.I.T.	(1)
C.E.T.E. Nord-Pas de Calais	(3)
Ville de Lille	(2)
Ville de Roubaix	(2)
C.C.I.L.R.T.	(2)
O.R.E.A.M. Nord	(3)
Conseil Régional (Cabinets des élus)	(3)

AGGLOMERATION GRENOBLOISE

Syndicat Mixte des Transports en Commun (S.M.T.C.)	(3)
Ville de Grenoble	(1)
Ville de Saint-Martin d'Hères	(2)
Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise	(2)
S.E.M.I.T.A.G. (société exploitante du réseau)	(1)



BIBLIOGRAPHIE



BIBLIOGRAPHIE DE LA PREMIERE PARTIE

I - TRAVAUX DE RECHERCHE

BATTIAU (Michel). - Les Industries textiles de la région Nord-Pas de Calais : étude d'une concentration géographique d'entreprises et de sa remise en cause. - 1976. - 2 tomes

B.E.T.U.R.E. (Bureau d'Etude Technique pour l'Urbanisme et l'Equipement). - Recherche sur le ramassage de la main d'oeuvre par les entreprises. 1ère partie : Cars de ramassage et marché de l'emploi : le textile de Roubaix-Tourcoing / H. COING. - 1975. - 162 p.

BRUYELLE (P.). - Lille et sa communauté urbaine. - 1976

CENTRE D'ANALYSE DU DEVELOPPEMENT. - Transformations économiques - Evolution des rapports politiques et restructuration urbaine - Roubaix 1960-1975 / B. DURIEZ, D. CORNUEL. - 1975. - 621 p.

C.E.R.A.T. (Centre d'Etude et de Recherche sur l'Administration et l'Aménagement du Territoire). - Conurbation et nouveaux types de gestion : le cas de la métropole Lille-Roubaix-Tourcoing / Sylvie BIAREZ. - 1978. - 247 p.

C.I.R.S.H. (Centre Interuniversitaire de Recherche en Sciences Humaines). - Une Région en mutation : le Nord-Pas de Calais : aspects économiques et sociaux. - 1975. - 232 p. (Cahiers du CIRSH, n° 1)

C.R.A.P.S. (Centre de Recherches Administratives, Politiques et Sociales),
C.E.M.S. (Centre d'Etude des Mouvements Sociaux). - Politique urbaine et pouvoir local dans l'agglomération lilloise / Jean LOJKINE, Roland DELACROIX, Christian MAHIEU. - 1978. - 399 p.

Classe ouvrière et social-démocratie Lille et Marseille / Danielle BLEITRACH, Jean LOJKINE, Ernest OARY, Roland DELACROIX, Christian MAHIEU. - 1981. - 329 p.

INSTITUT INDUSTRIEL DU NORD. - Transports de main d'oeuvre et mobilité dans une aire urbaine en transition. Rapport de fin de 1ère phase : mobilité et processus de mutation ; le cas du bassin minier Nord-Pas de Calais / B. CONVERT, P. JAKUBOWSKI, M. PINET. - 1976. - 101 p.

I.R.E.P. (Institut de Recherche Economique et de Planification). - L'Innovation technologique dans les transports urbains. Etude d'un "système nouveau" en site propre : le VAL de Lille / A. NICOLON. - 1978. - 167 p.

L.A.R.U. (Laboratoire d'Aménagement Régional et Urbain), I.D.N. (Institut Industriel du Nord). - Logiques industrielles de reconversion et politiques de mobilisation : le bassin minier Nord-Pas de Calais / Bernard CONVERT, Michel PINET. - 1978. - 443 p.

II - ANALYSES DEMOGRAPHIQUES ET ECONOMIQUES

I.N.S.E.E. (Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques). - Recensement général de la population de 1975 : population du département du Nord (arrondissements, cantons, communes). - 1975. - 17 p.

I.N.S.E.E. . - Cartographie communale : recensement 1975 Nord-Pas de Calais. Etudes et statistiques / Bénédicte MACRAKIS. - 1975.

I.N.S.E.E. . - Profils de l'Economie Nord-Pas de Calais : la situation de l'emploi en 1975 dans la région Nord-Pas de Calais / François FONTAINE. - n° 9, novembre 1976. - 14 p.

: la situation de l'emploi dans les grands établissements, 1962-1968-1975 / André CAMES. - n° 9, novembre 1976. - 23 p.

: bilan de l'année 1975. - n° 10, décembre 1976. - 77 p.

: la zone de Roubaix-Tourcoing : aspects économiques et sociaux - Les quartiers de Lille-Roubaix-Tourcoing. - n° 3, juillet 1978

C.C.I. DE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING. - Repères (ouvrage de références statistiques sur l'arrondissement de Lille) - 1975. - 810 p.

C.C.I.L.R.T. . - Tendances 1962-1985 de l'évolution de la population active et des emplois dans l'arrondissement de Lille. - 1975. - 31 p.

C.C.I.L.R.T.. - Les Emplois de service en 1969 et 1973 à Lille, dans le reste de la région et à Lyon. - 1976.

CO.FR.OR. (Compagnie Française d'Organisation). - Un Cercle vicieux à briser : vers un ajustement quantitatif et qualitatif entre l'offre et la demande d'emploi dans la région de Roubaix-Tourcoing. - 1973. - 27 p.

DOCAMENOR (Documentation Aménagement Nord). - Bassin minier. - 1972. - 256 p.

LE MONDE. - Enquêtes régionales : 1 semaine avec le Nord-Pas de Calais. - 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 mai 1976

III - DOCUMENTS RELATIFS A L'AMENAGEMENT URBAIN

III.1 - Documents généraux

O.R.E.A.M. NORD (Organisation d'Etudes et d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine). - Aménagement d'une région urbaine : le Nord-Pas de Calais. - 422 p.

A.U.A.M. (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Métropolitaine). - Rapport justificatif : S.D.A.U. de l'arrondissement de Lille. - 1971. - 181 p.

SUEUR (Georges). - Lille-Roubaix-Tourcoing, métropole en miettes. - 1971

URBANISME (revue). - Métropole du Nord. - 1973, n° 134-135

A.U.A.M. (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Métropolitaine). - Pour une politique économique de la ville de Lille. Projet / J. DE COURSON. - 1976. - 14 p.

C.C.I.L.R.T.. - Contribution à l'analyse de la demande en localisations d'activités dans l'arrondissement de Lille. - 1975. - 74 p.

PROJET TERTIAIRE. - 10 + 40 = 50 mesures pour le développement des activités tertiaires dans le Nord-Pas de Calais. - 1973. - 101 p.

A.U.A.M., C.U.D.L. (Communauté Urbaine de Lille). - L'Offre de bureaux dans la communauté urbaine de Lille. - 1974

C.C.I.L.R.T.. - Zones industrielles et commerciales. Fiches techniques

III.2 - Secteur Nord-Est de la Métropole

C.C.I.L.R.T.. - Commission Nord-Est de la métropole. Eléments d'un programme de développement et d'aménagement 1976-1981. - 1976. - 37 p.

C.E.R.E.S.. - Etude sur le devenir économique et social de Roubaix. - 1976. - 78 p.

C.C.I.L.R.T.. - La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing et le problème des disparités de développement dans la Métropole-Nord / Francis RUBIO. - 1977. - 32 p.

C.C.I.L.R.T.. - Assemblée générale des délégués consulaires. Allocution de Robert DELESALLE, Président de la C.C.I.L.R.T.. - 1977. - 13 p.

E.N.P.C. (Ecole Nationale des Ponts et Chaussées). - Un espace à la recherche de son identité : le versant Nord-Est de la Métropole Nord. - 1978. - 98 p.

III.3 - La Ville-Nouvelle de Lille-Est

E.P.A.L.E. (Etablissement Public d'Aménagement de Lille-Est). - Eléments de programme de la Ville Nouvelle. Documents publiés par l'E.P.A.L.E.

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. - Métropole du Nord : la ville nouvelle de Lille-Est. - 1967. - 8 p.

D.A.F.U. (Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme). - Ville-Nouvelle de Lille-Est. - 1969. - 11 p.

C.U.D.L. . - Séance du Conseil, compte-rendu analytique : 13.5.1969, n° 15 : Etablissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle de Lille-Est - Constitution. - 1969

E.P.A.L.E.. - Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme du secteur Est de Lille. - 1970 56 p.

C.U.D.L.. - Séance du Conseil. Compte-rendu analytique : 24.4.1979, n° 164 : Schéma d'Aménagement et d'Urbanisme du secteur Est de Lille. Conditions de réalisation de la Ville-Nouvelle de Lille-Est. - 1970

C.U.D.L.. - Séance du Conseil. Compte-rendu analytique : 8.12.1971, n° 11 : Financement des équipements publics du VI° Plan. - 1971

E.P.A.L.E.. - Lille-Est, ville nouvelle : documentation. - 1973

C.U.D.L.. - Séance du Conseil. Compte-rendu analytique : 23.2.68, n° 48 : Complexe sportif métropolitain. - 1968

C.U.D.L.. - Séance du Conseil. Compte-rendu analytique : 15.1.1971, n° 34 : Programme de réalisation du complexe sportif métropolitain. - 1971

III.4 - Divers

C.U.D.L. - Bilan du mandat communautaire : 1971-1977

C.U.D.L. - Communauté 72. - 1972. - 119 p.

IV - SYSTEMES ET POLITIQUES DE TRANSPORTIV.1 - Systèmes et politiques de transport régionaux

O.R.E.A.M. - C.E.T.E. NORD. - Plan de transport. Transport des personnes dans l'aire urbaine centrale et la vallée de l'Escaut. - 1974

O.R.E.A.M. - C.E.T.E. NORD. - Schéma régional de transport collectif :

- Enquête "ramassages d'entreprise". Principaux résultats. - 1976. - 15 p.

- Rapport d'étude. - 1976. - 84 p.

- Enquête cordon et rail test 1975. Principaux résultats. - 1976

- Enquête autocars. Principaux résultats. - 1976. - 11 p.

- Enquête "étudiants". Principaux résultats. - 1976. - 13 p.

LA LETTRE DE LA REGION NORD-PAS DE CALAIS. - Dossier : Les Transports. - 1976, n° 11

LA LETTRE DE LA REGION NORD-PAS DE CALAIS. - Schéma régional de transport collectif. - 1977, n° 15

IV.2 - Systèmes et politiques de transport métropolitains

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT. Bureau de circulation de Lille. - Métropole du Nord. Etudes préliminaires de transports. Livre de cartes

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT. Bureau de circulation. - Enquête-Ménages :

- Etude déplacements domicile-achats,

- Etude du déplacement des actifs. - 1965

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT. Bureau de circulation. - Etude de transports de la métropole du Nord. Recueil des données. Analyse de la situation actuelle /

F. AILLERET, M. NAEYE, P. MAGNIER. - 1968

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT. Bureau de circulation. - Métropole du Nord : Lille. Plan de circulation. - 1970. - 2 tomes

I.R.T. (Institut de Recherche des Transports). - Etude du futur système de trans-

ports en commun de la métropole du Nord / C. LANCELLE. - 1971. - 15 p.

C.U.D.L. - Direction de la Voirie et des Transports Urbains. - Politique de la Communauté Urbaine de Lille dans le domaine des transports urbains de voyageurs

C.U.D.L. Direction de la Voirie et des Transports Urbains. Plan général des transports en commun dans la Communauté Urbaine. - 1974. - 11 p.

C.U.D.L.. - Dossier d'agglomération préparatoire au VII° Plan. Dossier 1 : Analyse de la situation existante

Dossiers 2 et 3 : Perspectives 1980-1985

C.E.T.E. NORD-PICARDIE. - Préparation du VII° Plan : le dossier d'agglomération. Journée d'étude du 6 mars 1975 à Lille. - 1975. - 42 p.

FORUM DES TRANSPORTS PUBLICS (revue le). - Lille : améliorations ponctuelles et étude globale des transports en commun. - 1975, n° 33

C.U.D.L.. - Réorganisation des transports collectifs de la Communauté Urbaine de Lille : Annexe A.1 : diagrammes de charges. - 1976

Annexe A.2 : enquêtes origine-destination. - 1976

Annexe A.3 : mesures de régularité. - 1976

Annexe A.4 : enquête sur la zone d'influence des points d'arrêts. - 1976

Annexe A.5 : enquête sur l'image des transports collectifs dans la

C.U.D.L.. - 1976. - 62 p.

C.E.T.E. NORD-PICARDIE. - Schéma de transports sur le centre de Lille : Réflexions préalables à une étude de transport dans le centre de Lille. - 1976

1 - La Fonction résidentielle : la population, le logement

2 - L'Appareil commercial

3 - Le Tertiaire de bureaux

4 - Les Equipements de loisirs et de culture

5 - Structure urbaine et stratégie des acteurs

6 - Transports

C.E.T.E. NORD-PICARDIE. - Lille : Etude de stationnement. Document de travail

C.E.T.U.R. (Centre d'Etudes des Transports Urbains). - Résultats de base des enquêtes ménages réalisées en 1976 à Lille, Lyon, Marseille, Nancy et Orléans. - 1978. - 103 p.

IV.3 - Les réseaux de transport collectif de surface

C.U.D.L. (Direction de la Voirie et des Transports Urbains). - Politique de la Communauté Urbaine de Lille dans le domaine des transports urbains de voyageurs. Annexe. Réseau exploité par la Compagnie Générale Industrielle de Transports. Projet de contrat de programme. - 1972

C.U.D.L. (Direction de la Voirie et des Transports Urbains). - Amélioration des conditions de circulation du tramway : - Mise progressive en site propre. - Onde verte sur un tronçon. - 1974. - 4 p.

S.M.T.C. DE LILLE (Syndicat Mixte d'Exploitation des Transports en Commun). Statuts du Syndicat Mixte. - 1977

S.M.T.C.. - Réseau exploité par la Société Nouvelle l'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing : Cahier des charges pour l'exploitation d'un réseau de tramways.
Cahier des charges pour l'exploitation d'un réseau d'autobus
Convention d'affermage

S.M.T.C.. - Réseau exploité par la Compagnie Générale Industrielle de Transports :
Convention d'affermage
Cahier des charges pour l'exploitation du réseau d'autobus

C.G.I.T.. - Le Réseau d'autobus de Lille et de sa banlieue : historique sommaire. - 1974. - 9 p.

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DU NORD - C.G.I.T.. - Convention d'affermage + avenant n° 11. - 1960-1976

S.N.E.L.R.T. (Société Nouvelle Lille-Roubaix-Tourcoing). - Historique et présentation de la Société. - 1974. - 10 p.

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT DU NORD - S.N.E.L.R.T.. - Convention d'affermage + avenant n° 9. - 1969

D.D.E. NORD. - F.S.T.R. - C.G.I.T. - S.N.E.L.R.T. : 1972 à 1976

D.D.E. DU NORD. - Comptes d'affermage, C.G.I.T. - S.N.E.L.R.T. : 1971 à 1976. - 1977

D.D.E. NORD. - Programmes travaux : C.G.I.T. - S.N.E.L.R.T.. Années 1972 à 1976. - 1976

D.D.E. NORD. - Liste des circuits spéciaux fonctionnant pendant l'année scolaire 1975-1976. - 1975

D.D.E. NORD. - Liste des circuits spéciaux fonctionnant pendant l'année scolaire 1976-1977. - 1976

IV.4 - Le V.A.L.

C.U.D.L.. - Séances du Conseil. Comptes-rendus analytiques : 23.2.68, 30.6.70, 15.1.71., 8.12.71, 28.1.72. -

Compte-rendu analytique : 30.6.1970, n° 48 : Transports en commun en site propre entre Lille et la Ville Nouvelle de Lille-Est.

Compte-rendu analytique : 28.1.1972, n° 2 : Modalités de financement

C.U.D.L.. - Séances du Conseil. Dossier constitué de comptes-rendus de séances concernant le VAL métropolitain

Compte-rendu analytique, 13.4.1973, n° 78 : Tracé du transport en commun Villeneuve d'Ascq-Lille. Lancement de la procédure d'utilité publique et enquête parcellaire

Compte-rendu analytique, 29.3.74, n° 108 : Conditions de réalisation de la première ligne de métro : avenant n° 3 à la convention passée avec l'E.P.A.L.E.

Compte-rendu, 26.7.74, n° 158 : Création d'un système en site propre type métro

C.U.D.L. (Direction de la Voirie et des Transports Urbains). - Amélioration des transports en surface. Création d'un système en site propre type métro. Déclaration d'utilité publique. - 1974. - 13 p.

C.U.D.L. (Direction de la Voirie et des Transports Urbains). - Métropolitain de la Communauté Urbaine de Lille. Programme 1975. - 1975. - 3 p.

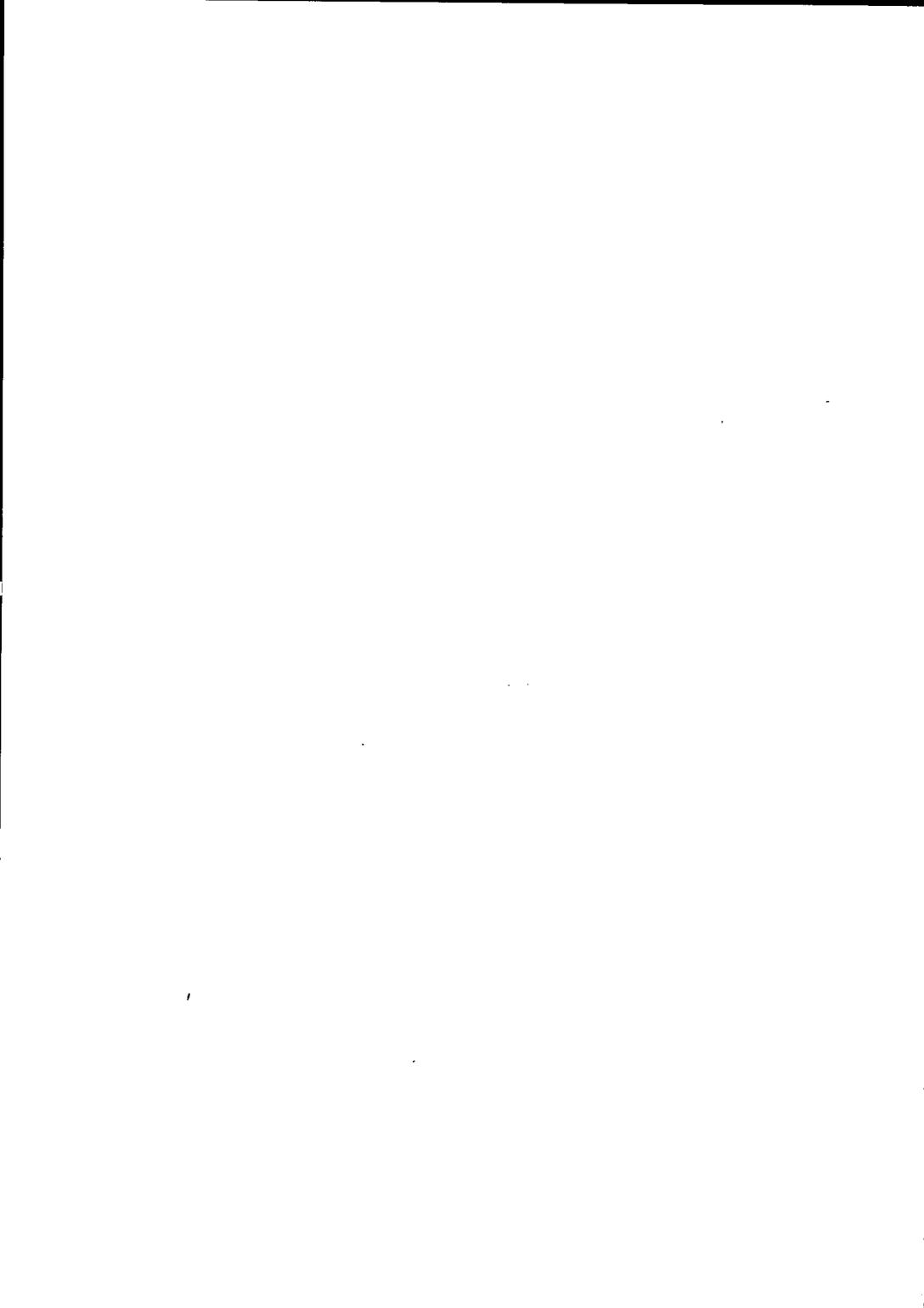
C.U.D.L.. - Séance du Conseil : 30.10.75. Rapport du Président : Métro de la C.U.D.L. : Concession à la Compagnie des Transports Métropolitains du Nord (TRA.ME.NOR). - 1975. - 19 p.

C.U.D.L.. - Compte-rendu analytique de la séance du Conseil de la Communauté Urbaine du 29 mars 1974 : extraits. - 1974. - 8 p.

C.U.D.L.. - Séance du Conseil : 23.1.76, n° 199 : Métropolitain : financement d'études. - 1976. - 3 p.

C.U.D.L. (Direction de la Voirie et des Transports Urbains). - Métro de la Communauté Urbaine de Lille : Conseil du 4.2.77. - 1977

- C.U.D.L.. - VAL : ligne n° 1 du métro : - Choix fondamentaux. - 9 p.
 - Description technique. - 12 p.
 - Infrastructure. - 4 p.. - 1978
- E.P.A.L.E., Société des Engins MATRA. - Dossier concernant le Métro Villeneuve d'Ascq-Lille (VAL)
- E.P.A.L.E.. - Le Système VAL (Villeneuve d'Ascq-Lille). - 16 p.
- RALITE (J.C.), GABILLARD (R.). - Le Nouveau métro automatique Villeneuve d'Ascq-Lille (le VAL). - 1973. - 18 p.
- TRANSPORTS PUBLICS URBAINS ET REGIONAUX (revue des). - Le VAL / Robert Baratier. - 1973, n° 703
- T.E.C. (revue). - Le Métro de Lille et l'automatisme intégral / Bernard FELIX, Bernard GUILLEMINOT. - 1976, n° 15
- EQUIPEMENT LOGEMENT TRANSPORTS (revue). - Trois maires sur le terrain : Lille se bâtit un métro / Arthur NOTEBART. - 1976, n° 99
- S.A. ENGIN MATRA. - Engins MATRA communique : le VAL. - 10 p.
- C.C.I.L.R.T.. - Avis de la C.C.I.L.R.T. sur le projet de création d'une ligne de réseau métropolitain



BIBLIOGRAPHIE DE LA DEUXIEME PARTIE

I - TRAVAUX DE RECHERCHE

BIAREZ (S.), KUKAWKA (P.), MINGASSON (C.). - Les Elus locaux et l'aménagement urbain dans l'agglomération grenobloise. - 1970

I.R.E.P.-C.E.P.S.. - Dynamismes commerciaux et déplacements urbains. Le cas de Grenoble / BOISGONTIER (P.), BERNARDY (M.). - 1981

CHAPOUTOT (J.J.), GAGNEUR(J.). - Systèmes de transports urbains et mobilisation de la main d'oeuvre. Le cas de Grenoble. - 1976

. - Transports urbains et processus de décision. - 1974

CHAPOUTOT (J.J.). - Transports collectifs, régulation politique et contradictions territoriales. Grenoble et Lille-Roubaix-Tourcoing. - Les Annales de la recherche urbaine, n° 4 ; juillet 1979

U.E.R. URBANISATION-AMENAGEMENT DE GRENOBLE. - L'Adolescence d'un nouveau pouvoir communal. Grenoble 1965-1976 / DELBARD (B.), GATTEFOSSE (R.P.), LACROIX (Ch.), PARENT (J.F.), SOULAGE (M.F.). - 1978

ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES. - Recherche prospective sur les relations entre urbanisation et politique de transports dans l'agglomération grenobloise. - 1969

G.R.E.C.O. du C.N.R.S.. Transport et espace. - Etudes de suivi et processus de décision. - 1980

HAUMONT (B.), CUNEO (B.). - Les Interventions publiques en matière de transports collectifs de personnes. - 1978

IDET-CEGOS. - Localisation des capacités d'expertise et répartition des pouvoirs qui président à l'évolution des systèmes de transports collectifs urbains. Etude du système de production de l'offre de transports dans neuf agglomérations / D. BENUSIGLIO, B. BUREL. - 1977. - 2 tomes

LACOUR (C.), BARATRA (M.), LEYMARIE (D.). - Croissance urbaine, mobilité et desserte des zones périphériques par les transports collectifs. - Editions du C.N.R.S.. - 1981

PROSPECTIVE ET AMENAGEMENT. - La Municipalité comme instance revendicative : politique et revendications transport à Calais / MAY (N.), CUNEO (B.). - 1978

II - ECONOMIE, URBANISATION, PLANIFICATION URBAINE

A.U.A.G. (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Grenobloise). - Le Livre blanc pour l'aménagement de la région grenobloise. - 1967

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS. - Grenoble 68. - n° 24, octobre 1967

A.U.A.G.. - S.D.A.U. de la région grenobloise. Rapport de présentation. - 1972

. - Aménagement du territoire. Urbanisme et programme d'équipements collectifs. - 1975

D.D.E. ISERE - C.E.T.E. LYON. - VII° Plan : programmation des opérations de transport en milieu urbain. Dossier de l'agglomération grenobloise. Rapport général et sous-dossiers. - 1976

O.R.E.S.A. (Organisation Régionale d'Etudes du Sillon Alpin). - Le Tertiaire grenoblois. - 1976

1 - Présentation de l'étude et éléments de synthèse / B. POCHE - ORESA

2 - Les services aux entreprises / F. DI RUZZA - IREP

3 - La formation / D. DELATOUR, J. HOMINAL - CRESAL

4 - La formation : annexes / CRESAL

A.U.R.G.. - L'Emploi salarié du secteur privé dans l'aire d'action de l'A.U.R.G. (l'impact de la récession sur l'agglomération grenobloise). - 1976, 1977

. - Le Point sur l'urbanisation 1968-1975 de l'agglomération grenobloise. - 1977

. - Les Structures économiques de la région grenobloise / VENNIN (Bruno), ROUX (Jacques) - CRESAL. - 1978

. - Le Développement de l'habitat individuel et collectif dans l'aire du S.D.A.U. de 1968 à 1977. - 1978

. - Le S.D.A.U. de la région grenobloise 5 ans après son approbation... Nouvelles interrogations. - 1979

. - Dossier habitat de l'agglomération grenobloise. Rapport provisoire de synthèse. - 1980

COMITE D'EXPANSION ECONOMIQUE DE L'ISERE. - Grenoble à l'épreuve de la crise. Entreprises et emplois par activités dans l'agglomération grenobloise. 1954-1975/1975-1980. - 1981

A.U.R.G.. - Logement : sortir de la crise. - Y, cahiers de l'A.U.R.G., n° 1, déc. 1981

S.A.T.A.U.. - Aménager Saint-Martin d'Hères. Document préparatoire à l'élaboration du P.O.S.. - 1973

U.E.R. URBANISATION-AMENAGEMENT DE GRENOBLE. - Emploi et politique de l'emploi dans la commune de Saint-Martin d'Hères / GERBER (A.), LAFAURIE (A.), PATISSIER (C.), mémoire d'étudiants. - 1976

VILLE DE ST MARTIN D'HERES. - Z.A.C. du centre de la ville : mémoire de présentation. - 1980

VILLE D'ECHIROLLES. - Avec le P.O.S. Echirolles au futur ?. - 1976

S.A.D.I. (Société d'Aménagement du Département de l'Isère). - Villeneuve de Grenoble-Echirolles : objectifs et réalisations (1961-1977) / PARENT (J.F.). - 1977

A.U.R.G.. - Commune de Grenoble : le P.O.S.. - 1978

III - MOBILITE, DEPLACEMENTS, MODES DE TRANSPORT

A.U.R.G.. - Eléments sur les déplacements des grenoblois en 1973 : exploitation de l'enquête "ménages" de 1973 . - 1975

. - Eléments sur les déplacements des grenoblois en 1973 : analyse des déplacements domicile-travail. - 1975

. - Le Phénomène des migrations journalières domicile-travail. - 1976

C.E.T.U.R. (Centre d'Etudes des Transports Urbains). - Evolution des caractéristiques des déplacements en milieu urbain entre 1966 et 1973. Analyse d'après les enquêtes ménages réalisées à Grenoble, Nice, Rouen. - 1977

A.U.R.G.. - Que pensent les grenoblois de leurs conditions de transports ?. - 1979

. - Enquête-ménages 1978 : éléments sur les caractéristiques des ménages du centre-ville d'après les résultats de l'enquête-ménages 1978. - 1979

. - Enquête-ménages 1978 : Evolution des déplacements liés au centre-ville.

1966-1973-1978. - 1979

A.U.R.G.. - Enquête-ménages 1978 : analyse des déplacements ayant pour origine ou destination la zone Grenette. - 1979

. - Enquête-ménages 1978 : les déplacements liés au centre-sud. - 1980

. - Enquête sur les déplacements dans l'agglomération grenobloise en 1978 (rapport général provisoire + fiche résumé). - 1980

. - Enquête-ménages 1978 : le développement des transports en commun vu à travers l'enquête d'opinion. - 1980

C.E.T.E. LYON. - Les Changements de modes de transport. - 1980-1981

1 - Les changements de mode à Grenoble entre 1976 et 1978

2 - Des grenoblois, en 1981, parlent des modes de transport pour aller travailler

A.U.R.G.. - Couches sociales et usage des modes de transport / rapport de stage de M. VITORGE (E.C.P.). - 1980

C.E.T.U.R.. - Résultats de base des enquêtes-ménages réalisées à : Toulouse (1977), Evreux (1978), Bordeaux (1978), Grenoble (1978), Amiens (1979). - 1981

IV - RESEAUX ET POLITIQUES DE TRANSPORT

1 - Situation des réseaux et politiques de transport

C.A.O.R.G. (Centre d'Aménagement et d'Organisation de la Région Grenobloise). - Les Transports et communications dans l'agglomération de Grenoble. - 1967

GRENOBLE. Municipalité. - Rapport au Conseil Municipal sur les problèmes de circulation et de stationnement. - 1967

S.I.E.P.U.R.G. (Syndicat Intercommunal d'Etudes des Problèmes d'Urbanisme de la Région Grenobloise). - Concession de la S.G.T.E. - Contrat d'insertion POMA 2000 - Contrat C.E.T.E. - Assemblées générales et Commission transports en commun du 6 novembre 1969 au 13 septembre 1973. - 1969 à 1973

S.I.E.P.U.R.G.. - Les Transports en commun dans l'agglomération grenobloise. - 1970

VILLE DE GRENOBLE. - Les Problèmes généraux posés par les transports en commun à Grenoble / LEMARIE (P.). - 1970

A.U.R.G.. - Note sur le problème des transports en commun dans l'agglomération grenobloise / BEURRET (C.). - 1973

A.U.R.G.. - Compte-rendus des réunions de la commission extra-municipale sur les T.C. des 15 janv., 12 fév., 12 mars et 20 avril 1973. - 1973

S.M.T.C. (Syndicat Mixte des Transports en Commun). - Compte-rendus des réunions du
 . Conseil Syndical
 . Bureau
 . Commissions : "court-terme"
 "prospective". - depuis 1973

S.E.MI.T.A.G. (Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Grenobloise). - Rapports annuels :

- . Rapports trafic
- . Rapports du C.A. à l'A.G.. -

GRENOBLE (Nouvelle Revue d'Information et de Documentation). - Les Transports en commun. - n° 41, novembre 1974

PARTI SOCIALISTE. Comité de Ville. Commission Urbanisme. - Projet de programme municipal pour une politique de transports. - 1976

U.E.R. URBANISATION-AMENAGEMENT DE GRENOBLE - DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES, - Contribution à l'élaboration d'un compte global des transports collectifs urbains. Essai d'application au cas de Grenoble / KUMAR (R.), MOREAU (C.), VAN EIBERGEN (H.). - 1976

TRANSPORTS URBAINS. Le Forum des Transports Publics. - Le renouveau des transports collectifs de l'agglomération grenobloise

. - L'étude d'un réseau de tramway moderne à Grenoble
 . - L'opinion des usagers sur les transports publics grenoblois. - n° 37, octobre-décembre 1976

S.M.T.C.. - Contrat de développement S.M.T.C. - Ministère des Transports :

- . Documents préparatoires
- . Libellé du contrat. - 1977

S.C.E.T. (Société Centrale d'Équipement du Territoire). - Note sur la SEMITAG. - 1977

GRENOBLE (Revue d'Information et de Documentation). - Les Priorités de la Municipalité : piétons, espaces verts, deux-roues, transports en commun. - n° 66, décembre 1977

A.D.T.C. (Association pour le Développement des Transports en Commun). - Bilan de la rénovation des transports publics grenoblois. - 1977

U.E.R. URBANISATION-AMENAGEMENT DE GRENOBLE. - Les Transports collectifs dans l'agglomération grenobloise de 1974 à 1980 (revue de presse et note de synthèse) / BONIFACE (D.) sous la direction de MAS (G.). - 1980

D.D.E. ISERE. Arrondissement opérationnel. - Cohérence de la politique des déplacements de l'agglomération grenobloise. - 1981

2 - Voirie rapide urbaine

Les Communications routières : programmation des grands axes de circulation, dans le cadre du V° Plan, dans l'agglomération grenobloise. - 1965

EQUIPEMENT-LOGEMENT-TRANSPORTS. - Grenoble 68. Extraits sur les infrastructures routières. - n° 24, octobre 1967

GRENOBLE. Municipalité. - 1 - Programme des équipements indispensables pour les jeux olympiques d'hiver 1968

2 - Equipements nécessités par le développement de la ville de 1965 à 1971

S.I.E.P.A.R.G.. - Compte-rendus des réunions de la commission V.R.U.

- Compte-rendus des conseils syndicaux et assemblées générales relatives à la V.R.U.. - 1971-1980

A.U.R.G.. - Etude de voirie : voie est-ouest/voie 24/voie nord-sud. - 1973

D.D.E. ISERE - C.E.T.E. LYON. - Grenoble 1976. Etude de transport. Dimensionnement des voiries rapides. - 1973

GRENOBLE. Municipalité. - Les autoroutes à Grenoble. Décisions et mesures prises de 1969 à 1974. - 1969-1974

A.U.R.G.. - Eléments de discussion sur le problème de la voie est-ouest. - 1974

. - Les problèmes de voirie dans l'agglomération grenobloise, de 1969 à 1975. - 1969-1975

. - Ponts sur le Drac au sud de l'agglomération. Note de présentation et résultats des tests. - 1977

S.I.E.P.A.R.G.-A.U.R.G.-D.D.E.. - Etude des grandes voiries de l'agglomération grenobloise. Ponts sur le Drac au sud de l'agglomération. Etude préliminaire. - 1977

S.I.E.P.A.R.G.-D.D.E.. - Etude des grandes voiries de l'agglomération grenobloise.
Scénarios 1985 pour les ponts sur le Drac au sud de Catane. -

D.D.E. ISERE. - Voie rapide urbaine U5 nord-est agglomération

3 - Etudes de réseaux de transport collectif

S.G.T.E. (Société Grenobloise de Transports et d'Entreprises). - Grenoble : réseau de T.C.S.P. 1975-1978. - 1971

C.E.T.E. LYON. - Test réseau 85 de T.C.S.P.. - 1972

. - Grenoble 85 : étude d'un T.C.S.P.. - 1972. - 2 documents

A.U.R.G.. - Propositions sommaires pour le programme finalisé "Transports". -1971-1972

. - Etude du réseau de transports collectifs de l'agglomération grenobloise.
recherche de réseaux de transports collectifs en site propre. - 1973

S.I.E.P.A.R.G.. - Transports en site propre. Note d'information sur l'état d'avancement des études. - 1973

. - Propositions pour un tronçon commun. - 1973

. - Recherche d'un réseau de transports en commun : résultats préliminaires. - 1972

S.M.T.C.. - Etude des T.C. : dossier préparatoire à la restructuration des tracés des lignes "court-terme". Dossier général. - 1974

. Dossiers des secteurs. - 1974

C.E.T.E. Lyon. - Grenoble 1985 : étude de transport en commun. - 1974

A.D.T.C.. - POMA 2000 ou tramway moderne : un choix capital pour l'avenir des transports publics dans l'agglomération grenobloise. - 1974

C.E.T.E. Lyon. - Grenoble 1985-2000 : étude préliminaire d'infrastructure de transport. - 1974

. - Grenoble 1985-2000 : étude de transport sur l'aire du S.D.A.U.. - 1974

. - Grenoble 1985 : étude de transport en commun. Rapport technique. - 1975

S.E.MI.T.A.G.. - Elément d'un programme d'action à 5 ans du réseau SEMITAG : 1975 à 1979. - 1975

S.M.T.C.-A.U.R.G.-C.E.T.E. Lyon-G.E.P. Isère. - Etude de restructuration à court terme du réseau de transports en commun. Rapport de synthèse, dossier technique et plans. - 1975

S.M.T.C.. - Présentation et résumé des propositions faites par le S.M.T.C. pour la restructuration et le développement des T.C. dans l'agglomération grenobloise. - 1975

A.U.R.G.. - Réseau S.N.C.F. de l'agglomération grenobloise et transports collectifs. - 1975

S.M.T.C.. - Etude d'un réseau de tramway moderne à Grenoble. Rapport. - 1976
 , Planches. - 1976

A.U.R.G.. - Réflexions sur l'étude de "Transports 1985". - 1976

S.E.MI.T.A.G.. - Essai de cohérence d'un réseau de transports en commun à moyen et long terme avec le schéma d'urbanisme de l'agglomération. - 1977

A.U.R.G.. - Plan de développement des transports en commun dans le secteur sud-est. Propositions de réseau. - 1978

. - Réflexions sur la question du "décroisement" des lignes 18 (Gare-Abbaye-Grand'Place) et 72 (Gare-Poisat). - 1978

. - Desserte du Domaine Universitaire. Proposition d'amélioration à court terme. - 1978

4 - Etudes de plan de circulation

4.1 - Vue d'ensemble

A.U.R.G.. - Etude du plan de circulation. - 1974

. - Plan de circulation de Grenoble : note de méthode. - 1975

. - Plan de circulation de Grenoble : guide technique. - 1975

A - Eléments techniques de base

B - Photographie des déplacements à Grenoble

. - Débat sur le plan de circulation : éléments techniques. - 1975

. - Plan de circulation de Grenoble : diagnostic de la circulation actuelle ;

circulation des voitures particulières. - 1975

A.U.R.G.. - Comité technique plan de circulation : compte-rendus des réunions des 14 octobre, 19 novembre 1975, 23 janvier, 25 février 1976

. - Plan de circulation de Grenoble : étude des quartiers sud. Note de présentation et plans des hypothèses 1 et 2. - 1976

. - Comité technique : plan de circulation : les voiries est-ouest ; la problématique des quartiers sud. Compte-rendu de la réunion du 5 mars 1976. - 1976

. - Plan de circulation de Grenoble : un problème clé ; les voiries est-ouest. Rapport des 22 janvier, 12 février et 17 mars 1976. - 1976

. - Plan de circulation de Grenoble : étude des grands boulevards et annexes. - 1976

4.2 - Plan de circulation centre-ville

S.G.T.E.. - Réflexions sur l'orientation des études en cours relatives à la circulation des lignes de transport en commun dans le centre-ville. - 1972

A.U.R.G.. - Les Transports et le centre : l'état actuel, amorce d'une politique. - 1973

S.I.E.P.A.R.G.. Commission Transports. - Eléments pour un plan de transports dans le centre-ville. - 1973

FORUM DES TRANSPORTS PUBLICS (Le). - Grenoble : mise en route de la première phase de l'opération "Tronc commun". - n° 30 ; janvier-mars 1975

A.U.R.G.. - Le centre-ville dans le plan de circulation. - 1975

. - Centre et quartiers anciens à Grenoble. - 1975

. - Etude du plan de circulation : le centre-ville. - 1975

. - Plan de circulation de Grenoble : esquisses centre-ville. Tableaux comparatifs. - 1976

. - Plan de circulation : esquisses sur le centre-ville. Annexe 1 : la zone "piétons". - 1976

. - Etude du plan de circulation centre-ville : hypothèses de quadrillage transports en commun du centre. - 1976

4.3 - Stationnement

A.U.R.G.. - Etude du stationnement dans le centre : parkings sur voirie, parkings privés. - 1970

A.U.R.G.. - Le Stationnement dans le centre-ville. - 1975

GRENOBLE. Municipalité. - Etude du stationnement dans le centre-ville. Diagnostic de la situation actuelle. - 1976

5 - Zones piétonnes et pistes cyclables

I.R.T. (Institut de Recherche des Transports). - Zones piétonnières en centre-ville. Quatre expériences françaises : Rouen, Grenoble, Avignon, Cherbourg. - Note d'information n° 1, 1971

URBANISME OPERATIONNEL. - Les 2 roues à Grenoble : le point de la question en avril 1974. - 1974

GRENOBLE. Municipalité. - Les Deux-roues à Grenoble : aménagement en leur faveur. - 1975

A.U.R.G.. - Lignes de désir actuelles des deux-roues sur l'agglomération grenobloise : proposition d'un schéma d'itinéraires deux-roues protégés. - 1975

. - Eléments de discussion sur la politique piétonnière. - 1975

GUYOT (J.L.). - Le Piéton dans Grenoble. - 1975

. - Etudes itinéraires deux-roues : Grenoble. - 1975

. - Fiche étude deux-roues : Grenoble. - 1976

6 - Réactions sociales et politiques

A.D.T.C.. - Dossiers et bulletin 'A.D.T.C. Information'

A.U.R.G.. - Sensibilisation et information des usagers sur le problème des transports en commun. Lettre au S.M.T.C.. - 1974

S.M.T.C.. - Foire d'Automne 1974. Stand des transports en commun. Dossier de presse. - 1974

Dépouillement des cahiers mis à la disposition du public au stand des transports en commun de la Foire d'Automne 1974

S.E.MI.T.A.G.. - Réactions des usagers aux premières améliorations des transports en commun dans l'agglomération grenobloise. Enquête réalisée par la SEMITAG et l'IRT en juin 1975. - 1975

GRUPE DES ELUS COMMUNISTES ET APPARENTES DE LA MUNICIPALITE DE GRENOBLE. - Vivre, travailler, décider à Grenoble. - 1979